

LAPORAN AKHIR

KOTA INDONESIA
BERKELANJUTAN UNTUK
SEMUA





KOTA INDONESIA BERKELANJUTAN UNTUK SEMUA

KOMPILASI 5 TAHUN PERJALANAN SUD-FI



KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM
DIREKTORAT JENDERAL PENATAAN RUANG



KOTA INDONESIA BERKELANJUTAN UNTUK SEMUA

KOMPILASI 5 TAHUN PERJALANAN SUD-FI



KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM
DIREKTORAT JENDERAL PENATAAN RUANG



KOTA INDONESIA BERKELANJUTAN UNTUK SEMUA KOMPILASI 5 TAHUN PERJALANAN SUD-FI

CETAKAN I: Bulan Januari 2013

Penerbit: Kementrian Pekerjaan Umum Direktorat Jenderal Penataan Ruang
& SUD Forum Indonesia

Penyusun: SUD Forum Indonesia

SUD FORUM INDONESIA

Tim Penyusun Buku

Koordinator: Endra S. Atmawidjaja, Penny Ariesanty (Sekretariat SUD FI)

Editor: Mursid Wijanarko

Desain: Salahudin Damar Jaya

Desain Sampul: Yossi S Maarif

Tata Letak: Dadan Hadian

Foto-foto:

Dokumentasi SUD-FI, Kementerian PU,
Salahudin Damar Jaya,
Wikipedia

Alamat Sekretariat:

SUD FORUM INDONESIA

Lantai 8 Gedung Sumber Daya Air dan Penataan Ruang

Kementerian Pekerjaan Umum

Jl. Pattimura No. 20 Kebayoran Baru

Jakarta Selatan 12110

Telp/Fax: 021-7243431

www.sudforum.penataanruang.net

email: sud_forum@yahoo.com

SUD FORUM INDONESIA mengucapkan terimakasih yang sebesar-besarnya
kepada seluruh pihak yang telah memberikan kontribusi pada buku ini.

Pengantar

Menilik berbagai permasalahan perkotaan yang dihadapi, tidak sedikit pihak yang pesimistis terhadap masa depan perkotaan di Indonesia. Namun bagaimana pun, kita harus terus melakukan perubahan untuk mewujudkan perkotaan yang lebih baik. Masa depan perkotaan Indonesia adalah sebuah perkotaan berkelanjutan yang memiliki keseimbangan antar aspek sosial, lingkungan, dan ekonomi dengan tata kelola yang demokratis dan partisipatif.

Keyakinan inilah yang telah membuat para pemangku kepentingan pembangunan perkotaan dari berbagai latar belakang, telah berhimpun dan berkiprah dalam sebuah forum, *Sustainable Urban Development – Forum Indonesia* (SUD-FI). Secara aktif, SUD-FI telah melakukan berbagai kegiatan dengan tujuan akhir menjadikan pembangunan perkotaan berkelanjutan sebagai *mainstream* dalam pembangunan Indonesia.

Buku ini berusaha merangkum berbagai aspek dan memotret kiprah perjalanan SUD-FI dan para anggotanya hingga tahun 2012 ini. Diluncurkan sebagai bagian dari peringatan 5 Tahun Perjalanan SUD-FI, diharapkan buku ini mampu menjadi tonggak penanda sumbangsih SUD-FI dalam pembangunan Indonesia, khususnya dalam pembangunan perkotaan berkelanjutan.

Selain merekam berbagai aktivitas kegiatan SUD-FI, buku ini juga merangkum tulisan pemikiran para anggota dalam setiap inisiatif yang telah dicanangkan dalam 10 Prakarsa Bali. Berbagai topik besar tertuang dalam tulisan, baik berupa gagasan dan pemikiran pribadi maupun berupa rangkuman diskusi dan perdebatan yang berlangsung dalam milis forum ini.

Secara garis besar, curahan pemikiran ini dikelompokkan dalam empat kluster besar, yaitu : *Planet, People, Prosperity*, dan *Governance*. Setiap kluster besar ini berisi kelompok-kelompok yang lebih kecil, sesuai dengan butir-butir prakarsa yang telah dicanangkan dalam 10 Prakarsa Bali. Dalam kluster *Planet*, para penulis menyoroti tentang kota tanggap bencana dan perubahan iklim, kota hijau, dan revitalisasi kota tepi air. Dalam kluster *People*, dengan jernih para anggota forum mengungkapkan pemikirannya tentang urbanisasi, kota pusaka, dan warna-warni masalah perumahan dan permukiman, mulai dari kampung susun, rumah sederhana, hingga rumah apung.

Pada kluster *Prosperity*, diungkapkan berkah urbanisasi dan perlunya *urban citizenship* pada ekonomi lokal perkotaan. Permasalahan transportasi Jakarta tak luput disoroti oleh anggota forum ini. Dalam kluster terakhir, *Governance*, para pakarnya menyoroti sinkronisasi perundangan terkait dengan perkotaan, tata kelola permukiman besar, serta memotret keberhasilan Solo sebagai kota *pro-poor*. Kebutuhan penguatan lembaga dalam perencanaan perkotaan dan isu pemindahan ibu kota pun menjadi diskusi menarik dalam milis dan dirangkum kluster ini.

Akhir, semoga buku ini bermanfaat bagi seluruh pemangku kepentingan dalam perencanaan dan pembangunan perkotaan. Semoga kesadaran dan keyakinan akan perlunya kota yang berkelanjutan tumbuh dan tertanam setelah menelusuri isi buku ini. Semoga bermanfaat.

Tim Penyusun

Sambutan



Puji dan syukur kita haturkan ke hadirat Allah SWT yang senantiasa melimpahkan rahmat dan karunia-Nya sehingga buku yang bertajuk "Kota Indonesia Berkelanjutan untuk Semua: Kompilasi 5 Tahun Perjalanan SUD Forum Indonesia" dapat disusun dan diterbitkan di akhir tahun 2012 ini. Sebuah karya kolektif dari para anggota Sustainable Urban Development Forum Indonesia (SUD-FI) yang layak diberikan apresiasi, mengingat Buku ini merupakan kontribusi nyata bagi masyarakat luas, di tengah terbatasnya referensi terkait pembangunan perkotaan berkelanjutan di Indonesia.

Sejak 2008, hampir 5 (lima) tahun SUD-FI telah mulai berproses mengkonsolidasikan diri dan menggeliat dengan beragam aktivitasnya menuju jatidiri forum yang sesungguhnya, yakni komunitas yang mandiri dan mitra utama para pengambil kebijakan pembangunan perkotaan. Ke depan, melalui karya dan kontribusinya, SUD-FI diharapkan dapat menawarkan solusi atas berbagai permasalahan dan tantangan pembangunan perkotaan yang semakin berat.

Kekayaan khasanah pengetahuan dan pengalaman, serta keragaman latar belakang anggota SUD FI menjadikan Buku ini sebagai sebuah karya semi-akademik yang relatif lengkap perspektifnya : sosial (*people*), ekonomi (*prosperity*), lingkungan (*planet*), dan tata kelola kota (*urban governance*). Buku yang dikemas dalam bahasa populer ini diharapkan dapat menjadi media belajar yang mampu menjangkau secara luas pemangku kepentingan pada kawasan perkotaan.

Dari sisi substansi, keberadaan Buku ini sekaligus mencerminkan keinginan dan komitmen SUD FI untuk semakin mengkristalkan pemikiran dan gagasan segarnya menjadi sebuah langkah nyata (*action-oriented*) yang memiliki dampak sosial yang signifikan bagi perbaikan kualitas ruang perkotaan kita. Dari sisi timing, lahirnya Buku ini cukup tepat dikaitkan dengan momentum implementasi Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW)- sesuai amanat UU No. 26/2007 tentang Penataan Ruang - yang membutuhkan inovasi dan kreativitas pemangku kepentingan di tingkat nasional hingga daerah, serta momentum keluarnya dokumen The Future We Want, buah dari Konferensi PBB Rio+20 yang berlangsung tahun 2012 yang lalu. Kedua momentum ini, menurut hemat saya, telah memberikan mandat yang kuat bagi para pemangku kepentingan untuk menyelenggarakan pembangunan perkotaan dalam platform keberlanjutan.

Akhirnya, saya berharap agar keberadaan Buku ini dapat memberikan manfaat yang sebesar-besarnya bagi seluruh pihak, utamanya aktor utama pembangunan perkotaan di Indonesia, yakni para Walikota dan Bupati beserta masyarakatnya. Keberadaan Buku ini tentunya akan menjadi sebuah oase, sekaligus sumber inspirasi dan motivasi bagi kita semua yang meyakini bahwa pembangunan perkotaan berkelanjutan bukanlah sebuah jalan alternatif yang bisa dipilih, melainkan jalan yang harus ditempuh untuk masa depan kota-kota kita yang lebih kompetitif, inklusif dan lestari.

Terimakasih.

Salam SUD,

Imam S. Ernawi

Penggagas SUD Forum Indonesia

Daftar isi

- iii Pengantar
- iv Sambutan
- v Daftar isi

PENDAHULUAN

- vi Pendahuluan
- xv Kota Berkelanjutan: Paradigma Masa Kini
Ruchjat Deni Djakapermana

CLUSTER 1 - PLANET

Kota waspada bencana dan perubahan iklim

- 2 Antisipasi Perubahan Iklim di Kawasan Perkotaan
Ning Purnomohadi
- 7 Kota Tanggap Bencana
Nirwono Joga

Mewujudkan kota hijau

- 12 Kota Lestari, Kota Hijau untuk Semua
Tim SUD-FI
- 16 Mewujudkan Kabupaten/Kota Hijau Berdasarkan Infrastruktur Hijau dan Biru
Barano S.S. dan Ning Purnomohadi
- 20 Pedestrian di Indonesia
Alinda Medrial Zain

Revitalisasi kawasan tepi air

- 23 Revitalisasi Kota Tepi Air Indonesia
Tim SUD-FI

CLUSTER 2 - PEOPLE

Warisan budaya, pusaka alam dan kearifan lokal

- 30 Penataan dan Pelestarian Kota Pusaka
Suhadi Hadiwinoto
- 35 Kearifan Lokal Sebagai Identitas Kota
Dani B Ishak
- 40 Semarang Menuju Kota Pusaka Dunia Berkelanjutan
Azwir Malaon

Perumahan dan pemukiman layak huni dan terjangkau

- 44 Kampung Susun Khas Megapolitan Jakarta
Anita Syafitri Arif
- 51 Gotong-Royong Membangun Rumah Sederhana
Tim SUD-FI
- 56 Potensi Rumah Apung: Mencari Terobosan untuk Perumahan Rakyat
Tim SUD-FI

CLUSTER 3 - PROSPERITY

Pengembangan ekonomi lokal dan sektor informal

- 62 Evaluasi 25 Tahun Pengembangan Kota Baru di Kawasan Metropolitan
Tim SUD-FI
- 68 Urbanisasi: Modal Pendorong Pertumbuhan Ekonomi
Tim SUD-FI
- 72 P2KH : Mengembangkan Kota Hijau, Membangun 'Urban Citizenship'
Bintang Nugroho

Sistem transportasi perkotaan terpadu

- 75 Transportasi Berkelanjutan: Upaya Mengurai Kemacetan Kota Jakarta
Doni J. Widiyanto
- 79 Strategi Mengendalikan Emisi Transportasi dari Perspektif Penataan Ruang
Endra S. Atmawidjaja

CLUSTER 4 - GOVERNANCE

Pengelolaan kota yang visioner, kreatif dan inklusif

- 84 Membangun Metropolitan Berkelanjutan
Joessair Lubis
- 88 Sinkronisasi Peraturan Perundangan Terkait Perkotaan
Haryo Sasongko
- 91 Solo Kota *Pro-Poor*
Mohammad Jehansyah Siregar
- 96 Tata Kelola Permukiman Skala Besar
Hari Ganie
- 99 Konsep Pembangunan Kota Berkelanjutan dalam Perspektif Tata Kelola
Andi Octomo

Pengembangan Kapasitas Kelembagaan

- 106 Lembaga Yang Kuat Bagi Penataan Kota
Tim SUD-FI
- 110 Ibukota, Perlukah Pindah?
Tim SUD-FI

SEKILAS SUD-FI

- 116 Jiwa SUD-FI
- 118 Anggota
- 119 Lini Masa SUD-FI
- 129 Penulis dan Kontributor



PENDAHULUAN

MASALAH PERKOTAAN

Perkotaan merupakan pusat peradaban manusia yang berkembang secara dinamis dan tumbuh sebagai konsentrasi penduduk, prasarana dan sarana, kegiatan sosial dan ekonomi, serta inovasi. Secara alami perkotaan tumbuh dengan kecepatan yang jauh meninggalkan wilayah sekitarnya, menyisakan persoalan disparitas tingkat perkembangan wilayah.

Seiring dengan kecenderungan yang umum terjadi di dunia, Indonesia mengalami proses urbanisasi sehingga semakin banyak penduduk yang tinggal di kawasan perkotaan sejalan dengan pertumbuhan ekonominya. Dalam kurun waktu 2005-2030, jumlah penduduk perkotaan di dunia diperkirakan akan meningkat 56 persen, di Asia naik 71 persen, dan di Indonesia naik 74 persen.

Pada tahun 2005 jumlah penduduk Indonesia yang tinggal

di kawasan perkotaan mencapai lebih dari 107,9 juta jiwa. Dari jumlah tersebut, 20 juta jiwa lebih bermukim di Jabodetabek. Walaupun demikian, laju pertumbuhan penduduk di kota-kota besar seperti Jakarta, Surabaya, Bandung, Medan, atau Semarang ternyata relatif rendah, yaitu 0,16 persen sampai dengan 0,90 persen per tahun. Namun di daerah Tangerang dan Bekasi sebagai kota satelit Jakarta, terjadi peningkatan laju pertumbuhan yang cukup besar, yaitu sebesar 4,16 persen. Sedangkan Sidoarjo sebagai kota satelit Surabaya laju pertumbuhan penduduknya sebesar 3 persen.

Angka statistik memperlihatkan bahwa porsi penduduk perkotaan di Indonesia telah meningkat dari 17,4 persen di tahun 1970 menjadi 52,03 persen di tahun 2010. Artinya, dalam kurun 40 tahun, urbanisasi telah menjadi sebab utama pertumbuhan



penduduk perkotaan sebesar 6 kali lipat. Secara bersamaan, jumlah kota otonom pun meningkat dalam periode tersebut. Di awal tahun 1970, Indonesia memiliki 45 kota otonom dan hingga kini jumlahnya telah mencapai 93 kota otonom.

Kondisi ini menggambarkan besarnya tekanan di kawasan sekitar metropolitan dalam menampung luberan kegiatan. Dengan kata lain, telapak ekologis kawasan perkotaan telah sedemikian tinggi sehingga memberikan tekanan terhadap wilayah sekitarnya yang secara langsung memicu perkembangan secara menajalar mengikuti jaringan infrastruktur jalan, konversi lahan tidak terbangun menjadi kawasan terbangun, dan inefisiensi infrastruktur.

Perkembangan kawasan perkotaan yang sedemikian cepat tidak dibarengi oleh peningkatan kapasitas pemangku kepentingan untuk mempertahankan kualitas lingkungan kehidupan perkotaan. Penyediaan prasarana dan sarana hampir selalu tertinggal oleh perkembangan permasalahan yang terjadi.

Kemampuan pengelola perkotaan dalam memahami permasalahan yang timbul dan merumuskan upaya pemecahannya belum juga menunjukkan hasil positif yang mengarah pada perbaikan kualitas lingkungan perkotaan. Saat ini sangat sulit menemukan perkotaan yang perkembangannya diindikasikan oleh hal-hal positif.

Kawasan-kawasan perkotaan di Indonesia pada umumnya rentan terhadap bencana seperti gempa, tsunami, banjir, dan kebakaran. Hal ini tidak terlepas dari rendahnya perhatian pemangku kepentingan terhadap upaya mitigasi dan adaptasi yang saat ini makin relevan sehubungan dengan fenomena pemanasan global dan perubahan iklim.

"Permasalahan perkotaan tidak terbatas pada lingkungan, tetapi juga mencakup aspek sosial dan ekonomi."

Permasalahan perkotaan tidak terbatas pada hal-hal terkait lingkungan, tetapi juga mencakup aspek sosial dan ekonomi. Saat ini kawasan perkotaan di Indonesia masih menghadapi persoalan demografi seperti migrasi penduduk yang terus meningkatkan populasi, segregasi sosial, dan kemiskinan. Berbagai permasalahan di atas telah menimbulkan fenomena yang bersifat paradoks (ironis). Di satu sisi perkotaan merupakan sumber peradaban dan pusat pertumbuhan ekonomi wilayah, namun di sisi lain kawasan perkotaan pusat pertumbuhan ekonomi wilayah, namun di sisi lain kawasan perkotaan merupakan sumber permasalahan seperti kemiskinan, kemacetan, kekumuhan, dan bencana.

Ketika kota-kota berkembang menjadikan lebih modern, kualitas ruang perkotaan justru mengalami degradasi. Ruang-ruang publik mengalami tekanan yang besar dari pembangunan perkotaan yang masif. Telah terjadi fenomena *urban decay* sebagai dampak proses urbanisasi yang tidak diharapkan, khususnya pada dua ruang publik esensial, yakni: ruang terbuka hijau (RTH) dan kawasan kota tua.

Pertama, kota-kota Indonesia mengalami penurunan luasan RTH yang signifikan, terutama di kota-kota metropolitan seperti Jakarta, Surabaya, Bandung dan Medan. Pada tahun 1970-an, luasan RTH di kota-kota tersebut berada pada kisaran 35 persen, namun saat ini luasannya diperkirakan hanya 10 persen saja dari total luas wilayah. Seiring dengan pertambahan penduduk perkotaan, rasio RTH per kapita pun menjadi sangat rendah. Sebagai contoh di Jakarta, rasio RTH adalah 7,08 m²/kapita. Sebagai pembandingan, angka ini berada di bawah rata-rata kota-kota Asia dengan rasio RTH berkisar pada 15 m²/kapita atau bahkan rata-rata dunia yang sudah lebih dari 30 m²/kapita.

Kedua, perkembangan kota yang pesat lazimnya terjadi di kawasan pinggiran, ternyata telah menyebabkan kolapsnya kota-kota tua. Fenomena ini umum terjadi di kota-kota Asia, seperti di Beijing, Shanghai, New Delhi, Hanoi, Jakarta dan Semarang. Situs kota tua menjadi locus berbagai persoalan sosial dan ekster-





nalitas negatif dari urbanisasi. Terjadilah kekerasan, kejahatan, pengangguran, penurunan jumlah penduduk dan pelayanan infrastruktur kota yang buruk. Dari sisi ekonomi, pengabaian situs-situs kota tua yang telah berabad-abad lamanya menjadi pusat aktivitas perdagangan, ekivalen dengan hilangnya potensi ekonomi untuk pertumbuhan kawasan.

POTRET KEBIJAKAN PENGEMBANGAN PERKOTAAN DI INDONESIA

Salah satu penyakit di bidang pengembangan perkotaan adalah seringnya berganti-ganti program tanpa arahan kebijakan yang jelas. Bahkan sering kali program baru yang dilahirkan cenderung untuk memporakporandakan program yang lama yang sudah berjalan baik. Hingga saat ini telah banyak program pengembangan perkotaan yang dilakukan secara terpisah-pisah, baik di Ditjen Cipta Karya, Ditjen Penataan Ruang, BAPPENAS maupun Depdagri. Untuk itu perlu dilakukan pemetaan program-program perkotaan yang ada sebagai dasar perencanaan dan penganggaran ke depan.

Berdasarkan pengalaman Indonesia, program-program perkotaan banyak yang terbengkalai dan putus di tengah jalan. Program Perbaikan Kampung (*Kampung Improvement Programme*) yang dulu menjadi acuan dunia, belakangan seolah tidak lagi memiliki gaung. Hal ini menunjukkan adanya inkonsistensi dalam pelaksanaan program. Dalam hal ini, Indonesia sebaiknya belajar dari kasus Porto Alegre di Brasil yang cukup sukses dengan perencanaan partisipatifnya. Yang menarik adalah bahwa program *gradual improvement* yang telah dimulai sejak 1989, berlangsung secara berkelanjutan hingga saat ini.

Di sisi lain, nampaknya isu pengembangan perkotaan belum cukup menarik untuk dibicarakan secara politik, baik oleh para petinggi negara maupun anggota parlemen di DPR. Karena

itu pemerintah harus berani bersikap tegas dan menunjukkan perhatian yang besar terhadap perlunya penanganan kawasan perkotaan secara lebih terpadu. Untuk itu menteri atau pejabat tinggi lainnya harus mengangkat isu perkotaan ini hingga masuk dalam agenda di kabinet.

Secara administrasi, peninjauan kembali perlu dilakukan pada kebijakan dan peraturan yang tumpang tindih dan cenderung menghambat kreativitas dan inovasi para pelaku pembangunan kota di lapangan. Pembicaraan harus diarahkan untuk memikirkan penyelesaian masalah urbanisasi, perumahan, transportasi dan kemacetan, sektor informal, persampahan dan penyediaan ruang-ruang terbuka hijau di perkotaan.

TREN DUNIA TENTANG KOTA

Pada bulan Juni 2012, para pemimpin dunia berkumpul di Rio de Janeiro dalam Konferensi Pembangunan Berkelanjutan yang diselenggarakan PBB. Dalam konferensi itu dihasilkan berbagai kesepakatan, aksi, komitmen, tantangan, dan prakarsa tentang serangkaian isu global. Semuanya termuat dalam sebuah dokumen bertajuk **The Future We Want**. Salah satu pernyataan dalam dokumen tersebut memberikan mandat kuat bagi kota-kota untuk menempuh jalur keberlanjutan, seperti pada paragraf 134 yang berbunyi sebagai berikut :

... jika direncanakan dan dikembangkan dengan baik termasuk melalui pendekatan perencanaan dan manajemen yang terintegrasi, kota dapat mendukung warga berkelanjutan secara ekonomi, sosial, dan lingkungan. Karena itu disadari perlunya pendekatan holistik per pengembangan urban dan permukiman yang menyediakan perumahan dan infrastruktur yang terjangkau serta memprioritaskan pengentasan kawasan kumuh dan peremajaan kota ... juga bertekad bekerja memperbaiki kualitas permukiman, termasuk kondisi tempat tinggal dan tempat kerja bagi penduduk perkotaan dan perdesaan, untuk menghapuskan kemiskinan, sehingga semua mendapatkan layanan dasar, perumahan, dan mobilitas.... juga menyadari tuntutan untuk melakukan konservasi warisan budaya dan alam di permukiman, revitalisasi kawasan bersejarah, dan rehabilitasi pusat kota.

Sementara itu paragraf 135 dalam pernyataan itu menyebutkan:

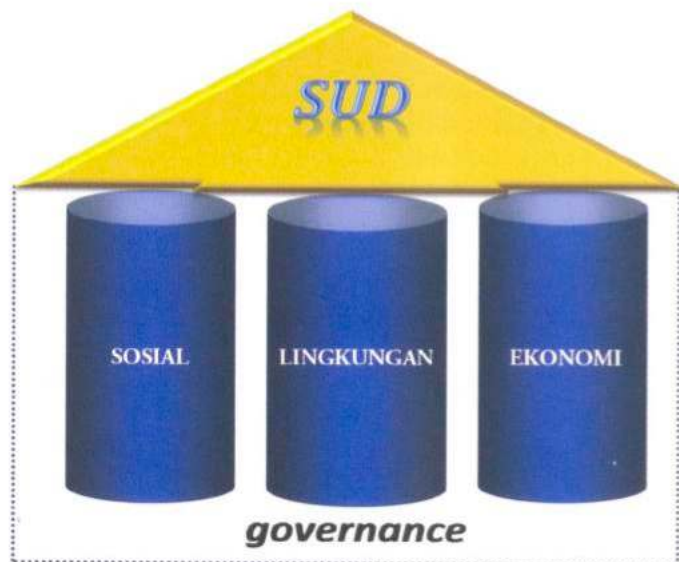
... lebih mendorong kebijakan pembangunan yang berkelanjutan yang mendukung pelayanan sosial dan perumahan; lingkungan hunian yang aman dan sehat untuk semua, khususnya anak-anak, remaja, wanita, orang tua dan berkebutuhan khusus; transportasi dan energi yang terjangkau dan berkelanjutan; promosi, proteksi dan restorasi ruang terbuka hijau; penyediaan air minum dan sanitasi yang aman dan layak; kualitas udara yang bersih; penyediaan lapangan kerja yang layak; serta penataan ruang kota yang berkualitas

dan perbaikan hunian kumuh ...

Konsep berkelanjutan bukanlah terbatas pada sisi akademik, bukan pula sebuah pilihan kebijakan. Adopsi konsep berkelanjutan adalah keharusan dengan dua sisi yang tidak saling terkait satu sama lain, yakni sisi kebijakan dan sisi penerapannya. Dengan kata lain, kebijakan yang tegas dan kuat tentang keberlanjutan kota harus bisa ditransformasikan menjadi program-program aksi. Dengan demikian tantangan yang kita hadapi adalah bagaimana mengkanalisasi gagasan keberlanjutan menjadi rangkaian aksi yang efektif dan efisien serta membawa manfaat yang nyata bagi masyarakat luas.

KOTA BERKELANJUTAN SEBAGAI SOLUSI

Pembangunan berkelanjutan adalah proses pembangunan (lahan, kota, bisnis, masyarakat, dsb) yang berprinsip **memenuhi kebutuhan sekarang tanpa mengorbankan pemenuhan kebutuhan generasi masa depan**. Salah satu faktor yang harus dihadapi untuk mencapai pembangunan berkelanjutan adalah cara memperbaiki kehancuran lingkungan tanpa mengorbankan kebutuhan pembangunan ekonomi dan keadilan sosial. Pembangunan berkelanjutan memiliki 3 (tiga) pilar utama yaitu: *sosial*, *lingkungan*, dan *ekonomi*.



Konsep pembangunan berkelanjutan memiliki tahap-tahap. Mulai dari yang paling sederhana seperti perhatian terbatas pada aspek pemenuhan kebutuhan ekonomi yang sifatnya *basic*, sampai yang paling berkembang, seperti mencakup partisipasi masyarakat dalam pengambilan keputusan dan aspek pelestarian budaya.



Tahap-tahap tersebut dapat digambarkan dalam matriks di halaman berikut.

"Pembangunan berkelanjutan adalah proses pembangunan yang berprinsip memenuhi kebutuhan sekarang tanpa mengorbankan pemenuhan kebutuhan generasi masa depan."

Dari sudut pandang *sosial*, pembangunan perkotaan berkelanjutan antara lain bercirikan adanya konsistensi penegakan hukum, termasuk dalam penegakan rencana tata ruang. Selain itu terbangun kondisi etika/moral dalam pelaksanaan pembangunan, adanya keadilan dan kesetaraan hak masyarakat, keamanan dan kenyamanan lingkungan kehidupan. Sementara itu ketaatan masyarakat terhadap peraturan terasa kuat.

Sedangkan dari sudut pandang *lingkungan*, pembangunan perkotaan berkelanjutan dicirikan oleh kondisi berupa terwujudnya keseimbangan ekologis berupa keseimbangan antara daerah terbangun dan ruang hijau terbuka (RTH), peningkatan kualitas lingkungan, dan penggunaan sumber daya terbarukan. Pembangunan ini juga berusaha melakukan konservasi energi dan pengembangan energi alternatif.

Dalam lingkungan fisik, pembangunan fisik tidak boleh menambah limpasan air hujan yang bisa menyebabkan banjir. Pola produksi dan konsumsi masyarakatnya tidak membuat volume sampah dan limbah bertambah tinggi. Bangunan yang didirikan pun menerapkan konsep bangunan yang ramah lingkungan.

Pembangunan berkelanjutan juga menyediakan infrastruktur hijau, yakni infrastruktur untuk aktivitas yang tidak menimbulkan emisi/polusi seperti jalur pedestrian atau jalur khusus sepeda. Masyarakat pun mendapatkan sarana/moda transportasi hijau untuk aktivitasnya sehari-hari.

Secara *ekonomi*, pembangunan kawasan perkotaan yang berkelanjutan harus menjamin penyediaan lapangan kerja, pemberdayaan, peningkatan produktivitas dan daya saing kota (*competitiveness*) dan peningkatan kesejahteraan masyarakatnya.

Pemikiran Transformasi Keberlanjutan pada Pembangunan yang Berkelanjutan (Sustainable Development)

Sebelum Pembangunan Berkelanjutan	Pembangunan Berkelanjutan		
	FASE 1	FASE 2	FASE 3
(Pertumbuhan) <u>Produktivitas Ekonomi</u> Sebagai objek utama pembangunan	<u>Produktivitas Ekonomi</u> Dan <u>Keberlanjutan Ekologis (Ecological Sustainability)</u> Perlu dicapai dan diseimbangkan dalam proses pembangunan.	<u>Produktivitas Ekonomi</u> Dan <u>Keberlanjutan Ekologis (Ecological Sustainability)</u> Dan <u>Keadilan Sosial</u> Perlu dicapai dan diseimbangkan dalam proses pembangunan.	<u>Produktivitas Ekonomi</u> Dan <u>Keberlanjutan Ekologis (Ecological Sustainability)</u> Dan <u>Keadilan Sosial</u> Perlu dicapai dan diseimbangkan dalam proses pembangunan. Dan <u>Pelestarian Budaya</u> Perlu dicapai dan diseimbangkan dalam proses pembangunan.

Sumber : Sarosa dalam Bunga Rampai Pembangunan Perkotaan di Indonesia dalam Abad 21, 2005

Ketiga pilar tersebut di atas memiliki keterkaitan satu sama lain. Sebagai contoh, untuk mencapai keberlanjutan pembangunan perkotaan secara sosial, suatu kota harus dapat mengakomodasi lapangan pekerjaan dan kesejahteraan masyarakatnya. Selain itu, pencapaian keberlanjutan secara sosial harus ditunjang oleh solidaritas sosial, perumahan yang layak, lingkungan yang lestari, aksesibilitas dan mobilitas yang efisien, kualitas lingkungan yang layak huni, dan pemberdayaan masyarakat.

"Secara *ekonomi*, pembangunan kawasan perkotaan yang berkelanjutan harus menjamin penyediaan lapangan kerja, pemberdayaan, peningkatan produktivitas dan daya saing dan peningkatan kesejahteraan masyarakatnya."

Untuk menerapkan dan menjabarkan prinsip-prinsip pembangunan berkelanjutan di perkotaan dalam konteks sosial,

lingkungan, dan ekonomi, diperlukan kepedulian dan kesepahaman platform para pemangku kepentingan serta. Pada tahap selanjutnya, diperlukan pilar tambahan berupa *governance* (tata kelola). Pilar tata kelola tidak hanya pemerintah, tetapi juga cara pemerintah berinteraksi dengan masyarakat dan dunia usaha yang semakin berperan besar dalam pembangunan. Konsep dan prinsip-prinsip pembangunan perkotaan berkelanjutan tersebut harus terintegrasi dalam rencana tata ruang, rencana program dan pembiayaan, serta pedoman pengendalian pembangunan.

INOVASI PEMBANGUNAN PERKOTAAN BERKELANJUTAN

Dalam pembangunan kawasan perkotaan, inovasi dapat diartikan sebagai terobosan atau pendekatan baru untuk mengatasi berbagai permasalahan perkotaan. Inovasi pembangunan perkotaan



sangat diperlukan sejalan dengan semakin kompleksnya permasalahan yang dihadapi kawasan-kawasan perkotaan di Indonesia. Dengan demikian diperlukan upaya untuk mendorong pengembangan inovasi yang kontekstual, menjamin kesetaraan sosial, layak secara ekonomi, partisipatif, berkelanjutan, dan selaras dengan budaya masyarakat setempat.

Inovasi pengelolaan kawasan perkotaan tidaklah selalu identik dengan modernitas dan harus bersumber dari pengalaman negara maju. Inovasi juga dapat bersumber dari kearifan lokal, termasuk praktik yang telah berlangsung di negara berkembang dan kawasan perdesaan.

"Perlu penanganan menyeluruh mulai dari perencanaan, implementasi rencana, dan pengendalian pembangunan perkotaan yang berkelanjutan."

STUDI KASUS: PARA PERINTIS PENERAPAN PRINSIP PEMBANGUNAN KOTA BERKELANJUTAN



Saat ini beberapa contoh praktek penerapan prinsip pembangunan perkotaan berkelanjutan pun sudah mulai berkembang, baik pada skala kecil maupun besar. Dalam skala kecil contohnya adalah program *Ecotourism* di Rawajati. Program ini dimotori kelompok

PKK Kampung Rawajati (Jakarta) dengan memulai inisiatif penghijauan sejak tahun 2001. Lima tahun kemudian, kampung Rawajati menjadi kampung tujuan wisata hijau di Jakarta, dan menghasilkan produk herbal jamu, bibit tanaman dan produk daur ulang plastik. Semua itu dimulai dari langkah sederhana dan inisiatif untuk menata lingkungan menjadi lebih baik.

Program kecil lain adalah Peta Hijau Desa Borobudur. Program ini difasilitasi oleh Komunitas Peta Hijau Yogyakarta. Bersama masyarakat dusun di sekitar Candi Borobudur, mereka memetakan 350 potensi lokal di bidang ekonomi, sosial, dan budaya yang tersebar di kawasan Candi Borobudur. Pembuatan peta hijau tersebut dimaksudkan untuk memaparkan Candi

Berbagai permasalahan pembangunan perkotaan tidak dapat diselesaikan dengan perencanaan dan desain. *Planning and design are not enough!* Perlu penanganan menyeluruh mulai dari perencanaan, implementasi rencana, dan pengendalian pembangunan perkotaan yang berkelanjutan. Inipun tak sebatas kawasan perkotaan saja, namun harus mencakup pula kawasan sekitarnya. Urbanisme harus menjadi satu kesatuan dalam pengelolaan perkotaan.

Pada tahap perencanaan, dokumen rencana harus mampu menjamin pemenuhan kebutuhan dasar, perwujudan masyarakat madani (*civil society*), pelestarian lingkungan alami dan lingkungan buatan, pelestarian iklim budaya, penciptaan daya kreatif, dan infrastruktur publik. Pada tahap pelaksanaan dan pengendalian, kapasitas kelembagaan (organisasi, tata kerja, SDM) dan perangkat pengaturan (regulasi) perlu ditingkatkan. Dengan demikian pembangunan perkotaan dapat membentuk basis ekonomi yang kuat dengan tetap sensitif terhadap isu lingkungan dan sosial,

Borobudur sebagai sebuah ruang terbuka besar dengan segenap potensi positif dan negatif yang ada di dalamnya.

Penerapan pada skala yang lebih luas dilaksanakan oleh dunia usaha dalam pembangunan kawasan perkotaan baru. Karakter perkotaan baru yang dikembangkan swasta adalah jawaban pembangunan yang cenderung berkembang alami dan tidak terarah. Pengembangan kota baru ini diupayakan untuk membangun kota yang lebih baik, baik dalam penyediaan utilitas, infrastruktur, lingkungan, dan berdaya saing. Contoh praktek penerapan prinsip pembangunan perkotaan berkelanjutan pun sudah mulai berkembang, antara lain adalah Bumi Serpong Damai (BSD) dan Kota Sentul.

BSD merupakan salah satu contoh perkotaan baru dengan konsep struktur ruang yang baik. BSD dikembangkan di atas lahan seluas kurang lebih 6.000 hektar. Pengembangan BSD mengadopsi konsep *Integrated Township Development* yang tidak semata-mata mengembangkan perumahan, tetapi juga membentuk basis ekonomi yang kuat. Desain kawasan dan pengembangan infrastruktur telah menjadikan BSD sebagai sebuah perkotaan dengan kualitas lingkungan yang baik dan mampu menarik pelaku ekonomi berskala internasional.

Kota Sentul adalah kota nuansa alam dan pegunungan dengan luas kira-kira 3.000 hektar di sebelah timur Kota Bogor. Kawasan ini memiliki koefisien dasar bangunan yang sangat rendah, yakni sebesar 35 persen. Dengan desain kawasan yang mengedepankan keseimbangan ekologis serta tata hijau lingkungan yang teratur, kota telah berkembang ini sebagai tempat hunian sekaligus tujuan pariwisata.

yang pada akhirnya dapat meningkatkan kesejahteraan masyarakat dari berbagai strata sosial.

Indonesia sebenarnya memiliki modal yang sangat baik untuk mewujudkan pembangunan perkotaan yang berkelanjutan. Modal ini dapat diidentifikasi dari berbagai kearifan lokal yang justru semakin memudar dari waktu ke waktu. Sebagai contoh, pasar tradisional merupakan media interaksi sosial ekonomi masyarakat yang sekaligus mampu mengakomodasi pelaku ekonomi informal, saat ini semakin terpinggirkan oleh kehadiran pasar modern dan *supermarket*.

PERAN PEMANGKU KEPENTINGAN DALAM PEMBANGUNAN PERKOTAAN BERKELANJUTAN

Konsep tentang keberlanjutan kota menempatkan dimensi ekonomi secara berimbang dengan dimensi sosial dan lingkungan. Dalam beberapa dekade terakhir, Pemerintah kita telah berupaya dengan sungguh-sungguh untuk meletakkan agenda keberlanjutan dalam mainstream pembangunan perkotaan yang sejalan dengan inisiatif global.

Perwujudan pembangunan perkotaan berkelanjutan adalah tanggung jawab semua pemangku kepentingan. Kapasitas pemerintah terbatas untuk menyelesaikan seluruh permasalahan yang cenderung semakin kompleks. Di sisi lain, demokratisasi di segala bidang telah menyediakan ruang luas bagi seluruh pemangku kepentingan untuk berperan aktif di segala lini pembangunan. Agar tercipta tata kelola yang adil, perlu adanya keseimbangan peran/tugas/fungsi, kewenangan, beban, pemasukan, kewajiban, hak, serta dan hubungan antara para pemangku kepentingan. Karena itu, perlu adanya regulasi yang disepakati dan dipatuhi oleh para pemangku kepentingan.

"Pemangku kepentingan sangat vital dalam pelaksanaan regulasi dan implementasi program-program pembangunan."

Peran pemangku kepentingan sangat vital dalam pelaksanaan regulasi dan implementasi program-program pembangunan. Mereka mengendalikan dan memastikan diterapkannya prinsip-prinsip bersama. Mereka juga memastikan berjalannya mekanisme *delivery* yang adil dan proporsional. Tersedianya akses ke ruang kontrol untuk pengambilan keputusan dan sistem *delivery* akan meningkatkan kepuasan terhadap penyediaan layanan publik.

Karenanya dalam pengembangan kebijakan dan program, ruang harus dibuka bagi berbagai pandangan masyarakat sipil dalam



pengembangan "Kota untuk Semua" yang tanggap terhadap berbagai persoalan dan kebutuhan warganya. Prasyarat kota yang berkelanjutan ini harus dapat dikembangkan secara kolektif oleh warganya dan kemudian kota akan mewadahi kegiatan pengembangan diri warganya. Dengan kata lain, *warga membentuk kotanya, kemudian kota membentuk warganya*.

"Warga membentuk kotanya, kemudian kota membentuk warganya."

Peran pemerintah sebagai regulator yang memungkinkan para pelaku, menjamin terjadinya tata kelola yang adil dan proporsional, serta penyedia layanan dasar perkotaan, kawasan penyangga perkotaan (taman, hutan kota, sungai, danau/situ/bendung). Dalam menjalankan fungsi sebagai **regulator dan enabler**, kepala daerah peran yang sangat penting dalam mendorong daya kreatif dalam pengelolaan kawasan perkotaan, baik di jajaran pemerintah maupun masyarakat dan dunia usaha.

Peran dunia usaha adalah motor pengembangan nilai tambah, peningkatan produksi dan distribusi, menyediakan layanan penyediaan barang dan jasa yang berkualitas dan efisien, serta pembangun perkotaan yang nyaman, produktif, dan menarik untuk dikunjungi. Pengalaman menunjukkan bahwa pelaku dunia usaha berpotensi besar mewujudkan perkotaan yang berkelanjutan. Caranya dengan melalui penyediaan perumahan yang layak huni dan ruang terbuka hijau sebagai bagian dari *corporate social responsibility* (CSR).

Peran masyarakat adalah penentu, penerima manfaat sekaligus pengendali pembangun perkotaan melalui pengembangan permukiman yang sehat dan teratur, memelihara kebersihan dan penghijauan kawasan pemukiman, membuat sumur resapan, dan sebagainya. Masyarakat sipil yang terorganisasi juga berperan sebagai sistem kontrol publik yang efektif. Peran ini terwujud melalui organisasi pemantauan kinerja pemerintah, kegiatan perencanaan dan penganggaran pembangunan partisipatif, dan berbagai pemikiran atau masukan kebijakan untuk mengembangkan tata kelola publik yang lebih baik.



MENSINERGIKAN PARA PEMANGKU KEPENTINGAN

Untuk mensinergikan setiap peran para pemangku kepentingan, sangat diperlukan wadah yang mempunyai perhatian pada berbagai masalah yang dihadapi oleh pengembangan perkotaan. Forum tersebut bersifat inklusif dan diharapkan mampu menjadi wadah fasilitasi untuk mengkomunikasikan permasalahan pembangunan kawasan perkotaan dan mencari solusi yang tepat dengan sumber daya yang tersedia. Forum tersebut juga harus mampu memberikan pemahaman serta penguatan kapasitas pemangku kepentingan untuk melaksanakan pembangunan yang berkelanjutan.

Seluruh kegiatan forum tersebut adalah memfasilitasi para pelaku pembangunan perkotaan berkelanjutan. Diharapkan dengan demikian pembangunan perkotaan berkelanjutan menjadi arus utama dalam pembangunan di Indonesia. Keberadaan forum pengembangan perkotaan berkelanjutan bertujuan untuk menerapkan prinsip-prinsip dalam pengelolaan perkotaan, baik pada tataran konsep, kebijakan dan strategi, maupun kegiatan (operasional). Dasar pemikiran inilah yang membidani kelahiran SUD Forum Indonesia.

MASA DEPAN PERKOTAAN INDONESIA

Menilik berbagai permasalahan perkotaan yang dihadapi, tidak sedikit pihak yang pesimistis terhadap masa depan perkotaan di Indonesia. Namun bagaimana pun, kita harus terus melakukan perubahan untuk mewujudkan perkotaan yang lebih baik. Masa depan perkotaan Indonesia adalah sebuah perkotaan yang memiliki keseimbangan antar aspek sosial, lingkungan, dan ekonomi dengan tata kelola yang demokratis dan partisipatif. Secara sosial, kawasan perkotaan Indonesia masa depan adalah wadah bagi

kehidupan warganya yang guyub dan menjunjung tinggi kearifan lokal, di mana budaya masyarakat madani mendapatkan tempat yang proporsional untuk berkembang. Masyarakat kawasan perkotaan dapat secara leluasa mengaktualisasikan nilai-nilai positif yang dianut dalam kehidupannya.

Kawasan perkotaan Indonesia masa depan merupakan ruang hunian yang mampu memberikan kehidupan yang berkualitas, jauh dari bencana, dan memenuhi standar-standar kenyamanan yang dapat mendorong produktivitas masyarakatnya. Ruang yang berkualitas juga akan mendorong warganya untuk terus melakukan inovasi untuk lebih meningkatkan kualitas lingkungan dan kehidupannya (*quality of life*).

Perkotaan Indonesia masa depan adalah perkotaan yang berfungsi secara optimal sebagai kutub pertumbuhan ekonomi wilayah sekitarnya, yang tidak menguras sumber daya alam namun mendorong pembentukan nilai tambah bagi kesejahteraan masyarakat kawasan perdesaan. Berbagai kelompok dan strata sosial masyarakat perkotaan senantiasa dapat menemukan ruang dan kesempatan untuk bekerja untuk memenuhi kebutuhan pangan, sandang, papan, pendidikan, kesehatan, dan berbagai kebutuhan lainnya. Tidak ada kemiskinan, perbedaan yang ada tetap menunjukkan nilai-nilai keadilan.

**"Masa depan perkotaan Indonesia
adalah buah dari upaya yang kita lakukan
sejak hari ini."**

Namun perlu disadari, masa depan perkotaan Indonesia adalah buah dari upaya yang kita lakukan sejak hari ini. Bila kita memperlakukan pengelolaan kawasan perkotaan sebagai *business as*

usual, gambaran masa depan perkotaan Indonesia adalah kondisi yang terbalik dari gambaran di atas. Lantas, apa yang perlu kita lakukan? Orang bijak mengatakan, merubah pola pikir masyarakat adalah “bagai merubah arah laju sebuah tanker raksasa”. Namun siapa pun tahu, tanker raksasa tetap dapat dibelokkan. Yang diperlukan adalah sistem yang memungkinkan untuk terjadinya hal tersebut.

Langkah pertama yang perlu dilakukan adalah membuat semua pemangku kepentingan memahami konsep pembangunan perkotaan masa depan yang berkelanjutan. Semua individu, kelompok masyarakat, institusi swasta dan pemerintah, pembuat kebijakan, dan pengambil keputusan juga harus memahami peran apa yang seharusnya dimainkan. Untuk itu diperlukan upaya kampanye untuk menanamkan visi perkotaan masa depan sekaligus memberdayakan pemangku kepentingan agar dapat memainkan perannya secara optimal.

Peran optimal dari pemangku kepentingan tentu membutuhkan regulasi yang memadai. Untuk itu perlu disusun perangkat regulasi yang lengkap, jelas, konsisten, dan sinergis yang mengatur peran semua pihak di berbagai aras (kebijakan, strategi, program, dan kegiatan di semua tingkat pemerintahan). Agar regulasi dapat diterapkan secara efektif, diperlukan proses penyusunan yang demokratis dan partisipatif untuk menumbuhkan komitmen seluruh pemangku kepentingan dalam penerapannya, di samping upaya penegakan yang tegas dan konsisten.

Visi perkotaan masa depan dan langkah-langkah untuk mewujudkannya perlu dilembagakan. Tidak hanya melalui upaya pelembagaan secara formal, tetapi yang lebih penting adalah melembagakan secara budaya, agar hal tersebut dapat tumbuh menjadi bagian dari budaya masyarakat. Untuk itu aspek pendidikan merupakan hal yang tidak boleh dikesampingkan. Generasi baru perlu dibentuk untuk memiliki budaya yang selaras dengan konsep pembangunan perkotaan yang berkelanjutan melalui pendidikan sejak usia dini. Pendidikan dimulai dengan secara kontinyu mengajarkan hal sederhana seperti disiplin dan tertib

dalam memilah dan membuang sampah. Materi pendidikan kemudian semakin ditingkatkan sejalan dengan bertambahnya usia. Pengalaman menunjukkan, pendidikan sejak usia dini dalam jangka panjang akan membentuk perilaku sebuah generasi.

Agenda-agenda besar di atas hanya dapat terwujud di bawah kepemimpinan yang kuat dan visioner. Kepala daerah harus mampu memainkan peran sebagai yang mampu memimpin upaya pencapaian tujuan secara efektif dan mengarahkan pembangunan perkotaan sebagai sebuah proses yang inklusif dengan melibatkan peran aktif seluruh pemangku kepentingan.

"Pertanyaannya adalah, sudahkah Anda memahami peran yang dapat Anda mainkan untuk mewujudkan perkotaan masa depan yang kita inginkan?"

Untuk mengefektifkan upaya peningkatan peran pemangku kepentingan, perlu dibentuk sebuah forum pemangku kepentingan. Forum ini merupakan media interaksi dan curah gagasan tentang konsep, program, hingga langkah nyata yang dibutuhkan untuk mewujudkan perkotaan kita yang berkelanjutan. Forum ini hendaknya juga menjadi milik bersama, yang sifatnya inklusif, sekaligus menjadi media belajar bagi tumbuh kembangnya masyarakat perkotaan yang madani. Tidak terkesan sebagai forum para birokrat, pakar, atau kelompok-kelompok pemangku kepentingan lainnya.

Efektifitas Forum Pengembangan Perkotaan Berkelanjutan dalam mengarusutamakan prinsip-prinsip pembangunan berkelanjutan sangat tergantung pada kesediaan semua pihak untuk bergabung, berbagi pengalaman, memberikan kontribusi, merumuskan rekomendasi, dan melakukan tindakan nyata dalam kehidupan sehari-hari. Yakinlah bahwa mewujudkan perkotaan yang berkelanjutan sama sekali bukan hal yang terlambat untuk Indonesia!! ■



KOTA BERKELANJUTAN: PARADIGMA MASA KINI

Penulis: **Ruchyat Deni Djakapermana**, Staf Ahli Menteri Pekerjaan Umum IV Bidang Hubungan Antarlembaga, Kementerian Pekerjaan Umum

Fenomena demografis global menunjukkan fakta bahwa lebih dari separuh penduduk dunia berada di kawasan perkotaan pada awal dekade kedua abad ke-21. Fenomena ini memerlukan perhatian kita bersama. Kawasan perkotaan yang semakin berkembang menuntut kebutuhan prasarana dan sarana yang semakin berkualitas. Perkembangan kawasan perkotaan tersebut berperan penting dalam meningkatkan kesejahteraan masyarakat. Namun perkembangan tersebut juga menimbulkan implikasi pada meningkatnya tuntutan terhadap ruang perkotaan yang aman, nyaman, produktif, dan berkelanjutan.

Sebagai respon atas perkembangan kota yang semakin kompleks tersebut, maka menjadi keniscayaan bahwa perencanaan kota secara konvensional harus diubah menjadi perencanaan kota yang progresif dan implementatif. Progresif berarti tanggap terhadap perkembangan kota yang berjalan cepat dan juga terhadap isu perubahan iklim.

Caranya adalah mengadopsi prinsip pengembangan perkotaan berkelanjutan (*sustainable urban development*). Pembangunan berkelanjutan adalah pembangunan yang memenuhi kebutuhan generasi kini tanpa membahayakan kemampuan generasi mendatang untuk dapat memenuhi sendiri kebutuhan mereka. Prinsip ini menyelaraskan 3 (tiga) aspek yaitu ekonomi, sosial (budaya), dan lingkungan, dengan fondasi *urban governance*. Sedangkan implementatif berarti mampu mentransformasi teori menjadi



praksis nyata yang sistematis.

Pembangunan perkotaan berkelanjutan perlu diawali dengan perencanaan tata ruang yang harus selesai pada semua level, yaitu nasional, regional dan lokal. Syarat ini memastikan bahwa pendekatan komprehensif sudah dilakukan, termasuk pada kawasan perkotaan.

Kota yang berkelanjutan perlu menjadi prioritas pada pembangunan saat ini. Mengapa? Karena akan membantu pengambilan kebijakan pada penyediaan kebutuhan pelayanan, mengurangi biaya pembangunan infrastruktur akibat pelayanan terhadap penduduk lebih terkonsentrasi, serta meningkatkan kerjasama pemerintah dengan pihak swasta.

Pada level nasional, instrumen yang harus dikembangkan adalah Kebijakan dan Strategi Perkotaan Nasional (KSPN) serta Sistem Perkotaan Nasional dalam RTRWN. Instrumen ini untuk mewujudkan pemerataan pembangunan wilayah. Selain itu instrumen tersebut akan memandu pemerintah daerah dalam memanfaatkan urbanisasi sebagai potensi pembangunan perkotaan, khususnya bagi Indonesia sebagai negara berkembang.

Sementara itu, pada level regional dan lokal, pemerintah daerah sangat berperan penting dan besar pada implementasi pembangunan perkotaan secara efektif dan efisien sesuai dengan karakteristik dan isu-isu lokal. Ini karena merekalah yang sangat dekat dengan masyarakat secara langsung.

Dalam konsep pengembangan perkotaan yang berkelanjutan, kita perlu memahami bahwa keberlanjutan bukanlah tujuan akhir pengembangan perkotaan. Keberlanjutan adalah proses yang dilakukan secara terus-menerus untuk mewujudkan kualitas ruang perkotaan yang mampu menyejahterakan warga masyarakatnya.

Oleh sebab itu, dalam rangka mendorong perubahan paradigma pengembangan perkotaan yang visioner, tanggap terhadap

bencana dan perubahan iklim, mampu menggali kearifan lokal, serta didukung oleh kapasitas kelembagaan dan tata kelola yang baik, SUD Forum Indonesia (SUD-FI) menyuguhkan pemikiran dan gagasan yang ditulis oleh para anggotanya yang tertuang dalam 4 (empat) kluster yaitu *Planet, People, Prosperity*, dan *Governance*.

Keempat kluster ini adalah ejawantah 3 (tiga) aspek pembangunan berkelanjutan (lingkungan, sosial, ekonomi) serta dibina melalui tata kelola yang baik. Keempat kluster tersebut mengakomodasi berbagai isu pengembangan perkotaan berkelanjutan yang saat ini tengah menjadi fokus berbagai negara di dunia, termasuk Indonesia.

CLUSTER PLANET: LINGKUNGAN BAGI KOTA BERKELANJUTAN

Pada kluster pertama, Planet, gagasan terkait penjagaan kualitas lingkungan menjadi sangat penting. Pengembangan kota yang tanggap terhadap bencana dan perubahan iklim adalah tantangan yang memerlukan upaya yang tak sedikit. Seperti kita ketahui, posisi Indonesia di kawasan pertemuan 3 (tiga) lempeng dunia ini mengakibatkan rawan bencana geologi (antara lain: gempa bumi, tsunami, gunung berapi, dan gerakan tanah).

Di sisi lain, kondisi alam Indonesia saat ini mengalami degradasi fisik dan habitat akibat kelalaian pemanfaatan ruang sehingga menimbulkan bencana alam seperti banjir, longsor, kebakaran hutan, intrusi air laut, dan kekeringan. Fenomena perubahan iklim dan pemanasan global pun turut mengakibatkan degradasi kualitas dan fungsi lingkungan perkotaan. Dengan demikian, tidak bisa dipungkiri bahwa kota-kota di Indonesia umumnya, terutama yang berada di wilayah pesisir, menjadi sangat rentan terhadap bencana dan perubahan iklim.

Berdasarkan tantangan tersebut, tentunya menjadi keharusan mengembangkan perkotaan dengan konsep yang tak hanya mementingkan pertumbuhan ekonomi semata. Perhatian terhadap aspek lingkungan menjadi sangat penting. Karena itu muncullah prakarsa kota lestari, kota hijau, dan revitalisasi kota tepi air yang saat ini tengah digalakkan.

Selain itu, telah ditegaskan komitmen bersama prakarsa kota lestari oleh sekitar 491 pemerintah kota dan kabupaten untuk bekerja sama mewujudkan kota-kota berkelanjutan di wilayah masing-masing. Semua prakarsa dan komitmen tersebut adalah langkah awal menuju implementasi pembangunan perkotaan yang berkelanjutan.

Sementara itu pengembangan kota hijau di beberapa kota di Indonesia, antara lain melalui perwujudan tiga puluh persen ruang terbuka hijau (RTH) sesuai amanat Undang-Undang No. 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang, juga menjadi salah satu

Atribut Kota Hijau



upaya serius. Tentu saja implementasi kota hijau tidak hanya dicapai melalui pemenuhan RTH, namun juga menjangkau berbagai aspek lain seperti infrastruktur hijau/biru, transportasi ramah lingkungan, pejalan kaki dan pesepeda, dan peran komunitas perkotaan.

Konsep kota hijau (*green city*) yang tengah diadaptasi dalam Program Pengembangan Kota Hijau (P2KH) oleh Kementerian Pekerjaan Umum c.q. Direktorat Jenderal Penataan Ruang adalah sebuah konsep pengembangan perkotaan berkelanjutan yang mengadopsi prinsip perencanaan kota yang progresif dan implementatif.

Kota hijau adalah terobosan baru dalam pembangunan kota yang memfokuskan pencapaian sasaran ekonomi, sosial budaya, dan lingkungan secara terintegrasi. Kota hijau tercermin dalam bentuk kota yang ramah lingkungan, dihuni oleh orang-orang dengan kesadaran menghemat energi, air, dan makanan, serta mengurangi buangan limbah, pencemaran udara, dan pencemaran air.

Untuk mewujudkannya, setiap kota diharapkan menerapkan standar lingkungan kota hijau sesuai dengan 8 (delapan) atribut kota hijau yang meliputi *green planning and design*, *green open space*, *green waste*, *green transportation*, *green water*, *green energy*, *green building*, dan *green community*. Kedelapan atribut tersebut tidak dapat berdiri sendiri, namun menjadi sebuah sistem yang memiliki ketergantungan dan mempengaruhi satu sama lain.

CLUSTER PEOPLE: POTENSI MASYARAKAT KOTA BERKELANJUTAN

Selain aspek lingkungan, keberadaan masyarakat sebagai pengisi Bumi adalah elemen penting untuk mendongkrak pencapaian pembangunan perkotaan yang berkelanjutan sebagaimana yang diuraikan dalam kluster kedua tentang People. Indonesia adalah

negara yang kaya akan keanekaragaman budaya, etnis, suku, dan ras. Lebih dari 389 suku bangsa yang memiliki adat istiadat, bahasa, tata nilai, dan budaya yang berbeda-beda (Asian Brain, 2010). Dengan potensi tersebut, maka kearifan lokal yang ada perlu dilestarikan, dijaga kesinambungannya, dan menjadi pijakan perencanaan dan perancangan lingkungan binaan berkelanjutan.

Kearifan lokal dipandang sebagai identitas kota berkelanjutan, karena dibentuk dalam waktu yang lama melalui proses sejarah yang panjang. Kearifan tersebut termanifestasi dalam bentuk kelembagaan, nilai-nilai adat, serta tata cara dan prosedur, termasuk dalam pemanfaatan ruang (tanah ulayat).

Salah satu upaya Kementerian Pekerjaan Umum c.q. Direktorat Jenderal Penataan Ruang mengadaptasi kearifan lokal ke dalam identitas kota adalah Program Penataan dan Pelestarian Kota Pusaka (P3KP) yang bekerjasama dengan Badan Pelestarian Pusaka Indonesia (BPPI). Dengan adanya komitmen pemerintah kota dan kabupaten dalam menyusun kebijakan pelestarian berbagai pusaka alam dan budaya di wilayahnya sebagaimana yang digagas dalam kegiatan P3KP, diharapkan lingkungan fisik kota dapat ditata dengan unsur kehidupan budaya.

Persoalan kota lain yang dihadapi masyarakat adalah kebutuhan perumahan dan permukiman yang layak sebagai tempat tinggal. Saat ini masyarakat dihadapkan pada persoalan terbatasnya lahan, yang berimplikasi pada meningkatnya *backlog* perumahan setiap tahunnya.

Persoalan ini diperkeruh dengan persoalan pembiayaan perumahan itu sendiri. Terlebih lagi, kebijakan penyediaan perumahan khususnya, di kawasan perkotaan, belum sepenuhnya berpihak bagi kalangan masyarakat berpenghasilan rendah. Dengan demikian, diperlukan terobosan efektif untuk menagatasinya, antara lain melalui pembangunan kampung susun, rumah sederhana, hingga rumah apung. Dengan demikian tingginya kebutuhan



perumahan tersebut tak akan mengabaikan kendala lingkungan dan berprinsip pada pemanfaatan lahan yang terkonsentrasi dan intensitas tinggi (*compact city*).

CLUSTER PROSPERITY: POTENSI EKONOMI KOTA BERKELANJUTAN

Selain unsur lingkungan dan sosial, unsur ekonomi juga merupakan hal yang tidak dapat diabaikan dalam mewujudkan kota berkelanjutan. Sebagaimana yang dijelaskan dalam kluster ketiga, *Prosperity*, dengan memandang urbanisasi sebagai berkah bagi pertumbuhan ekonomi, penyediaan lapangan kerja, pengembangan ekonomi lokal, termasuk kontribusi sektor informal, menjadi salah satu upaya untuk menggerakkan roda perekonomian kota. Tanpa kita sadari, kontribusi sektor informal terhadap pertumbuhan ekonomi cukup signifikan, sehingga ruang sektor informal perlu dipertimbangkan dalam mengelola kota.

Di samping itu, upaya membangun *citizenship* dalam pengelolaan kota dipandang penting karena melalui upaya ini maka kesadaran warga kota atas peran, hak, dan kewajibannya dalam suatu komunitas kota akan terbangun. P2KH adalah program yang diinisiasi Pemerintah untuk meningkatkan urban citizen-

ship. Dari program tersebut diharapkan terbentuk kesadaran bersama di antara warga masyarakat untuk mewujudkan kota yang berkelanjutan dengan mengotimalkan potensi lokal sebagai modal sosial, ekonomi, dan lingkungan. Dengan terbentuknya kesadaran warga, maka pengelolaan kota menjadi lebih efektif dan efisien yang berimplikasi pada peningkatan kesejahteraan masyarakat kota.

Aspek lain yang terkait dengan kluster ini adalah upaya mewujudkan transportasi berkelanjutan sebagai pendorong aktivitas perekonomian kota. Selain itu transportasi berkelanjutan diharapkan mewujudkan kota yang ramah pejalan kaki (*walkable city*), hemat energi dan rendah carbon (*low carbon city*), serta berorientasi pada transit.

Untuk menangani masalah transportasi yang demikian kompleks, diperlukan terobosan-terobosan yang mampu mengatasi permasalahan sampai pada akarnya, tidak hanya permasalahan yang tampak di depan mata. Sebagai contoh, upaya penanganan masalah kemacetan di Jakarta seyogyanya tidak dilakukan dengan cara-cara yang instan seperti pembangunan jalan baru, jalan layang, bahkan pengembangan jaringan jalan tol dalam kota. Namun perlu dipikirkan upaya yang menyentuh akar permasa-

lahan mengapa kemacetan tersebut terjadi. Berbagai upaya untuk mengatasi kemacetan tersebut telah dan sedang dilakukan, baik di level makro maupun mikro.

Di level makro, dilakukan pengendalian pembangunan kota-kota baru di sekitar Jakarta yang akan menambah beban transportasi bagi Jakarta. Sedangkan di level mikro mikro, dilaksanakan perbaikan kerusakan jalan, pelebaran jalan, dan pembangunan jalan layang pada persimpangan jalan yang padat maupun perlintasan jalan dengan rel kereta api.

CLUSTER GOVERNANCE: TATA KELOLA YANG BAIK DEMI PEMBANGUNAN KOTA BERKELANJUTAN

Dari aspek tata kelola kota yang dihimpun dalam kluster keempat, *Governance*, telah menjadi suatu keharusan bagi seluruh pihak termasuk pemerintah dan masyarakat untuk memiliki komitmen mengelola kota yang visioner. Pengelolaan kota harus diarahkan pada suatu pencapaian tujuan pembangunan jangka panjang. Partisipasi seluruh *stakeholder* secara inklusif dalam pengelolaan kota sangat diperlukan dalam rangka membangun kesepakatan bersama tentang cara mewujudkan kota yang nyaman untuk ditinggali para warganya.

Good governance (tata kelola yang baik) berprinsip pada partisipatori, akuntabilitas, efektivitas, pemerataan dan mendorong kekuatan hukum yang didasarkan pada *broad commitment* terhadap masyarakat dan masyarakat miskin (*pro-poor*) dalam pengambilan keputusan kebijakan publik. Penerapan *good governance* pada tingkat lokal, khususnya pemerintah kota/kabupaten akan mendorong kota berkelanjutan melalui berbagai kebijakan yang lebih *pro-poor* dan *pro-public*.

Sebagai contoh, Kota Solo dengan *city branding* sebagai kota budaya serta didukung oleh visi dan misi yang berpihak pada



kaum marjinal telah membawa kota tersebut menjadi kota yang sangat didambakan warganya. Tentunya keberhasilan Solo tersebut tidak terlepas dari tata kelola pemerintahan yang transparan dan akuntabel dengan mengedepankan paradigma *pro-poor*.

Dengan uraian dari keempat kluster tersebut, sudah menjadi sebuah keniscayaan bahwa kota berkelanjutan sebagai paradigma pembangunan saat ini dapat dicapai apabila dilakukan atas dasar komitmen bersama dan dilakukan dengan melibatkan partisipasi semua pihak secara bersama-sama. Hal yang penting lainnya adalah bahwa rencana tata ruang sebagai tools pengelolaan dan pengembangan kota perlu dijadikan sebagai acuan dalam rangka mewujudkan pembangunan kota yang berkelanjutan.

Dalam menyikapi tujuan keberlanjutan, maka efektivitas upayanya ditentukan oleh keberadaan 2 (dua) hal yang fundamental, yaitu *protection entry* dan *development entry*. *Protection entry* berprinsip bahwa aspek perlindungan lingkungan harus didahulukan agar telapak ekologis tidak semakin besar serta berpeluang untuk mendorong *economic development* dan *social development*.

Penerapan pada prinsip proteksi dalam perencanaan menjadi penting untuk menetapkan ruang-ruang perkotaan mana saja yang harus dilindungi serta menerapkan daya dukung dan daya tampung lingkungan.

Sementara itu dalam *development entry* pengembangan perkotaan harus berprinsip pada pengendalian pemanfaatan ruang yang efektif dan efisien. Hal yang dapat dilakukan di sini salah satunya adalah penerapan intensifikasi dan konsentrasi ruang dan kegiatan seperti konsep *compact city* termasuk di dalamnya *transit oriented development* (TOD), ramah pejalan kaki, serta membatasi perkembangan kota secara horisontal sehingga tidak akan menggerus perdesaan.

Dengan demikian, pembangunan perkotaan berkelanjutan





juga berprinsip bahwa wilayah perdesaan sebagai sumberdaya alam bagi kawasan perkotaan (*rural-urban linkage*) juga harus dipertahankan (*pro-rural*) agar terjadi keseimbangan antara perkotaan dan perdesaan.

Untuk mewujudkan pembangunan kota berkelanjutan, maka upaya-upaya yang dilakukan secara konkrit adalah yang berpihak pada pelestarian lingkungan yang didorong oleh peran Pemerintah kepada pemerintah daerah melalui program-program yang nyata dan kreatif serta berbasis penataan ruang.

Berbagai upaya tersebut dapat tercermin di dalam berbagai

konsep tematik kota berkelanjutan seperti *competitive city*, *creative city*, *resilient city*, *heritage city*, *inclusive city*, *active city*, *techno city*, *smart city*, *productive city*, *safe and health city* dan sebagainya yang sedikit-banyak dijawab dengan kota hijau (*green city*) secara keseluruhan.

Dengan menggunakan berbagai prinsip pembangunan perkotaan berkelanjutan di atas, diharapkan ke depan kota-kota di Indonesia yang lebih layak huni, berjati diri, produktif dan berkelanjutan dapat diwujudkan secara sistematis. ■

CLUSTER 1 - PLANET



"...tantangan yang sebenarnya kita hadapi adalah bagaimana upaya yang harus dilakukan, agar dapat menyalurkan gagasan keberlanjutan menjadi rangkaian aksi yang efektif dan efisien, serta dapat memberikan manfaat yang nyata bagi masyarakat luas."

(Djoko Kirmanto, Menteri Pekerjaan Umum RI, 2012)



ANTISIPASI PERUBAHAN IKLIM DI KAWASAN PERKOTAAN

Penulis: **Ning Purnomohadi**, Arsitek Lansekap, Green Professional/GBCI

“...Giving cities a human face is more than an Utopian dream: there are places - in a project, a neighborhood, in a city, in the North, South or East - where the dream has come true. This can happen when the initiatives of the inhabitants, who are both users and builders, are encouraged and supported.” (UNESCO, 1996)

Secara makro, ruang terbuka hijau (RTH) bisa berupa bagian ruang hijau-alami suatu negara. Ruang ini bisa berupa kawasan tertentu, hutan beserta isinya, lahan pertanian, atau hamparan hijau pertanaman. Masing-masing jenis ekotipe-nya pun beranekaragam. Hutan bisa berupa hutan alam primer, sekunder atau hutan produksi (buatan). Lokasinya pun beragam, bisa di dataran rendah, pegunungan maupun di sepanjang garis pantai.

Maka bila ada manusia di dalam ruang tersebut, akan selalu ada hasil produksi maupun sampah atau limbah. Semakin banyak

manusia, emisi, sampah, atau limbah yang dikeluarkan akan semakin banyak. Bila kekuatan alam untuk mengasimilasinya masih proporsional, sampah-limbah ini belum menjadi masalah. Namun ketika alam harus mengakomodasi melebihi daya tampung dan daya dukung alamnya, permasalahan dan kerusakan lingkungan pun muncul. Karena itu, tindakan pencegahan kerusakan fungsi lingkungan harus diupayakan seoptimal mungkin. Salah satu upaya yang dapat dilakukan adalah mitigasi maupun adaptasi terhadap perubahan iklim.

GAS RUMAH KACA DAN PERUBAHAN IKLIM

Gas Rumah Kaca (GRK) adalah gas-gas utama baik alami maupun akibat kegiatan manusia di lapisan atmosfer yang menyerap dan memantulkan kembali radiasi sinar inframerah dari matahari. Menurut Protokol Tokyo, gas-gas tersebut adalah karbon dioksida (CO_2), metana (CH_4), nitroksida (N_2O), PFC (*perfluorocarbons*), HFC (*hydrofluorocarbon*), dan sulfur heksafluorida (SF_6).

Sebelum tahun 1964, manusia belum menyadari bahwa berbagai senyawa kimia yang lepas ke udara dapat terus naik ke atmosfer sampai ke lapisan stratosfir akan berpengaruh pada proses-proses meteorologi. Contohnya, senyawa *chlorofluorocarbon* (CFC) dan halon ternyata dapat merusak lapisan ozon di stratosfir. Padahal lapisan ini sangat penting sebagai pelindung permukaan bumi dari bahaya radiasi sinar ultra-violet cahaya matahari).

TABEL 1: Enam kelompok GRK, Potensi pemanasan Global dan Waktu Hidupnya

GRK	Global Warming Potensial	Lifespan (years)
CO ₂	1	
Metana	23	12
NO ₂	296	114
HFC	1.600 - 13.000	16-550
PFC		
SF ₆	22.220	

Sumber: Mace M.J, Oct 2007. "National WS for Negotiators" Jakarta, Indonesia. Basic Science of Climate Change

PERUBAHAN IKLIM DAN PEMANASAN GLOBAL DI KAWASAN PERKOTAAN

Fenomena perubahan iklim dan pemanasan global berakibat pada degradasi kualitas serta fungsi lingkungan perkotaan. Fenomena ini telah membangkitkan kesadaran akan perlunya tindakan bersama guna keberlanjutan kehidupan dalam kota. Degradasi kualitas lingkungan telah mengakibatkan beberapa kota seperti Jakarta, Bandung, dan Semarang dilanda berbagai bencana. Sudah jamak kita mendapat berita banjir, kebakaran di perkampungan padat, kemacetan lalu-lintas, pencemaran udara, amblasan tanah, intrusi air laut dan krisis air bersih di perkotaan. Semua terjadi silih-berganti tiada henti bahkan kadang bersamaan.

"Kota Ekologis (*ecocity*) atau Kota Taman (*green city*), dengan konsep hijau adalah konsep kehidupan yang ramah lingkungan dan berkelanjutan."

Kota adalah ekosistem buatan yang dirancang untuk menampung kegiatan komunitas urban serta kelangsungan hidupnya. Agar siklus kehidupan dapat berlangsung wajar, kota mutlak harus memiliki unsur-unsur lingkungan alami di dalamnya. Unsur-unsur ini mendukung proses kehidupan alami seper-



ti siklus oksigen, air, nitrogen, sulfur, karbon tetap berlangsung secara alami dan proporsional dalam lingkungan kota. Sebagai pusat peradaban kehidupan dan kebudayaan, manusia harus terus membenahi kotanya menuju kota hijau ramah lingkungan dan berkelanjutan.

Kota Ekologis (*ecocity*) atau Kota Taman (*green city*), dengan 'konsep hijau' adalah konsep kehidupan yang ramah lingkungan dan berkelanjutan. Konsep ini bukan sekadar hijau karena adanya unsur tanaman/penanaman, namun unsur bangunan dan infrastruktur juga hemat energi secara berkelanjutan. Dengan demikian kota mampu mempertahankan kualitas dan fungsi lingkungannya secara sehat, seimbang, nyaman dan produktif agar siklus kehidupan organisme (manusia, flora, fauna) pun dapat berlangsung secara wajar pula.

KARAKTERISTIK LOKAL ALAT ADAPTASI PERUBAHAN IKLIM

Salah satu upaya mengurangi pemanasan udara kota adalah membangun RTH kota yang sesuai karakter lansekap lokal dengan menonjolkan jenis tanaman lokal dan rancangan berbasis arsitektur lansekap lokal. Komponen dasarnya terdiri dari materi lunak (*softscape*) dan materi perkerasan (*hardscape*). Berdasar letak geografis dan karakteristik lingkungan, kota terbagi tiga yaitu: kawasan kota pesisir, kota daratan, dan kota pegunungan. Perbedaan ini mensyaratkan pemilihan jenis tanaman yang berbeda pula dengan karakter vegetasinya. Pemilihan jenis tanaman yang sesuai dengan lingkungan akan memudahkan tanaman tumbuh dan berfungsi secara optimal dalam memperkaya keasrian penataan bangunan yang ada.

Pemilihan materi perkerasan pun akan lebih tepat jika berasal dari lingkungan terdekat berciri lokal. Mengapa? Karena strategi ini akan mengurangi biaya transportasi, berkesan alami dan ramah lingkungan. Dengan demikian kita dapat merasakan perbedaan karakter lansekap masing-masing daerah. Penataan RTH

STRUKTUR RUANG TERBUKA HIJAU KOTA



Sumber: modifikasi dari DJ-PR RTH sebagai Unsur Utama Tata Ruang Kota

kota sesuai dengan karakteristik lokal akan meningkatkan nilai ekologis, ekonomi, edukatif, dan estetika RTH kota itu sendiri.

TATA RUANG DAN RTH SEBAGAI SOLUSI ANTISIPASI PERUBAHAN IKLIM

Kecenderungan meningkatnya jumlah penduduk di daerah perkotaan juga meningkatkan dampak perubahan iklim. Strategi adaptasi terhadap perubahan iklim untuk lingkungan perkotaan perlu dilakukan melalui perencanaan strategis tata ruang kota. Model Kabupaten/Kota Sehat dapat dikelompokkan atas beberapa rataan kawasan serba sehat pada permukiman, industri dan perkantoran, pariwisata, pertambangan, kehutanan, prasarana umum perkotaan, budaya dan perilaku hidup bersih, kehidupan sosial, dan ketersediaan pangan dan gizi.

Pemilihan kawasan kegiatan sebaiknya dikaitkan dengan potensi ekonomi, sesuai dengan semangat otonomi daerah, terutama upaya peningkatan pendapatan asli daerah (PAD) dan peningkatan pendapatan para pemangku kepentingan. Kawasan tersebut

dapat berupa kawasan pariwisata, industri dan perkantoran, pertanian dan kehutanan, pertambangan, lingkungan permukiman, atau lingkungan pesisir pantai.

Menurut Undang-undang No. 26/2007 tentang Penataan Ruang, RTH merupakan subsistem tata ruang dan infrastruktur wilayah, khususnya dalam pengembangan permukiman dan kawasan perkotaan yang berbasis pada potensi keanekaragaman hayati (KEHATI) sebagai sumberdaya alam setempat. Menurut UU tersebut, RTH dalam kawasan perkotaan harus tersedia 10 persen RTH Privat dalam ruang terbangun seperti lingkungan perumahan dan 20 persen RTH Publik yang berada dalam ruang terbuka di kawasan perkotaan. Pentingnya eksistensi RTH dalam kota bahkan telah dinyatakan PBB dalam World Development Report tahun 1984. Dalam laporan tersebut ditegaskan bahwa luas RTH yang harus ada di suatu kota adalah 50 persen luas kota, atau minimal 15 persen luas kota jika kondisi sudah sangat kritis.

PERATURAN PENDUKUNG PENGEMBANGAN RTH KOTA

Berbagai peraturan yang mendukung pengembangan RTH Kota yang sesuai dengan karakteristik lokal telah dibuat, antara lain:

- UU No.5/1990 tentang Konservasi Sumber Daya Alam Hayati dan Ekosistemnya
- UU No.9/1990 tentang Kepariwisata
- UU No. 5/1992 tentang Benda Cagar Budaya
- UU No.23/1992 tentang Kesehatan
- UU No.32/1999 tentang Pengelolaan Lingkungan Hidup
- UU No. 28/2002 tentang Bangunan Gedung
- UU No.7/2004 tentang Sumberdaya Air
- U No. 38/2004 tentang Jalan
- UU No.26/2007 tentang Penataan Ruang
- UU No 18/2008 tentang Pengelolaan Sampah
- PP No 26 Tahun 2008, tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional (RTRWN)
- Permendagri No.1/2007 tentang Penataan RTH di Kawasan Perkotaan.

'BANGUNAN HIJAU' ALIAS GREEN BUILDING

'Bangunan Hijau' bukanlah bangunan yang berwarna hijau atau banyak tanamannya, tetapi bangunan yang dibangun berdasar prinsip hijau. Semua komponen yang ada dalam bangunan memakai pendekatan ramah lingkungan. Pendekatan holistik diterapkan sejak awal pada rancang-bangun ramah lingkungan, dari pemilihan material, kontribusi energi yang diperlukan, penataan ruang serta bangunannya sendiri, hingga perilaku penghuninya yang ramah lingkungan.

"Bangunan Hijau adalah bangunan yang dibangun berdasar prinsip hijau."

Sebuah bangunan dapat dinilai apakah termasuk bangunan hijau atau bukan. Banyak sistem penilaian yang telah dibuat di setiap negara. Sebagai contoh, BREAM adalah sistem penilaian pertama di dunia yang dikeluarkan oleh Inggris. Sistem yang lain adalah BEEAM (Hong Kong) dan LEED (USA) yang di munculkan tahun 1995. Di Indonesia telah disusun sistem penilaian bangunan hijau yang disebut GREENSHIP oleh lembaga Konsil Bangunan Hijau Indonesia (GBCI).

Penilaian sebuah bangunan itu 'hijau' ditentukan oleh perhitungan skor total dari enam kategori penilaian. Keenam kategori penilaian tersebut juga dibedakan untuk bangunan baru dan bangunan lama yang berumur lebih dari satu tahun. Berdasar

proposal dari pemilik gedung untuk mendapat sertifikasi ini, dilakukan beberapa proses perhitungan dan verifikasi lapangan. Proses ini sesuai dengan SNI, AMDAL, dan peraturan perundangan yang terkait bangunan/gedung. Bila gedung bersertifikasi hijau semakin banyak, dengan sendirinya kualitas lingkungan pun akan 'hijau' pula.

STRATEGI PERBAIKAN KUALITAS LINGKUNGAN PERKOTAAN

Keterbatasan ruang akan menjadi hambatan khusus dalam membangun RTH-K di kawasan kota yang telah padat terbangun. Tata hijau ada di sekitar kita tetap diperlukan, karena itu secara kreatif perlu dicari ruang-ruang vertikal maupun horizontal yang mungkin bisa ditanami. Berbagai ruang tersebut antara lain adalah atap, dinding, sekitar bangunan/gedung, jalur kereta api, penanaman pohon sepanjang jalan, sampai mengubah jalan-jalan tertentu menjadi jalur hijau.

Prioritas harus diberikan pada wilayah yang memiliki kerentanan sosial tinggi di daerah padat dengan gedung-gedung tinggi di pusat kota, kawasan industri, dan pergudangan. Inilah strategi efektif untuk menjaga suhu permukaan di bawah batas garis dasar (*baseline*) sepanjang periode dan di sekitar banyaknya emisi polutan.

Strategi khusus perbaikan kualitas lingkungan dalam skala lebih luas adalah pemanfaatan fungsi penting tanaman seperti fotosintesis, evaporasi, respirasi, gutasi, dan lain-lain. RTH dibangun seoptimal mungkin apapun fungsinya (ekologis, ekonomis dan sosial-budaya) dan di zona perkotaan manapun. Sampai kini hanya siklus kehidupan tanaman saja yang mampu menyerap polutan dari ketiga media lingkungan untuk mengimbangi kawasan terbangun.

ENAM KATEGORI SISTEM PENILAIAN BANGUNAN HIJAU

1. Pembangunan Tapak yang Sesuai (*Appropriate Site Development/ASD*)
2. Energi Efisien & Konservasi (*Energy Efficiency & Conservation/EEC*)
3. Konservasi air (*Water Conservation /WAC*)
4. Sumber Bahan & Siklus Daur Ulang (*Material Resources & Cycle/MRC*)
5. Kesehatan Ruang & Kenyamanan dalam Gedung (*Indoor Health & Comfort/IHC*)
6. Manajemen Lingkungan Gedung (*Building Environmental Management/BEM*)

Informasi lebih jauh tentang kategori ini dapat dilihat di:
<http://www.gbcindonesia.org/greenship.html>, (GBCI, 2008).

Sebagai negara kepulauan, perubahan iklim di Indonesia menimbulkan ancaman naiknya muka air laut di daerah pinggiran pantai sehingga timbul banjir (*rob* akibat pasang air laut), intrusi air laut, serta amblesan tanah. Pembuatan RTH di kawasan pinggir pantai dapat membantu adaptasi lingkungan terhadap kenaikan muka air laut. Salah satu usaha adalah melakukan penanaman jenis tanaman tertentu yang tahan terhadap genangan air. Berikut adalah beberapa jenis tanaman tersebut:

- a. **Tahan genangan (> 60 hari):** Jenis *Albizzia lebbeckioides*, *A. procera*, *Adenanthera microsperma*, *Sesbania sesban*, *Anacardium occidentale*, *Hevea brasiliensis* (**karet**), *Coffea robusta* (**kopi**), *Pinus mercurii* (**pinus**), *Canarium commune* (**kenari**), *Ceiba petandra* (**kapuk randu**);
- b. **Agak tahan genangan (s/d 40 hari):** jenis *Albizzia falcataria*, *Imperata cylindrical* (**alang-alang**), *Artocarpus integrifolia* (**nanangka**), *Cinnamomum burmanni*, *Crotalaria juncea*, *Leucaena glauca*, *Tephrosia maxima*, *Aleurites mollucana*, *Camellia sinensis* (**teh**), *Indigofera galeoides*, *Mimosa pudica* (**sikejut**), *Clitoria laurifolia*, *Eugenia jamboloides* (**jambubol**);
- c. **Tidak tahan genangan (sampai 20 hari saja):** *Tephrosia vogelii*, *T. candida*, *Albizzia montana*, *Nicotiana tabacum* (**tembakau**), *Tectona grandis* (**jati**), *Crotalaria anagyroides*, *Agathis loranthifolia* (**damar**), *Eupatorium palescent*, *Lantana camara*, *Cassuarina equisetifolia* (**cemara laut**), *Piper aduncum*, *Ageratum conyzoides*, *Zea mays* (**jagung**).
- d. **Penyerap dan penapis bau:** *Michelia champaka* (**cempaka**) dan *Mimusops elengi* (**tanjung**). Potensi jenis tanaman ini dapat dipergunakan untuk tempat pembuangan akhir sampah, sungai yang tercemar berat dan berbau, serta jalur hijau yang dipenuhi oleh kendaraan berbahan bakar solar;
- e. **Tanaman yang dapat dimanfaatkan untuk mengurangi genangan air:** *Artocarpus integra* (**nanangka**), *Paraserianthus falcataria* (**albisia**), *Acacia vilosa*, *Indigofera galeoides*, *Dalbergia sp*, *Tectona grandis* (**jati**), *Samanea saman* (**kihujan**), serta *Leucaena leucocephala* (**lamtorogung**);
- f. **Pencegah intrusi air laut:** *Cassuarina equisetifolia* (**cemara laut**), *Ficus elastica*, *Hevea brasiliensis* (**karet**), *Garcinia mangostana* (**manggis**), *Lagerstroemia speciosa* (**bungur**), *Fragaria fragrans*, *Cocos nucifera* (**kelapa**).
- g. **Penyerap karbondioksida (CO₂) dan penghasil oksigen (O₂) yang baik:** **damar**, *Bauhinia purpurea* (**kupu-kupu**), *Leucaena leucocephala* (**lamtorogung**), *Acacia auriculiformis* (**akasia**), serta *Ficus benyamina* (**beringin**).



Sebisanya mungkin alam disusupkan ke dalam kawasan perkotaan, membentuk ikatan antar lingkungan zona tertentu melalui alam beserta isinya. Sekarang kawasan seperti ini biasa disebut KOMUNITAS HIJAU wilayah perkotaan. Termasuk di dalamnya adalah integrasi pengelolaan air limbah dan sampah yang sudah dirasakan manfaatnya, seperti IPAL, *bio-digester*, pengkomposan, dan lain sebagainya. Dalam masing-masing unsur tersebut alam bisa menjadi kawan atau sebaliknya menjadi lawan eksistensi manusia bila tak dikelola secara integratif dan holistik. Karena itu habitat alami ini harus tetap diperhitungkan dalam menentukan aktivitas warga terutama pada lokasi yang rentan bahaya.

Sayangnya, pemerintahan lokal jarang mampu mengelola lingkungan wilayahnya berdasar pertimbangan ekologis (ramah lingkungan). Berbagai peraturan nasional maupun lokal telah disusun demi peningkatan kualitas lingkungan, ditambah berbagai pedoman penatagunaan tanah (*land use*) berupa penetapan Rencana Induk Kota (RIK), termasuk ruang-ruang terbuka di bawah koordinasi administratif terdekat dengan masyarakat (kelurahan-RT/RW) maupun di berbagai kompleks permukiman kota yang pemanfaatan lahannya sudah direncanakan dan mungkin berupa 'real estate' tertentu.

Penataan RTH kota bukan sekedar memperindah atau mengisi sudut-sudut yang ditinggalkan oleh perencanaan atau sekedar menutupi bak sampah (TPA). Penataan RTH adalah usaha meningkatkan kualitas lingkungan kota (binaan) tersebut melalui istilah 'kerangka kota' dengan bentukan ruang dan penghijauan. Sebagian besar kota Indonesia belum menemukan kerangka kotanya, mungkin hanya tergantung pada kepekaan para perancangannya saja yang kebetulan peka terhadap konsepsi kontekstual dalam menghadapi kompleksnya permasalahan lingkungan kota. Kriterianya sebagian besar tak terukur/bersifat relatif, seperti skala, pandangan, ruang, karakter, daya tarik, kenikmatan, kepekaan, estetika dimensi dan jarak antar satu kegiatan dengan yang lain serta tergantung pada budaya lokal.

Perpaduan tata hijau dan tata bangunan (infrastruktur perkotaan) seharusnya dapat dipadukan didukung oleh pendekatan pembangunan holistik. Mungkin orang sudah melupakan bahwa kawasan perkotaan bukan hanya tempat mencari nafkah, tetapi seharusnya juga layak sebagai tempat tinggal yang aman, nyaman dan produktif serta lestari (berkelanjutan). ■



KOTA TANGGAP BENCANA

Penulis: **Nirwono Joga, Konsultan**, nara sumber, penulis arsitektur dan lansekap perkotaan serta lingkungan hidup

Sebagai negara yang berada di cincin api (*ring of fire*), kota-kota di Indonesia memang sangat rentan terhadap bencana gempa bumi, gelombang tsunami, atau pun letusan gunung berapi.

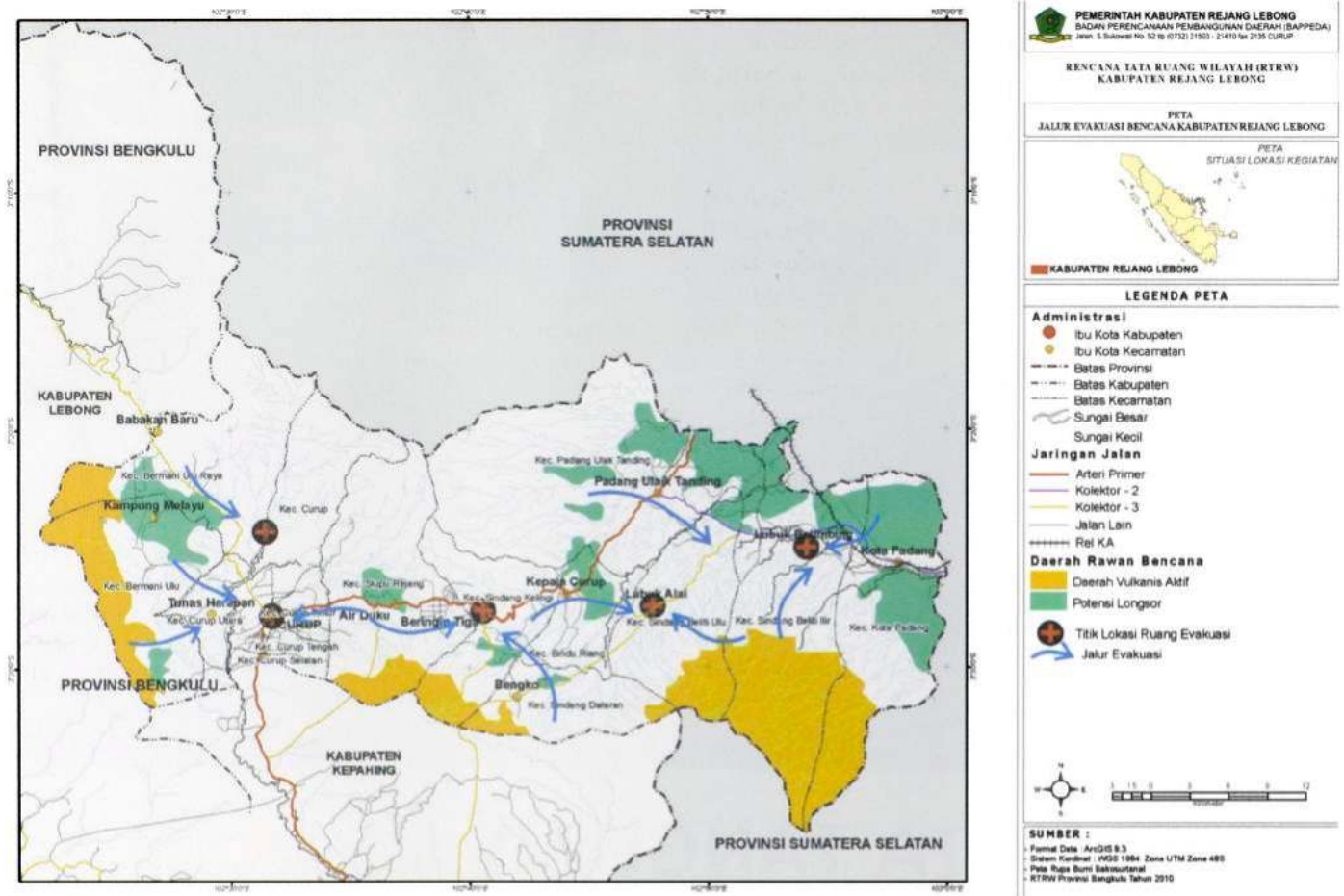
Sebanyak 150 kota dan kabupaten dari 497 kota dan kabupaten di Indonesia memiliki kerawanan tinggi diterjang tsunami. Selain itu 80 persen kota dan kabupaten berada di pesisir terancam *rob*, abrasi pantai, intrusi air laut, dan amblesan tanah disebabkan rusaknya hutan bakau pelindung pantai.

Daerah rawan bencana yang tersebar dari Sumatera hingga Papua telah tumbuh dan berkembang menjadi kota sehingga tidak mungkin dikosongkan. Pemahaman Nusantara sebagai negeri

kepulauan seharusnya menyadarkan para pejabat elit negeri ini lebih serius mengelola pulau-pulau yang tersebar di Indonesia.

Berbagai bencana alam telah terjadi sejak puluhan abad silam hingga peristiwa gempa dan tsunami di Banda Aceh (2004), gempa Yogyakarta (2006) dan Padang (2009), banjir bandang di Wasior, gempa dan tsunami di Mentawai, serta gunung Merapi meletus di Yogyakarta (2010). Seluruh bencana ini seharusnya mampu menyadarkan semua pihak, untuk merefleksi diri seberapa serius kota-kota kita dibangun dalam mengantisipasi, memitigasi, dan mengadaptasi bencana alam.

Pembangunan infrastruktur transportasi antarpulau (laut, udara), jaringan telekomunikasi dan listrik harus lebih ditingkatkan lagi, sehingga tidak ada lagi kesulitan dalam pemberian pertolongan dan pengiriman bantuan saat bencana.



KESADARAN BENCANA

Rentetan bencana ibu pertiwi seharusnya menyadarkan kisah tentang negeri *gemah ripah loh jinawi* ini dengan cerita tentang negeri bencana. Kejadian-kejadian bencana terkait iklim sejak tahun 1950 hingga kini telah meningkat sekitar empat kali lipat. Pada tahun 2003 sampai 2005, telah terjadi 1.429 bencana di Indonesia. Dari jumlah itu, 53,3 persen diantaranya berkaitan dengan iklim dan hidrologi seperti banjir, longsor, kekeringan, dan angin topan (Badan Koordinasi Nasional Penanggulangan Bencana, 2009).

Adalah keniscayaan bahwa gunung meletus, gempa dan tsunami akan terus hadir di negeri ini, jarang atau sering, besar atau kecil. Kenyataan bahwa negeri ini memiliki riwayat panjang bencana itu tidak boleh dilupakan. Kita justru harus mengubah banyak cara berpikir masyarakat dan pemerintah dalam mengantisipasi, beradaptasi, dan memitigasi terhadap bencana dan perubahan iklim.

Proses mitigasi bencana harus mengikuti ritme bencana. Kita

harus membuka kembali pengetahuan lama, menggali kearifan lokal nenek moyang, dan mencari solusi inovasi baru tentang bagaimana hidup ramah di tanah petaka.

Politik bencana meletakkan prioritas pembangunan kota untuk mengadaptasi dan memitigasi bencana dan perubahan iklim. Manajemen bencana (mitigasi, kewaspadaan, tanggapan, dan pemulihan) adalah satu siklus aktivitas yang berkelanjutan tanpa tergantung dari terjadi tidaknya suatu bencana. Lokasi rawan bencana dijadikan titik tolak pengkajian, perencanaan dan pembangunan kota hijau tanggap bencana.

Membangun kesadaran masyarakat, terutama di lokasi rawan bencana. Mitigasi nonfisik dilakukan melalui sosialisasi, penyadaran, penyuluhan, pelatihan, dan geladi berbagai hal terkait gunung meletus, gempa, dan tsunami dengan cara yang menarik dan kreatif. Masyarakat dibekali pengetahuan akan gejala atau ciri-cirinya, dampaknya, hingga upaya evakuasi penyelamatan diri.

Kurikulum tentang manajemen bencana diajarkan sejak

tingkat dasar hingga perguruan tinggi. Prosedur tetap manajemen bencana disosialisasikan ke seluruh lapisan masyarakat. Anak-anak sekolah secara rutin (3-6 bulan) bersimulasi soal evakuasi bencana. Simulasi yang dilakukan secara berkala berhasil menumbuhkan kesadaran masyarakat untuk sigap dan siaga menghadapi bencana.

Penyampaian efektif dan efisien adalah melalui kegiatan kebudayaan daerah lokal, seperti pengajian, pertunjukan seni daerah (wayang, ketoprak, lenong, dan lain-lain), hingga orkes dangdut. Hasilnya, masyarakat tahu persis apa yang harus dilakukan, cara memberi pertolongan pertama, ke mana akan pergi menyelamatkan diri, di mana tempat evakuasi, dan bagaimana upaya bertahan hidup, hingga bagaimana mengelola tempat evakuasi bencana (persediaan air minum, makanan, obat-obatan, pakaian dalam, dan lain-lain).

Kesiapsiagaan masyarakat dalam menghadapi bencana jauh lebih penting dan terbukti lebih efektif daripada menggantungkan diri pada teknologi peringatan dini yang sering kali *ngadat* saat dibutuhkan.

KOTA TANGGAP BENCANA

Merujuk pada Undang-undang Nomor 24 Tahun 2007 tentang Penanggulangan Bencana dan UU Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang, pemerintah kota dan kabupaten harus mengatur ulang tata ruang wilayah sesuai jenis dan tingkat kerawanan bencana yang ada.

Dengan begitu, perencanaan tata ruang yang cerdas adalah mewujudkan kota hijau yang tanggap bencana untuk mitigasi dan meminimalkan berbagai bencana, baik bencana alam (gunung meletus, gempa, tsunami) maupun bencana ekologis (banjir, rob, abrasi, intrusi, amblesan, kekeringan, kebakaran) akibat perubahan iklim. Pembangunan kota tanggap bencana sangat penting mengingat kota merupakan wilayah padat bangunan dan padat penduduk sehingga sekecil apa pun bencana akibat gunung meletus, gempa atau tsunami menghantam kota pasti akan menimbulkan korban jiwa dan harta yang banyak.

"Perencanaan tata ruang yang cerdas adalah mewujudkan kota hijau yang tanggap bencana."

Kota menyediakan jalur-jalur evakuasi dan ruang evakuasi yang memadai, di mana infrastruktur ruang terbuka hijau sebagai tulang punggungnya. Jalur evakuasi dilengkapi peta lokasi, rambu-rambu petunjuk evakuasi, dan ditanami pohon-pohon pelindung yang juga berfungsi sebagai tempat evakuasi.

Taman kota atau lapangan olahraga dirancang khusus siap



bermetamorfosa menjadi ruang evakuasi. Taman dan lapangan menyediakan modul untuk pemasangan cepat tenda-tenda darurat untuk tempat tinggal sementara, dapur umum, sekolah dan ruang bermain anak.

Taman dilengkapi toilet umum, pompa hidran untuk cadangan persediaan air bersih, dan cadangan listrik berbasis energi sel surya. Di hari biasa, taman dapat menjadi daerah resapan air, paru-paru kota, dan tempat wisata warga.

Bentuk-bentuk kearifan lokal sebagai sumber referensi dan inspirasi harus terus dikembangkan agar kemampuan beradaptasi hidup di kawasan bencana dan melakukan mitigasi atau berlatih untuk menghadapi bencana siap siaga selalu.

Pemahaman yang bijak terhadap keadaan alam harus menyadarkan pemerintah kota untuk mengembangkan kota-kota yang tanggap bencana. Kearifan lokal digali kembali untuk ditransformasikan ke dalam budaya kehidupan modern di perkotaan. Arsitektur bangunan tradisional yang berbentuk rumah panggung dengan bahan dari kayu dan bambu terbukti sangat lentur meredam gempa. Konsep arsitektur tradisional ini dapat diterapkan ke setiap bangunan dan gedung bertingkat di Indonesia.

"Pemahaman yang bijak terhadap keadaan alam harus menyadarkan pemerintah kota untuk mengembangkan kota-kota yang tanggap bencana."

Arsitektur bangunan rumah dan gedung dikembangkan tanggap bencana, ramah lingkungan, dan tahan gempa. Konstruksi bangunan (rumah) panggung berbahan kayu telah terbukti mampu mengikuti ritme gempa dapat ditransformasikan ke dalam bangunan modern dan menjadi acuan pembangunan perumahan,

STUDI KASUS: KOTA PADANG TANGGAP BENCANA

Badan Penanggulangan Bencana Daerah (BPBD) Kota Padang membutuhkan anggaran senilai 98 miliar rupiah untuk membangun 38 jalur evakuasi pada tahun 2013. Anggaran tersebut telah diajukan kepada Badan Nasional Penanggulangan Bencana (BNPB) dan diharapkan sudah bisa terealisasi pada 2013.

"Saat ini kota Padang baru memiliki 12 jalur evakuasi yang belum bisa menampung masyarakat untuk menyelamatkan diri dari ancaman tsunami, dan akan ditambah 34 jalur lagi pada 2013," kata Kepala BPBD Kota Padang, Dedi Henidal.

Pembangunan jalur evakuasi ini memang cukup dibutuhkan, apalagi sebanyak 508.712 warga kota Padang berada di kawasan rawan tersapu tsunami. Selain jalur evakuasi, BPBD Padang juga menyiapkan sejumlah shelter di kecamatan Koto Tengah sebanyak 29 unit, Bungus 10 unit, Lubuk Begalung 15 unit, Padang Barat 15 unit, Padang Selatan 16 unit, dan Padang Utara 15.

Shelter-shelter tersebut akan dibangun di kawasan berjarak sekitar 500 meter dari bibir pantai. Dengan demikian, warga yang tidak sempat menjauh dari pantai, bisa menempati *shelter* untuk menyelamatkan diri mereka. Pembangunan jalur evakuasi dan shelter ini harus dilakukan.

Para pakar Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia (LIPI) dan *Earth Observatory of Singapore* (EOS) telah melakukan penelitian ilmiah kemungkinan gempa. Hasilnya, adanya kemungkinan terjadinya gempa dengan kekuatan 8,8 Skala Richter yang berpusat di patahan "Sunda Megathrust." Lokasinya berada di antara Pulau Siberut dan Sipora, Kabupaten Kepulauan Mentawai, Sumatera Barat.

Pakar gempa dari EOS, Jamie Mc Caughey, mengatakan gempa itu diperkirakan dapat memicu terjadinya tsunami besar pada suatu saat dalam kurun waktu yang tak bisa ditentukan, mulai dari sekarang hingga beberapa puluh tahun ke depan di



wilayah Provinsi Sumatera Barat.

Di Kepulauan Mentawai, tsunami dengan ketinggian 5-15 meter kemungkinan terjadi 1-2 menit atau 5-10 menit usai terjadinya gempa. Pergerakan daratan secara tegak lurus bisa ke atas atau ke bawah. Jika daratan bergerak ke bawah, tsunami bisa lebih tinggi dan mencapai daratan lebih jauh selama 3 jam.

Sementara di pesisir barat Sumatera, termasuk Padang, Pariaman dan Painan, tsunami kemungkinan terjadi 20-30 menit atau kurang dari 20 menit usai terjadinya gempa. Ketinggian tsunami diperkirakan 5-11 meter atau lebih dan bisa menyapu daratan hingga beberapa kilometer selama 3 jam. Dalam skenario, gempa bisa berlangsung 2-4 menit yang bisa merusak atau merobohkan banyak rumah dan gedung di Mentawai, dan sekitar Pesisir Barat Sumatera Barat termasuk Padang, Pariaman, Painan dan sekitarnya.

Sumber: <http://www.sumbarterkini.com/berita-terkini/item/477-padang-butuh-rp-98-m-untuk-jalur-evakuasi-tsunami>

perkantoran, dan fasilitas publik di nusantara dengan tetap mempertahankan bentuk arsitektur lokal yang sangat kaya.

Gedung-gedung bertingkat dievaluasi dan direnovasi mengikuti kaidah-kaidah bangunan tahan gempa yang ekstrem. Semua bangunan baru wajib dibangun tahan gempa. Gedung simulasi tahan gempa dibangun sebagai bahan informasi dan referensi kajian dan pengembangan bangunan tahan gempa.

Untuk kota pesisir, kawasan tepian pantai dibangun sabuk hijau berupa hutan pantai (kelapa, cemara laut, waru laut, ketapang, nyamplung) atau hutan mangrove (bakau, nipah) setebal

100-200 meter dari garis pantai untuk meredam tsunami, abrasi pantai, banjir, rob, intrusi, amblesan, dan mengembangkan ekosistem hutan mangrove yang kaya keragaman hayati. Kawasan lindung ini harus bebas bangunan.

Kota dapat meminimalkan kerugian jiwa, harta benda, fasilitas publik, serta aktivitas sosial dan ekonomi warga. Kota didukung sarana dan prasana infrastruktur ramah lingkungan, transportasi publik, lapangan kerja yang memadai, dan ketersediaan RTH minimal 30 persen. Kota menjadi sehat, hemat energi, ramah lingkungan, dan budaya berkelanjutan.

INVESTASI MASA DEPAN

Membangun kota tanggap bencana merupakan investasi di masa depan. Tantangan dan peluang di bidang perumahan, kesehatan, pendidikan, transportasi, dan berbagai pelayanan publik harus mengacu kepada kota yang tanggap bencana. Sistem perkotaan yang mengintegrasikan dunia ekonomi, bisnis, pemerintahan, dan kepekaan lingkungan hidup akan meningkatkan kualitas hidup penduduk dengan mengoptimalkan sumber daya yang tersedia.

Untuk membuat sebuah kota efisien dalam mengantisipasi, mitigasi dan adaptasi terhadap bencana, kota dibagi-bagi dalam struktur sub-sub kota yang mampu hidup mandiri. Subkota terkecil bisa berupa kampung modern yang sering disebut superblok yang menyediakan segala hal kemudahan dan kebutuhan hidup satu komunitas dalam satu kawasan terpadu yang ramah lingkungan.

Kawasan terpadu menggabungkan segala kebutuhan manusia dari bertempat tinggal, bekerja, sampai dengan berekreasi dengan nyaman dan efisien. Dalam kawasan tersedia kantor, sekolah, perumahan (satu hotel) banding tiga, apartemen banding enam rusun, pusat hiburan, pusat perbelanjaan, rumah ibadah, taman dan lapangan olahraga. Penghuni cukup berjalan kaki atau bersepeda ke tempat tujuan dalam lingkup kawasan tersebut. Hemat bahan bakar, anti macet, dan pencemaran udara jadi berkurang.

Pemerintah harus mengubah strategi pembangunan permukiman, dari horizontal menjadi vertikal. Permukiman horizontal yang padat diremajakan menjadi permukiman vertikal secara bertahap. Kawasan rawan bencana menjadi prioritas peremajaan kawasan yang akan dikembangkan menjadi kawasan terpadu ramah lingkungan dalam 20 tahun ke depan.

"Pemerintah harus mengubah strategi pembangunan permukiman, dari horizontal menjadi vertikal."

Pengembangan kawasan terpadu dapat pula dilaksanakan di sekitar simpul-simpul angkutan massal seperti di stasiun kereta dan terminal bus, serta halte-halte angkutan massal (bustrans, kereta api) berbasis *Transit Oriented Development* (TOD). Perlu ada kejelasan rencana peremajaan kota dan pengembangan kawasan terpadu akan dilaksanakan di mana dan bagaimana strategi pencapaiannya dalam Rencana Pembangunan Jangka Panjang (RPJP).

Pemerintah dan pengembang disyaratkan membangun gedung-gedung tahan gempa yang selaras dengan kondisi geografis dan lingkungan setempat, akar budaya, adat istiadat, bahkan kepercayaan yang dianut masyarakat.



Produk arsitektur bangunan tradisional yang berhasil mengacu pada kondisi lingkungan Indonesia yang beriklim tropis basah. Bangunan memperhatikan faktor-faktor lingkungan (ekosistem) setempat dan memenuhi kinerja bijak guna lahan, hemat air, hemat energi, hemat bahan – sedikit limbah, dan terjaga kualitas udara.

Kita tak tahu pasti kapan gunung meletus, gempa, dan tsunami selanjutnya akan datang. Namun, kita tetap harus berusaha mengantisipasi, beradaptasi, dan memitigasi bencana. Mewujudkan kota hijau tanggap bencana merupakan perencanaan tata ruang yang cerdas. ■



KOTA LESTARI, KOTA HIJAU UNTUK SEMUA

Tulisan ini adalah rangkuman diskusi dalam milis sud_forum@yahoogroups.com

Prakarsa Kota Lestari adalah upaya mengumpulkan berbagai bentuk informasi dan pengetahuan dari berbagai aspek dan bidang, baik dari dalam maupun luar negeri, yang terkait dengan pembangunan kota-kota yang berkelanjutan. Upaya ini juga mengembangkan berbagai kegiatan di kota-kota yang telah berkomitmen untuk mencapai tingkat berkelanjutan yang tinggi.

Prakarsa Kota Lestari mengajak sekitar 500 pemerintah kota dan kabupaten untuk secara bersama-sama berkomitmen terhadap pembangunan berkelanjutan serta membangun kerjasama dalam mewujudkan kota-kota yang berkelanjutan di wilayah ma-

sing-masing. Pada akhirnya, Prakarsa Kota Lestari akan menghubungkan jejaring kota-kota yang saling berbagi pengalaman dan berasosiasi dalam prakarsa kota-kota berkelanjutan.

Prakarsa Kota Lestari menyediakan keahlian-keahlian dalam bentuk konsultasi teknis dan pelatihan, serta penyediaan data dan informasi tentang berbagai aspek dan bidang yang terkait dengan pembangunan kota-kota berkelanjutan. Tujuannya adalah membagi pengetahuan dan meningkatkan kapasitas dalam rangka mendukung pemerintah kota dan kabupaten untuk membangun prakarsanya mewujudkan visi, misi dan target kota yang berkelanjutan.

Yang menjadi latar belakang Prakarsa Kota Lestari adalah bahwa prakarsa yang muncul dari daerah-daerah secara alamiah



dan didukung bingkai pengetahuan dan konsep yang kuat, merupakan langkah yang paling efektif dan efisien untuk mencapai tujuan pembangunan kota-kota yang berkelanjutan. Tujuan ini adalah bagian penting dari prakarsa pembangunan berkelanjutan secara nasional dan global.

Nilai penting prakarsa ini adalah pendekatan dan keluaran kegiatannya adalah dari sisi prakarsa masyarakat, bukan hanya judul program yang baru. Bila kita menengok ke negara tetangga Malaysia, istilah kota lestari, desa lestari, pertanian lestari banyak sekali digunakan, baik sebagai nama tempat maupun nama lembaga, yang menunjukkan makna berwawasan lingkungan atau berkelanjutan. Para pemikir Indonesia terdahulu yang sering menyebut istilah lestari sebagai padanan berkelanjutan selain terus-menerus.

Pada dasarnya kota lestari/kota berkelanjutan adalah tujuan sekaligus proses. Sebagai tujuan, kota lestari adalah suatu kondisi ideal dimana daya dukung alam dan buatan yang secara selaras dan seimbang mampu mendukung proses pembangunan kota secara terus menerus. Sedangkan sebagai proses, kota lestari dapat dimaknai sebagai proses menjadi (*process of becoming*), dimana kondisi yang ditemukan adalah justru kota-kota yang tidak lestari atau tidak berkelanjutan.

Kota adalah sumber pemanasan global dan perubahan iklim. Konsep Kota Lestari hadir sebagai upaya menjawab krisis tersebut, yaitu sebagai upaya untuk menyelaraskan pembangunan dan pelestarian lingkungan. Konsep ini muncul sebagai upaya menyeimbangkan daya dukung alam dan daya dukung buatan (pembangunan), menjaga daya dukung alam tetap lestari secara bersamaan dengan meningkatnya daya dukung buatan.

BAGAIMANA LESTARI ITU?

Ada dua keadaan lestari, pertama, lestari tanpa manusia atau jaman prasejarah. Ini kelestarian alam tanpa peradaban manusia. Kelestarian kedua adalah kelestarian dengan adanya peradaban manusia yang terus berkembang. Jelas, tujuan akhir itu bukanlah kelestarian tanpa peradaban manusia, melainkan kelestarian alam dan peradaban yang secara selaras menghasilkan suatu keseimbangan baru yang tetap berkembang secara terus menerus. Inilah tujuan akhir itu, pembangunan yang lestari, pembangunan yang berkelanjutan, keselarasan perkembangan peradaban dan lingkungan alam, keselarasan daya dukung alam dan daya dukung buatan, manunggalnya manusia dan bumi.

Daya dukung buatan kota-kota di Jepang relatif sudah menjamin kehidupan penghuninya dan masih terus menerus meneliti daya dukung alamnya. Sementara itu daya dukung buatan di Indonesia masih belum mendukung kehidupan manusianya. Sebagai contoh, kinerja air bersih, sanitasi, perumahan, energi dan transportasi di kota-kota Indonesia belumlah memuaskan.

Oleh karena itu salah kaprah jika upaya meningkatkan daya dukung alam lebih dikedepankan dibanding upaya pemenuhan daya dukung buatan. Contohnya ruang terbuka hijau versus



STUDI KASUS: MEWUJUDKAN KOTA BERKELANJUTAN DI JEPANG

Telapak ekologis (*ecological footprint*) adalah total jumlah lahan darat dan laut yang dibutuhkan untuk keberlangsungan hidup suatu populasi, dengan memperhatikan gaya hidup populasi tersebut. Telapak ekologis memperhitungkan konsumsi air, lahan, dan energi dari tiap kegiatan manusia, pada berbagai tingkatan kebutuhannya, dibandingkan dengan sumber daya alam yang tersedia. Lebih lanjut dapat dilihat bahwa selain konsumsi dari suatu populasi, konsep telapak ekologis juga memperhitungkan pertukaran barang atau perdagangan, serta investasi. Hasil studi ini kemudian dapat dipergunakan untuk memperkirakan daya dukung lingkungan di masa mendatang, dan selanjutnya hasil proyeksi tersebut dapat dipergunakan untuk merumuskan berbagai kebijakan pembangunan yang berbasis keberlanjutan lingkungan. Telapak ekologis rata-rata Tokyo per kapita lebih rendah daripada telapak ekologis rata-rata Jepang per kapita. Tetapi secara wilayah, telapak ekologis Tokyo tetap jauh lebih tinggi dibanding wilayah dengan luas yang sama, di Hokkaido misalnya. Secara wilayah, kota-kota adalah titik api pemanasan global.

Kalau telapak ekologis per kapita rendah, itu berarti Jepang berhasil menjadikan kota-kota metropolitan seperti Tokyo, Osaka, Nagoya, dan Kyoto sebagai ruang hidup bagi sebagian besar penduduknya secara berkelanjutan. Tiga kota metropolitan di Jepang saja sudah menampung hidup sekitar 60 juta penduduk atau separuh penduduk Jepang secara berkelanjutan. Daya tampung tinggi di satu sisi dan kinerja low-carbon rendah di sisi lain menjadikan telapak ekologis per kapita kota-kota metropolitan di Jepang menjadi cukup rendah.

Sementara itu, ketergantungan penduduk kota-kota kecil di Jepang terhadap mobil masih tinggi, karena jaringan transportasi umum belum memadai. Mereka membutuhkan tanah yang lebih luas untuk rumah. Mereka yang dekat kawasan nelayan, makan ikan salmon dan tuna yang jauh lebih banyak dibanding penduduk Tokyo atau Osaka.

ruang usaha/rumah untuk semua, hemat energi aktif versus hemat energi pasif, larangan penggunaan premium versus pembangunan transportasi umum. Intinya kita tidak bisa membangun citra agar terkesan peduli lingkungan, tapi pada saat yang sama meminggirkan kewajiban pelayanan dasar kota.

Kota lestari bisa menjadi basis visi pembangunan peradaban perkotaan ke depan. Kota lestari semestinya bukan sesuatu yang berhenti di suatu terminal, tetapi kota yang mampu mempertahankan keseimbangan fisiologisnya secara berkelanjutan sesuai



perkembangan yang terjadi. Karena itu diperlukan penghitungan daya dukung lingkungan dan penggunaan sumber daya dan membangun gaya hidup dan budaya yang lebih bertanggung jawab terhadap lingkungan. Kita tidak bisa lagi menutup mata terhadap keterbatasan sumber daya yang tersedia di wilayah sosioekologis.

Salah satu fokus UNEP untuk kota lestari adalah efisiensi metabolisme dan aliran material, terutama dengan mendorong perubahan dari 3R (*reduce/reuse/recycle*) ke arah substitusi. Fokusnya sudah berpindah dari perubahan iklim ke masalah keterbatasan sumber daya. Isu perubahan iklim sudah selesai sebagai tantangan intelektual, tinggal politik dan implementasinya. Itu adalah salah satu kesimpulan *city working group* yang dibentuk *International Resource Panel* (IRP) yang dibentuk UNEP.

Indonesia memerlukan solusi otentik/khas yang efektif agar kota-kota terhindar dari ancaman ketidakberlanjutan. Caranya dengan mensinergikan pendekatan generik dan kecerdasan lokal. Aksi nyata harus segera dilaksanakan untuk mengurangi laju kerusakan yang mengarah pada ketidakberlanjutan. Pertumbuhan populasi tanpa kendali, kemiskinan, dan kesalahan pengelolaan kota di tengah situasi merosotnya daya dukung dan macetnya metabolisme bisa memunculkan keaslian pengayaan konsep dan penerapan makna kota lestari. Selain itu, tentu saja perkembangan pemikiran tentang keberlanjutan global tetaplah penting.

Sebenarnya secara logis memang kota-kota adalah pusat pemanasan global sekaligus pusat-pusat upaya pendinginan global. Pada dasarnya kota adalah tempat aglomerasi penduduk dan beragam kegiatan, tempat bertumpuknya bangunan-bangunan sebagai reflektor panas, kumpulan kendaraan, pabrik, dan kegiatan penghasil karbon lainnya. Jadi konsep kota sebagai titik api bukan berarti menyalahkan kota, tapi justru menjadikan manajemen kota sebagai upaya strategis pembangunan lestari. Bila salah kelola kota maka pembangunan lestari terancam, dan bila kota dikelola dengan baik menuju kota lestari maka kita menuju pembangunan lestari. Karena itu urbanisasi adalah tantangan bagi pembangunan lestari, bukan hambatan dan kesalahan.

KOTA EKOLOGIS MASA DEPAN

Ruang terbuka hijau merupakan komponen kota yang harus disediakan dalam suatu kota. Hal ini mengingat kenyataan bahwa

hampir semua kota, khususnya kota-kota besar di Indonesia telah mengalami degradasi lingkungan.

“Kota Ekologis” merupakan pedoman visioner yang hendaknya dicapai oleh suatu kota, seperti “kota manusiawi” dan “kota tepi air”. Meskipun demikian, bila sebuah kota telah mempunyai pedoman visioner sebagai kota ekologis, maka tidak otomatis berarti bahwa kota ini telah dapat mengatasi permasalahan, tetapi bisa merupakan suatu seri pengalaman yang berbeda-beda ditinjau dari visi dan usulannya.

Bila pencapaian visi tersebut masih terlalu jauh, maka disarankan untuk diarahkan pada proyek skala kecil atau sebagian kota saja. Hal ini selain lebih relatif lebih mudah untuk dilakukan, juga akan lebih berarti karena terus berjalan menyusuri setiap bagian kota sehingga pencapaian visi tercapai dan proses penyusunan tersebut menjadi sangat berarti (Tjallingi, S, dalam Hendrik & Duijvestein, 2002).

Kota ekologis mensyaratkan pentingnya perubahan (restrukturisasi) hubungan antara permukiman dan lingkungan. Perubahan ini bukan dengan membongkar bangunan lama (bersejarah), akan tetapi dengan perbaikan ruang komunal dan ruang kehidupan. Hal ini dilakukan dengan membangun ruang-ruang publik yang dapat menampung penduduk dengan tingkat kepadatan tinggi, tanpa mengabaikan permasalahan yang dihadapi oleh komunitas tersebut, terutama keamanan. Sebagai contoh adalah pembangunan tiga kawasan (teritori) yaitu jalur pejalan kaki, lapangan kecil untuk penghuni gedung 5 lantai, dan lapangan luas untuk penghuni apartemen lebih besar.

Pengembangan bagian kota yang mempertimbangkan adanya daerah hijau menjadi pilihan masyarakat, meskipun harganya menjadi sangat mahal. Hal ini dapat dilihat di beberapa pengembangan perumahan yang menerapkan konsep lingkungan yang hijau, sehat dan asri. Di samping itu, pengembangan kota hendaknya mempertimbangkan kemungkinan adanya peluang agar energi sebanyak mungkin dapat dihemat melalui pembangunan infrastruktur hijau. Dengan demikian, semua habitat biota (flora/fauna) dapat hidup bersimbiosis mutualisme dalam suatu kota.

MEMBANGUN KOTA LESTARI, MUNGKINKAH?

Lalu bagaimana sebaiknya kebijakan pengembangan kawasan perkotaan kita untuk mewujudkan kota yang lestari. Mungkinkah pembangunan kota dilakukan tanpa luka?. Nampaknya pertanyaan ini harus dijawab oleh jargon politik SBY: bersama kita bisa! Untuk itu semua pihak harus menyadari fungsi dan perannya masing-masing : pemerintah, swasta dan masyarakat harus bahu membahu.

Untuk itu, kita harus dapat membuat rencana-rencana tata



ruang yang lebih ‘seksi’ dan peka terhadap tuntutan pasar. Tentu melalui pendekatan perencanaan partisipatif yang efektif melalui pelibatan masyarakat, baik perseorangan maupun swasta sebagai pemangku kepentingan yang memiliki andil dalam pembentukan ruang-ruang kita di perkotaan.

Pada akhirnya tidak dapat dipungkiri bahwa mewujudkan ruang yang aman, nyaman dan layak huni bukanlah sesuatu yang “murah.” Tapi itulah nilai tambah yang selama ini dijual oleh para perencana (baca: pengembang) sehingga masyarakat bersedia membayar lebih mahal untuk dapat tinggal di lingkungan hunian yang lebih nyaman. Jadi persoalannya adalah bahwa ternyata bagi sebagian besar masyarakat kita, tata ruang masih merupakan “barang mewah.”

Pemerintah sendiri tentu tidak akan sanggup untuk membiayai seluruh pembangunan kawasan. Yang penting adalah bagaimana kita secara bersama-sama dapat menata ruang secara cermat, memanfaatkan secara tepat dan mengendalikan secara ketat. Barangkali dengan demikian kita dapat berharap untuk bisa mewujudkan pembangunan kota yang tanpa luka. ■

Sumber:

- Milis sud_forum@yahoogroups.com, thread “Prakarsa Kota Lestari Indonesia”, 2012; kontributor: **Jehansyah Siregar, Dodo Juliman, Wijono Pontjowinoto, Endra S. Atmawidjaja, Marco Kusumawijaya**
- **Doni J. Widiantono**; Kota Berkelanjutan : Membangun Kota Tanpa Luka; Online Bulletin Tata Ruang edisi Mei-Juni 2008
- **Ning Purnomohadi**, Implikasi Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 Tentang Penataan Ruang terhadap Penyediaan Ruang Terbuka Hijau (RTH) Menuju Kota Ekologis; Online Bulletin Tata Ruang edisi Mei-Juni 2008



MEWUJUDKAN KABUPATEN/ KOTA HIJAU BERDASARKAN INFRASTRUKTUR HIJAU DAN BIRU

Penulis: **Barano S.S.**, WWF Indonesia dan **Ning Purnomohadi**, Arsitek Lansekap, Green Professional/GBCI

Sesuai data pada Ditjen Otda Kemendagri, pada tahun 2009 tercatat 530 unit administrasi, 33 propinsi, 399 kabupaten dan 98 kota. Pertambahan jumlah ini belum berakhir karena masih terus berkembang. Saat ini telah ada proses pembentukan propinsi Kalimantan Utara dan juga tambahan dua kabupaten/kota di Kalimantan.

Permasalahannya adalah letak geografis pertumbuhan kawasan perkotaan dan infrastruktur pada berbagai kabupaten, kotamadya dan propinsi tersebut. Pengembangan kawasan perkotaan seringkali dihadapkan pada keterbatasan geografis, terutama keterbatasan lahan yang tersedia untuk pengembangan tersebut. Hal ini dapat dilihat pada banyak kabupaten dan kota yang wilayahnya

didominasi kawasan lindung. Contohnya kawasan-kawasan hulu di Kalimantan seperti Daerah Aliran Sungai (DAS) Kapuas, DAS Barito dan DAS Mahakam. Pengembangan di wilayah kabupaten/kota tersebut sangat terbatas karena fungsi khususnya sebagai perlindungan kawasan dataran rendah pada wilayah DAS tersebut.

Namun demikian ancaman banjir bisa saja terjadi pada kabupaten/kota yang terletak pada hulu DAS, jika penempatan pengembangan kawasan perkotaan tidak terencana dengan baik. Sebagai contoh, kabupaten Kapuas Hulu adalah kabupaten yang terletak di daerah hulu perbatasan negara Republik Indonesia-Malaysia di propinsi Kalimantan Barat. Pada tanggal 10 Agustus 2010, kabupaten ini dilanda luapan banjir sungai Kapuas. Ini salah satu gambaran bagaimana pertumbuhan kawasan perkotaan pada daerah kabupaten yang memiliki fungsi lindung perlu didukung oleh perencanaan dan tata letak pengembangan kawasan

STUDI KASUS: BANJIR BANDANG DI KOTA WASIOR, KABUPATEN TELUK WONDAMA, PROPINSI PAPUA BARAT

Kabupaten teluk Wondama adalah kabupaten pemekaran baru dari kabupaten Fak Fak. Seperti terlihat dalam peta 3D, terlihat jelas letak kota Wasior. Kondisi topografi yang curam dan panjang sungai yang pendek, membuat limpasan air permukaan yang mengalir ke sungai dan bergerak ke laut berjalan dengan cepat. Di sisi lain, terdapat aktivitas penebangan kayu di daerah hulu yang menggelontorkan batang-batang kayu ke sungai yang telah membentuk bendungan labil. Bendungan ini

kemudian melepaskan banjir bandang plus kayu gelondongan hasil tebangan ke kawasan permukiman.

Dalam pengembangan menjadi kota baru merupakan suatu pengalaman yang sangat mahal karena pengorbanan jiwa, harta, dan biaya pemulihan yang cukup besar. Kasus-kasus seperti kota Wasior juga terjadi di kota-kota lain, yang menelan korban nyawa, harta dan biaya pemulihan yang cukup besar.

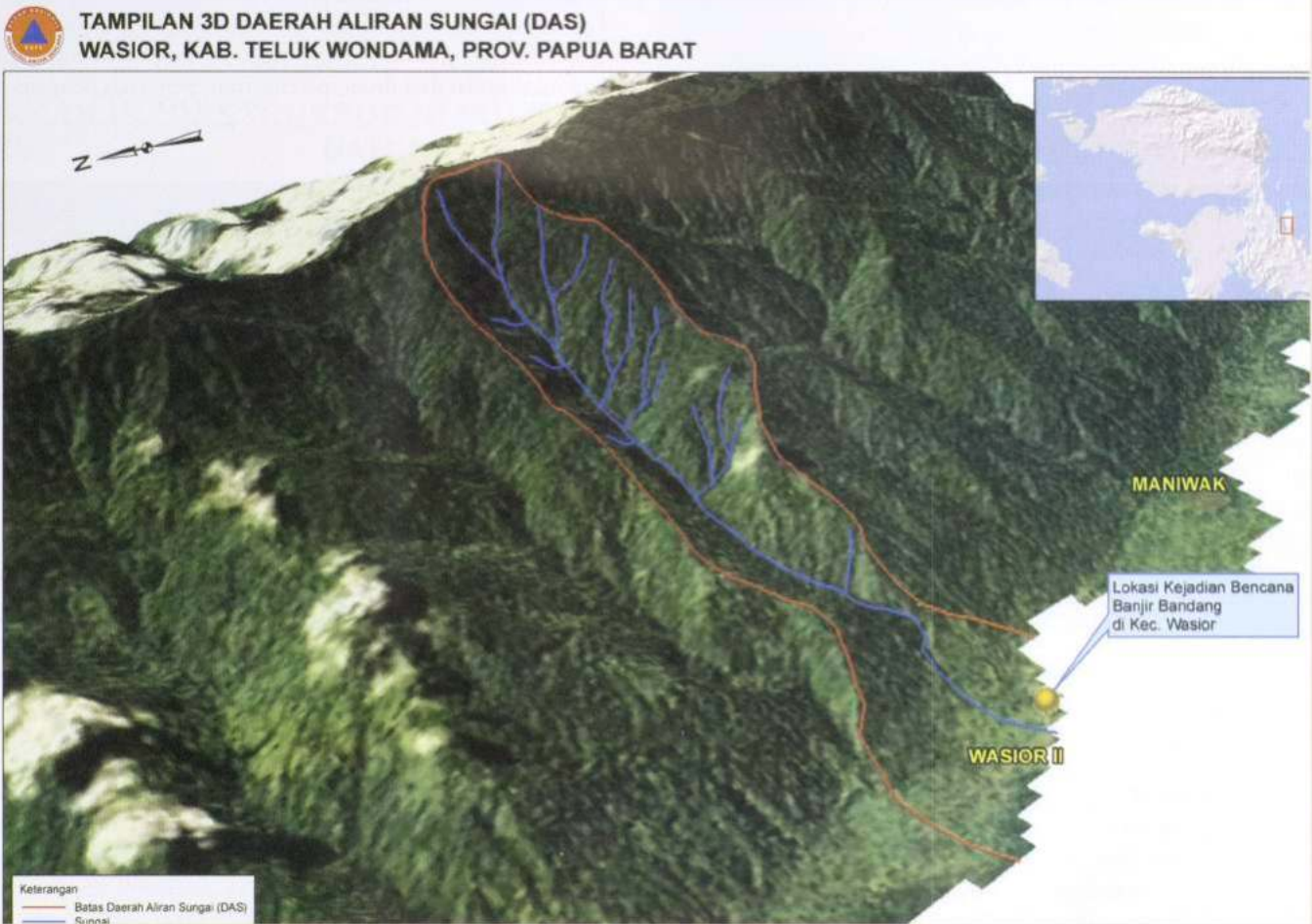


Foto: <http://geospasial.bnpb.go.id>

permukiman yang sesuai, tidak pada kawasan yang memiliki potensi ancaman luapan banjir sungai.

Begitu pula sebaliknya, daerah dataran rendah merupakan daerah yang lebih besar peluang pengembangan kawasan perkotaan-

nya. Tetapi daerah seperti ini juga terancam banjir bandang atau banjir kiriman. Contohnya adalah kota Jakarta yang merupakan kawasan perkotaan di dataran rendah. Setiap saat Jakarta berpeluang menerima banjir kiriman dari daerah Bogor dan Puncak.

MITIGASI BENCANA DI KAWASAN PERKOTAAN

Upaya mitigasi bencana terhadap kawasan perkotaan menjadi salah satu pilar penting dalam perencanaan penataan ruang pengembangan kawasan kota baru atau daerah yang memiliki fungsi lindung dengan prinsip kehati-hatian.

Selain isu bencana banjir, bahaya bencana lain adalah kekeringan dan kebakaran lahan gambut serta hutan. Kota Pekanbaru sebagai ibukota Propinsi Riau tidak lepas dari agenda tahunan kebakaran lahan gambut dan hutan. Gambaran kota penuh dengan polusi asap sudah menjadi bagian dalam pola survival. Kondisi ini juga dialami oleh propinsi lain seperti di kota Pontianak, propinsi Kalimantan Barat, kota Palangkaraya di propinsi Kalimantan Tengah dan kawasan kota-kota yang memiliki lahan gambut dan

hutan yang telah mengalami degradasi dan deforestasi. Kondisi ini telah mendorong banyak pihak untuk terus berupaya melakukan upaya mitigasi kebakaran hutan dan lahan gambut.

Masih banyak ancaman bencana lain misalnya di kawasan pesisir yaitu ancaman dari tsunami atau naiknya muka air laut (rob). Demikian juga potensi longsor pada kawasan perkotaan yang memiliki topografi dengan daerah lereng yang curam. Termasuk ancaman bahaya gunung berapi bagi kota-kota yang terletak dalam radius pengaruh letusan gunung berapi. Berbagai gambaran di atas adalah fakta tentang kondisi kawasan perkotaan yang rentan terhadap pengaruh lingkungan, aktivitas geofisik dan perubahan iklim.

Tantangan bagi kita adalah bagaimana menyikapi situasi ini dengan mendorong prinsip pembangunan yang berkelanjutan. Prinsip ini dimulai dari disain perencanaan penataan pengem-

STUDI KASUS: KUALA KENCANA, PENGEMBANGAN KOTA HIJAU

Model desain dan tata letak Kuala Kencana



Salah satu contoh pengembangan berkelanjutan adalah pengembangan kota baru Kuala Kencana. Kota ini adalah sebuah distrik di Kabupaten Mimika, Papua, Indonesia. Diresmikan pada 5 Desember 1995 oleh Presiden Soeharto, distrik ini dikelola sepenuhnya oleh PT. Freeport Indonesia. Kuala Kencana merupakan kota pertama di Indonesia yang memiliki sistem saluran air kotor yang lalu disalurkan ke pusat pengelolaan limbah.

Di Kuala Kencana terdapat beberapa kompleks pemukiman: RW A atau Bumi Satwa Indah, RW B atau Tirta Indah, kompleks Apartemen, kompleks Jl. Bougenville, dan yang terakhir adalah Bachelor's Quarter. Di Kota Kuala Kencana terdapat satu sekolah, satu klinik, satu masjid, satu gereja, dan beberapa fasilitas olahraga seperti kolam renang, lapangan basket, lapangan golf, dan lainnya. Jarak dari Kuala Kencana ke ibukota kabupaten adalah 20 km.



Konsep desain dan pemilihan lokasi kota Kuala Kencana sangat tepat. Pertama, lokasi kota berada di antara dua sungai, artinya tidak memilih tanggul/tepi sungai sebagai pengembangan kota seperti pengembangan kota-kota lama.

Kedua, disain pengembangan pusat perkantoran, bisnis dan permukiman didisain dengan pola nukleus. Area yang dibangun pertama adalah area inti dan daerah pengembangan mengikuti arah ke luar. Teknik pembangunan tidak dengan pendekatan *total land clearing*, namun secara bijaksana menerapkan *selected land clearing*. Dengan demikian ekosistem alami masih tetap terjaga dengan mempertahankan pola kontur alami. Vegetasi dan hutan hujan tropis dataran rendah Papua Selatan masih tetap terjaga sesuai dengan kondisi asli. Ini membawa suasana alami terhadap kawasan kota Kuala Kencana.

bangun kawasan perkotaan yang berkelanjutan, memastikan tersedianya infrastruktur hijau dan biru. Infrastruktur ini dapat berfungsi sebagai pengatur iklim mikro, penyangga sumber air, pencegah erosi, sebagai wahana rekreasi, ruang untuk air, pengatur tata air dan sebagainya.

Konsep ini berkembang sebagai tuntutan pengembangan harmonisasi antara unsur ekosistem alami dan ekosistem buatan yang dipengaruhi oleh aktivitas manusia meliputi daratan dan sistem akuatik. Artinya bahwa manusia harus sadar dan memahami dinamika planet Bumi, baik dari aspek geologi, hidrologi, iklim, flora/vegetasi, ataupun fauna. Pemahaman ini akan menjadi dasar bagaimana pengembangan kawasan perkotaan yang harmonis dengan kawasan pedesaan dan serasi dengan mosaik ekosistem alami.

APAKAH INFRASTRUKTUR HIJAU DAN BIRU?

Infrastruktur hijau adalah jaringan kawasan-kawasan alami dan kawasan terbuka hijau yang terhubung satu dengan lainnya, yang memelihara kesehatan dan nilai-nilai ekosistem, memberikan udara bersih, menjaga sistem tata air dan memberikan manfaat yang luas kepada manusia dan makhluk lainnya. Sedangkan infrastruktur biru mirip dengan infrastruktur hijau, hanya saja medianya berbatasan dengan perairan (sungai, danau, waduk, situ) atau badan air lain seperti perairan laut, pesisir/garis pantai (teluk, laguna, tanjung, dan pulau-pulau kecil).

Dari sudut pandang ini, infrastruktur hijau merupakan kerangka ekologis untuk keberlanjutan lingkungan, sosial, dan ekonomi, sebagai sistem kehidupan alami yang berkelanjutan. Infrastruktur hijau merupakan jaringan Ruang Terbuka Hijau (RTH) kota untuk melindungi nilai dan fungsi ekosistem alami yang dapat memberikan dukungan kepada kehidupan manusia.

Sebagai contoh, apabila pemerintah telah membangun infrastruktur jaringan air bersih untuk kebutuhan air bagi masyarakat, jaringan RTH dapat memasok oksigen (O₂) yang sangat diperlukan warga. Demikian pula apabila pemerintah telah membangun jaringan infrastruktur penanggulangan limbah cair ataupun padat agar terhindar dari pencemaran yang berdampak negatif bagi warga, jaringan RTH dapat menetralkan dampak pencemaran udara, terutama penyerapan karbon dioksida (CO₂) sekaligus menekan misi karbon pemicu pemanasan bumi.

Infrastruktur hijau merupakan jaringan yang saling berhubungan antara sungai, lahan basah, hutan, habitat kehidupan liar, dan daerah alami di wilayah perkotaan; jalur hijau, kawasan hijau, dan daerah konservasi; daerah pertanian, perkebunan, dan berbagai jenis RTH lain, seperti taman-taman kota. Pengembangan infrastruktur hijau dapat mendukung kehidupan warga, menjaga



proses ekologis, keberlanjutan sumberdaya air dan udara bersih, serta memberikan sumbangan kepada kesehatan dan kenyamanan warga kota.

Infrastruktur hijau merupakan jaringan terpadu dari berbagai jenis RTH yang terdiri dari *area* dan *jalur*. Suatu RTH berbentuk area hijau dengan berbagai bentuk dan ukuran, seperti RTH dengan luasan tertentu, seperti taman kota, pemakaman, situ/telaga/danau, hutan kota, dan hutan lindung yang berfungsi sebagai habitat satwa liar dan proses ekologis. RTH yang berbentuk jalur atau koridor, seperti jalur hijau jalan, sempadan sungai, tepian rel kereta api, saluran udara tegangan tinggi, dan pantai, merupakan penghubung (*urban park connector*) area-area hijau untuk membentuk sistem jaringan RTH kota.

Infrastruktur hijau dapat digunakan sebagai pengendali perkembangan kota agar tidak terjadi peluberan kota (*urban sprawl*). Mengapa? Karena kawasan ataupun jalur yang telah ditetapkan sebagai RTH (mestinya) tidak dapat dikonversi ke fungsi lain.

Pembangunan kota hijau ini tidak cukup hanya aspek fisik saja, namun yang jauh lebih penting adalah membangun komunitas kota yang ikut terlibat dalam perwujudan kota hijau. Sesuai dengan semangat KTT Rio+20, kota hijau adalah kota yang penduduknya produktif, infrastruktur memadai, menyediakan ruang bagi kegiatan kreativitas komunitas kota dan apresiasi terhadap unsur-unsur budaya lokal tetap terjaga. Mewujudkan kota hijau adalah salah satu peran dan kiprah SUD-FI selama ini. Media pun berperan penting dalam mengkampanyekan berbagai kegiatan komunitas kota yang lebih ramah terhadap lingkungan dan berbuat sesuatu untuk alam lingkungannya. ■



PEDESTRIAN DI INDONESIA

Penulis : **Alinda Medrial Zain**, Dosen Arsitektur Lanskap, Fakultas Pertanian, IPB

Salah satu tujuan utama penataan kota dari pendekatan *urban landscape* adalah bagaimana kota dapat ditata dengan memberikan keindahan dan kenyamanan yang optimal bagi penduduk dan penghuni kota tersebut. Keindahan kota tidak hanya terwujud dari tersedianya hutan kota dan taman kota yang bisa memberikan suasana alami pada kawasan yang didominasi *man-made landscape*, tetapi juga harus dapat diwujudkan pada kawasan yang bisa dikembangkan untuk *green infrastructure* kota, seperti

pada kawasan sepanjang Daerah Aliran Sungai (DAS) maupun sepanjang jalur transportasi, baik jalur kereta api maupun jalur kendaraan. Pada jalur transportasi kendaraan umum, secara khusus kita mengenal jalur pejalan kaki. Di jalur ini penghuni kota memanfaatkan jalur pejalan kaki atau pedestrian sebagai bagian yang sangat vital dalam kehidupan sehari-hari masyarakat *urban*.

Pedestrian berasal dari bahasa Yunani, yaitu dari kata *pedos* (berarti 'kaki'), sehingga *pedestrian* dapat diartikan sebagai 'orang yang berjalan kaki' di atas jalan setapak. Jalan setapak sendiri berarti media di atas bumi yang memudahkan manusia untuk 'berjalan'. Dengan demikian dapat didefinisikan pedestrian adalah

‘orang yang berjalan di jalan yang memberikan ruang bagi pergerakan manusia dari satu titik ke titik lainnya dengan menggunakan moda jalan kaki’.

Berjalan kaki sendiri merupakan alat penghubung antara moda-modanya transportasi yang lain, seperti pentingnya moda berjalan kaki untuk berpindah dari moda transportasi kereta menuju moda transportasi busway. Di samping itu berjalan kaki juga merupakan sarana transportasi yang menghubungkan satu kawasan dengan kawasan lainnya, seperti pada kawasan perdagangan, kawasan pemukiman dan kawasan budaya. Dilihat dari kecepatannya, moda berjalan kaki memiliki kecepatan yang rendah sehingga pejalan kaki dapat mengamati lingkungan sekitar secara detail.

Pedestrian sendiri dalam arti luas memiliki definisi yang beragam. Tulisan ini menyoroti kawasan pedestrian dengan perkerasan yang terletak pada kanan-kiri fasilitas jalan kendaraan bermotor, atau lebih dikenal dengan istilah *trottoir/sidewalk*. Dalam konteks *urban environment*, kondisi pedestrian menjadi isu yang cukup penting dalam percepatan perwujudan kota hijau. Kawasan pedestrian sangat berperan dalam membentuk koridor hijau di kota. Pada penataan *streetscape*, keterhubungan antara fasilitas jalan dan pedestrian merupakan hal yang tak terpisahkan dan harus dikembangkan dengan pendekatan *urban ecology*. Dengan demikian saran ini juga dapat menjadi solusi isu besar tentang pemanasan global dan perubahan iklim.

Moda transportasi jalan merupakan sebuah kawasan yang sangat berpengaruh pada pemanasan global, karena emisi kendaraan menjadi salah satu sumber penyebab utama. Keberadaan ruang terbuka hijau (RTH) sepanjang jalan dan pedestrian dapat diarahkan bagi upaya untuk mengendalikan polusi udara yang berlebihan melalui penanaman spesies pepohonan yang tepat. Selain sebagai pembatas antara moda kendaraan dan moda pedestrian, RTH ini juga dapat menjadi pembatas yang melindungi pejalan kaki dari kemungkinan bahaya kendaraan bermotor. Selain itu, RTH



ini juga dapat meningkatkan kenyamanan pejalan kaki dalam menikmati kawasan pedestrian dengan efek reduksi panas dan radiasi matahari melalui tajuk-tajuk pohon yang menaunginya.

PEDESTRIAN DI KOTA-KOTA INDONESIA

Di Indonesia, perhatian dari instansi yang berwenang maupun dari penduduk sendiri terhadap konsep pedestrian yang aman dan nyaman bagi penduduk kota masih sangat rendah. Kepedulian para pemangku kepentingan terhadap pentingnya menata dan memanfaatkan pedestrian yang manusiawi masih sangat lemah. Kenikmatan berjalan kaki masih belum menjadi kebutuhan penduduk kota itu sendiri. Ini terbukti dari kurangnya partisipasi penduduk menjaga dan memelihara kawasan pedestrian di sekitar rumahnya. Kondisi udara tropis yang secara alamiah panas dan udara perkotaan yang pengap akibat polusi asap kendaraan di jalan, memberikan suasana yang sangat tidak nyaman bagi pengguna pedestrian, bahkan menjadi mimpi buruk bagi warga kota itu sendiri.

Keberadaan PKL di kawasan pedestrian juga menjadi salah satu hal yang meresahkan pejalan kaki perkotaan Indonesia. Berbagai pedagang yang menjajakan jualan menghalangi kenyamanan pengguna pedestrian untuk bisa berjalan menuju tujuannya. Di samping itu PKL menambah panas dan pengapnya area jika pedestrian digunakan untuk memasak makanan jualannya. Dampak pemanfaatan kawasan pedestrian untuk aktivitas PKL juga menambah daftar kekumuhan yang menimbulkan bau tak sedap pada jalan setapak serta menciptakan pemandangan yang kurang layak.

Bahkan pada sebagian sudut kota, pedestrian dimanfaatkan sebagai tempat bermalam kelompok masyarakat marjinal di perkotaan. Keadaan ini menimbulkan suasana yang sangat tidak aman dan tidak nyaman bagi penduduk kota, bahkan memberikan kesan yang tidak manusiawi bagi penghuni kota.





Catatan buruk mengenai pedestrian bertambah ketika sebagian besar pengguna motor roda dua memanfaatkan pedestrian untuk menghindari kemacetan yang semakin menggila di kota-kota besar di Indonesia.

Lebih ironis lagi ketika sebagian besar dari moda transportasi kita tidak menyediakan pedestrian menjadi bagian dari sistem transportasi, sehingga keamanan pejalan kaki menjadi hal yang sangat terabaikan. Buruknya sistem drainase di jalan, mengakibatkan kualitas tapak yang rendah di pededestrian.

MENUJU PEDESTRIAN YANG IDEAL

Berbagai upaya harus dilakukan agar pedestrian yang aman dan nyaman bagi penduduk kota segera terwujud. Ketersediaan pedestrian yang baik diiringi dengan penyediaan moda transportasi umum yang nyaman, akan mengurangi penggunaan kendaraan pribadi. Dengan demikian secara bertahap perwujudan kota hijau menjadi kenyataan dari berbagai sektor, termasuk dari aspek penyediaan pedestrian yang nyaman.

Di beberapa kota negara lain yang tertata baik seperti Tokyo, Osaka, Berlin, Taipei, dan Singapura, pedestrian tidak hanya disediakan bagi pengguna jalan kaki, tetapi juga bagi pengguna sepeda sebagai moda transportasi yang hemat energi. Di negara maju, pedestrian juga ditata dengan memperhatikan berbagai *signage* bagi penduduk difabel seperti penyanggah tunanetra maupun pengguna kursi roda. Perancangan menggunakan dinamika tekstur jalan setapak, hingga disain bentuk dan warnanya memberikan kenyamanan bagi pejalan kaki yang memiliki keterbatasan tersebut.

Banyak pelajaran menarik yang bisa dipetik dari penataan pedestrian yang sangat baik di kota-kota tersebut. Di antaranya adalah perencanaan pedestrian yang memperhatikan kenyamanan pejalan kaki dengan perbedaan umur. Perencanaan *streetscape* dilakukan dengan sangat seksama, sehingga kelelahan pengguna

jalan menjadi pertimbangan dalam meletakkan bangku-bangku dengan disain unik pada jalur pedestrian.

Peletakan bangku di kawasan pedestrian untuk pejalan kaki manula diletakkan dengan rentang jarak yang berbeda dengan peletakan bangku untuk balita di kawasan yang sama. Jarak peletakan bangku untuk manula di rancang lebih berdekatan dibandingkan dengan jarak bangku untuk usia remaja/dewasa dan balita. Ukuran bangku pun menjadi perhatian perancang pedestrian. Pengalaman ini memberikan ilustrasi betapa kenyamanan penduduk kota sebagai pengguna utama pedestrian harus menjadi perhatian utama dalam merancang kawasan perkotaan, khususnya kawasan pedestrian.

Keamanan pejalan kaki di kawasan pedestrian juga menjadi hal yang sangat penting, baik keamanan dari aspek kejahatan maupun dari aspek kesehatan. Untuk mencegah tindak kejahatan pada pengguna pejalan kaki di malam hari, maka kawasan pedestrian harus dilengkapi dengan pencahayaan yang memadai. Pencahayaan ini juga menjadi sarana mempercantik kota di malam hari.

Sementara itu untuk mengatasi masalah kesehatan, antara jalur pejalan kaki dan kendaraan mobil perlu diberi penghalang dengan koridor hijau yang dapat mereduksi polusi kendaraan. Selain pepohonan yang dapat mereduksi Pb, SOx dan NOx, maka komposisi *shrubs* dan *ground cover* juga dapat menambah keindahan kota pada kawasan *streetscape*.

Saat ini, rata-rata perkotaan di Indonesia belum memperhatikan pedestrian sebagai unsur penting dalam menciptakan kota yang manusiawi. Pedestrian adalah aspek penting untuk menciptakan *active city*, dimana penduduknya aktif secara fisik dalam berkegiatan. Karena itu, sudah saatnya pedestrian menjadi salah satu prioritas perencanaan perkotaan Indonesia. ■





REVITALISASI KOTA TEPI AIR INDONESIA

Kota-kota tepi air di Indonesia pada dasarnya berakar dari faktor geografis dan sejarah. Sejak berabad-abad lalu Nusantara menjadi bagian dari rute perdagangan internasional. Di awal urbanisasi telah terjadi di Nusantara, zona pantai dan wilayah tepi sungai telah menjadi tempat yang menarik untuk bermukim. Mengapa?

Biasanya kawasan pantai dan tepi sungai adalah dataran subur yang ideal untuk pertanian. Kawasan ini juga menyediakan sarana transportasi yang murah dan mudah. Dengan demikian, kawasan ini menjadi pintu gerbang alami untuk perdagangan antar pulau atau daratan yang terpisahkan oleh air.

Kota-kota tepi air cenderung lebih cepat tumbuh, baik secara demografis maupun ekonomis di banding kota-kota pedalaman. Sampai sekarang pun kota-kota tepi air memainkan peran sosio-ekonomi dominan, walaupun transportasi udara, jalan raya, dan kereta api telah lebih dominan.

Akibat pertambahan penduduk, terbatasnya lahan, dan ber-

bagai alasan lain, sebagian besar kota air semakin berkembang ke arah pedalaman dan menjauh dari tepi air. Kawasan tepi air kebanyakan menjadi tempat pelabuhan, pergudangan, dan perikanan. Maka kota-kota ini semakin kehilangan karakteristik tipikal sebagai kota tepi air dan menjadi serupa dengan kota-kota pedalaman.

MASALAH DI KOTA TEPI AIR

Berbagai masalah dari berbagai aspek pun sekarang dihadapi kota-kota tepi air. Permasalahan ini bersumber dari berbagai kegiatan manusia dan penyebab alam. Karena kepentingannya, manusia membangun dan memanfaatkan lahan yang tak sesuai dengan karakteristik suatu wilayah pantai, tepi sungai, atau danau. Meningkatnya kebutuhan lahan pemukiman yang tak diikuti peningkatan kemampuan menyebabkan daerah kumuh menjamur di tepi air.

Kegiatan industri dan rumah tangga membuat air tercemar

STUDI KASUS: STRATEGI ADAPTASI DAN MITIGASI UNTUK MENGATASI PERMASALAHAN AIR DI KOTA PONTIANAK

Kota Pontianak yang merupakan ibukota Provinsi Kalimantan Barat, mengalami permasalahan air bersih. Padahal dengan tiga julukan, yakni Kota Khatulistiwa, Kota seribu Parit, dan Kota Tepian Sungai, Pontianak memiliki letak geografis yang sangat strategis menuju Kota Metropolitan Pontianak.

Saat ini, Pontianak menghadapi permasalahan air baku dari Sungai Kapuas dan Sungai Landak. Dari segi kuantitas, ketersediaan air baku cukup berlimpah. Namun dari segi kualitas, sumber air baku ini terancam intrusi air laut pada tahun normal dan kering di musim kemarau. Selain itu, air tanah di Pontianak adalah air gambut yang berwarna dan bersifat asam.

Saat ini pengambilan air baku dialihkan ke daerah hulu, di Intake Cadangan Penempat, di Sungai Landak, berjarak sekitar 24 km dari Kota Pontianak (IPA Imam Bonjol). Biayanya cukup besar karena keterbatasan dimensi pipa transmisi Intake Cadangan Penempat ke IPA Imam Bonjol dan keterbatasan daya dukung lingkungan setempat. Pipa transmisi dalam tanah yang melalui kawasan tanah gambut yang bersifat asam sangat tinggi dan pH rendah. Akibatnya, pipa transmisi berjenis DCIP (*Ductile Cast Iron Pipe*) berkarat dan bocor, karena tidak tahan terhadap korosif dan erosi.

Tanah di kawasan tersebut juga mengandung bakteri besi yang bisa menyebabkan kebocoran pipa. Akibatnya suplai air baku menurun dan PDAM Pontianak hanya bisa melayani sebesar 30 persen dari pelanggan PDAM. Bisa dikatakan pemerintah kota belum berhasil menjamin ketersediaan air baku di Kota Pontianak. Padahal air minum dan air bersih sangat diperlukan untuk memenuhi kebutuhan masyarakat, baik dari segi kualitas, kuantitas, dan kontinuitas.

Adapun strategi adaptasi yang bisa dilakukan adalah Revitalisasi Intake Penempat. Pipa transmisi Penempat ke IPA Imam Bonjol diganti dengan dimensi dan jenis pipa transmisi yang lebih adaptif terhadap daya dukung lingkungan. Selain itu, strategi adaptasi lain adalah pemakaian sistem *Reverse Osmosis* (RO). Sistem ini adalah proses pemurnian air yang menghilangkan 95-99 persen kontaminan air, termasuk mikroorganisme, senyawa organik, dan senyawa anorganik terlarut.

Strategi lain adalah pembuatan bendung (*barrage*) di Sungai Ambawang dan kanal dari sungai Landak menuju sungai Ambawang (*suplesi*). Cara ini bisa meningkatkan kualitas air sungai Ambawang. Bendung berfungsi sebagai pencegah salinitas sekaligus mengatur ketersediaan air baku untuk Pontianak dan sekitarnya.

Untuk mencegah intrusi air laut, itu diperlukan upaya menjaga hutan. Sebagian besar air berasal dari daerah tangkapan alami atau hutan. Hutan sering menjadi dasar untuk pengelolaan terpadu sumber daya air. Pengelolaan hutan memiliki dampak penting terhadap kualitas air. Studi tentang dampak pengelolaan hutan terhadap kualitas air umumnya menunjukkan bahwa sedimen meningkat setelah adanya penebangan kayu.

Kerjasama dari semua pihak dalam mengatasi permasalahan air sangat dibutuhkan. Akademisi, masyarakat sipil, pemerintahan, praktisi hukum dan politisi juga harus bekerja sama dan saling membantu. Dengan adanya upaya adaptasi dan mitigasi yang strategis yang memperhatikan aspek lingkungan, keilmuan, sosial, dan hukum, diharapkan permasalahan air di Pontianak bisa diatasi. ■

Sumber:

Strategi Adaptasi dan Mitigasi sebagai Upaya Mengatasi Permasalahan Air di Kota Pontianak; Laili Fitria ST.MT; <http://borneoclimatchange.org>; 22 Maret 2012



limbah maupun sampah. Pencemaran ini menurunkan kualitas kawasan tepi air. Keadaan ini diperparah adanya abrasi yang menyebabkan terjadinya erosi atau sedimentasi sungai, pantai, atau danau. Ini menyebabkan hilangnya habitat penting atau komponen ekosistem tertentu, seperti hutan bakau dan rawa.

Hal tersebut makin diperburuk dengan terjadinya fenomena perubahan iklim akhir-akhir ini. Di samping terjadinya perubahan siklus hidrologis yang ekstrim, muka air laut diperkirakan akan meningkat sekitar 30 sentimeter pada tahun 2030. Hal tersebut tentu akan mengancam sebagian besar kota-kota di kawasan pesisir dengan elevasi kurang dari 100 meter di atas muka air laut dan berjarak kurang dari 100 km dari garis pantai.

Sementara itu, bila diamati kondisi daerah aliran sungai (DAS) saat ini tergolong kritis. Kondisi ini akibat berbagai permasalahan, antara lain: sedimentasi, besarnya fluktuasi elevasi muka air pada musim hujan dan musim kemarau, penurunan kualitas lingkungan. Manusia pun mengeksploitasi sungai sehingga merusak lingkungan. Sebagai contoh, Kota Metropolitan Banjarmasin (Banjarmas Kuala) memanfaatkan sungai sebagai Prasarana trans-

portasi, perdagangan, bahkan pertambangan. Selain itu, dari hulu sungai tersebut banyak sekali kapal-kapal besar bermotor yang membawa hasil tambang serta hasil hutan yang sangat mengganggu ekosistem setempat.

Secara umum dapat dikatakan, bahwa pokok permasalahan kota tepi air di Indonesia adalah menghilangnya keunggulan nilai sosio-ekonomis dan budaya di wilayah tepi airnya. Bahkan, sebagian permasalahan ini berkaitan atau dipengaruhi oleh pola pembangunan di wilayah pedalaman atau wilayah lain.

POTENSI KOTA TEPI AIR

Di balik sekian banyak permasalahan yang mengungkung, kota tepi air memiliki berbagai potensi yang patut diperhitungkan. Karena posisi geografisnya, kota tepi air dapat diakses baik dari darat maupun dari perairan. Ini menjadi keunggulan di bidang transportasi. Karena itu, kota tepi air bisa menjadi pusat industri perikanan, kegiatan pelabuhan, pergudangan, dan distribusi. Posisi kawasan ini juga memperbesar peluang terbukanya kegiatan industri produk ekspor ataupun perakitan produk impor. Bila



STUDI KASUS: MENATA KAWASAN TEPIAN MUSI SEBAGAI WAJAH KOTA PALEMBANG

Kota Palembang sebagai ibu kota Provinsi Sumatera Selatan, telah lama dikenal sebagai kota yang berada di tepian sebuah sungai besar, yaitu Sungai Musi. Sungai ini melintasi kota Palembang yang luasnya 400,61 km² sepanjang lebih kurang 20 km. Sungai ini membelah Kota Palembang menjadi dua bagian yaitu bagian Seberang Ulu (24,28 persen) dan bagian Seberang Ilir (75,72 persen).

Masyarakat kota Palembang akrab menyebut Sungai Musi sebagai "Batang Hari Sembilan". Batang Hari Sembilan ini terdiri dari sembilan sungai yaitu Sungai Musi sebagai induk dan delapan anak sungai yang besar yaitu sungai Komering, Lematang, Ogan, Leko, Kelingi, Rawas, dan Lakitan. Di Kota Palembang sendiri mengalir 76 anak sungai kecil yang semuanya bermuara ke Sungai Musi.

Tidak heran bila sejak lama sungai sudah menjadi sarana transportasi utama bagi penduduknya. Namun saat ini sungai-sungai kecil tersebut semakin berkurang. Padahal orang mengenal Kota Palembang sebagai kota dengan banyak sungai. Namun saat ini orang hanya tahu Sungai Musi saja. Salah satu sebab "menghilangnya" sungai-sungai kecil yang bermuara ke sungai Musi adalah banyaknya pembangunan jembatan yang rata dengan tepi sungai, sehingga perahu kecil tak mungkin melewatinya. Seharusnya sungai-sungai ini bisa saling bersambungan dan dapat dimanfaatkan sebagai *river tourism*.

Pemerintah kota mencanangkan visi untuk mengembalikan kejayaan Palembang melalui peningkatan lima fungsi kota, yaitu sebagai pusat pemerintahan, pusat pendidikan, pusat pariwisata, pusat perdagangan, dan pusat industri. Untuk mewujudkannya, disusunlah tujuan pengembangan kawasan, yaitu:

1. Menciptakan fungsi pusat kota yang majemuk (*Mixed use Central Business District*).
2. Memadukan secara harmonis aktifitas pada *Waterfront city, Central Business District*, Wisata dan Budaya.
3. Menciptakan lapangan kerja dan pertumbuhan usaha.
4. Revitalisasi dan preservasi kawasan dan bangunan bersejarah.
5. Menciptakan ruang publik, fasilitas publik dan lingkungan pejalan kaki.
6. Menciptakan kolase kota, detail arsitektur dan ruang publik yang artistik.
7. Menciptakan kawasan sebagai identitas dan jiwa masyarakat Kota Palembang.

Penataan Kota Palembang tidak terlepas dari konsep penataan tepian sungai, karena panjangnya wilayah yang berbatasan dengan badan air ini. Begitu pun kawasan pusat kota yang berada di tepian Sungai Musi, meliputi kawasan Benteng Kuto Besak (BKB), Masjid Agung, Jembatan Ampera, Museum Sultan



Mahmud Badaruddin, Monumen Perjuangan Rakyat (Monpera), serta bangunan kuno bergaya Kolonial, Melayu dan Cina. Kawasan ini menjadi wajah kota yang pertama kali menyambut kita bila datang ke Kota Palembang.

Penataan kawasan pusat kota ini yang menjadi langkah awal dalam penataan kawasan tepi air di Kota Palembang. Pada awalnya, kawasan ini merupakan pusat perdagangan dan permukiman yang cenderung kumuh, kotor dan tidak teratur. Kekumuhan bangunan dan lingkungan di sekitar kawasan tepi air dan Jembatan Ampera menjadikan kawasan ini terkenal dengan tingkat kriminalitas yang tinggi.

Walaupun begitu, pemerintah Kota Palembang dapat melihat pula potensi yang harus bisa diangkat dalam penataan dan pengembangan kawasan. Potensi tersebut antara lain nilai historis bangunan bersejarah, arsitektur urban yang unik, bangunan kuno, rumah bari, bangunan melayu, bangunan arab dan pecinan. Kawasan ini juga menjadi pusat bisnis penting bagi perekonomian.

Kegiatan penataan yang dijalankan adalah pengembangan kawasan Benteng Kuto Besak menjadi kawasan yang bersih dan indah dengan ruang publik luas. Kawasan perdagangan 16 Ilir disulap dari yang tadinya kumuh, kotor, dan semrawut menjadi kawasan yang tertata rapi. Pemukiman tepi Sungai Musi direlokasi dan konsolidasi. Penataan dilakukan di Kampung Kapiten, sebuah kampung nelayan dengan dan terdapat bangunan bersejarah milik seorang kapiten cina pada masanya. Bangunan ini dilindungi dan dijadikan salah satu obyek wisata kota.

Penataan Tepian Sungai Musi di Kota Palembang telah memberikan dampak yang signifikan bagi perubahan wajah kota. Citra sebagai kota yang kotor dan tidak aman, semakin berubah menjadi kota yang lebih nyaman dan hidup, baik di siang maupun malam hari sehingga mengundang siapapun untuk menikmatinya.

Sumber:

Menata Kawasan Tepian Musi Sebagai Wajah Kota Palembang; *online bulletin* Tata Ruang; Edisi September-Oktober 2009

kegiatan-kegiatan industri berkembang, maka industri jasa pelayanan ikutan pun berkembang pula.

"Karakteristik unik wilayah tepi air juga membuka peluang bagi kegiatan reklamasi dan industri pariwisata."

Karakteristik unik wilayah tepi air juga membuka peluang bagi kegiatan reklamasi dan industri pariwisata. Tak hanya rekreasi air, tetapi pariwisata yang berkaitan dengan sejarah kota tua pun bisa dikembangkan. Biasanya kota tepi air memiliki sejarah yang cukup tua. Selain itu potensi budaya masyarakat wilayah tepi air biasanya unik dan merupakan campuran dari berbagai jenis budaya, baik lokal maupun asing, menambah kekuatan daya tarik pariwisatanya.

Potensi lingkungan kawasan ini juga penting, karena menjadi habitat unik bagi spesies darat dan laut. Di beberapa kawasan bahkan menjadi tempat persinggahan kawanan burung yang bermigrasi setiap musimnya. Beberapa kondisi sedemikian uniknya, sehingga upaya perlindungan keanekaragaman hayati tak mungkin berhasil tanpa pemeliharaan kawasan tepi air.

Walaupun demikian, pemanfaatan potensi wilayah tepi air perkotaan tak selalu menuntut reklamasi. Banyak cara untuk memanfaatkan potensinya secara optimal dan memecahkan berbagai permasalahan yang dipaparkan sebelumnya.

PRINSIP UMUM PENGEMBANGAN KOTA TEPI AIR

Tantangan yang dihadapi dalam mengembangkan kota tepi air adalah mengkombinasikan dan mengintegrasikan seluruh potensi yang dimiliki agar dapat membantu memecahkan permasalahan tipikal yang dihadapi kota tepi air. Pada saat yang bersamaan, terbuka kesempatan bagi masyarakat setempat untuk mendapatkan keuntungan dari potensi serta mengembangkannya.

Pendekatan yang bisa dilaksanakan adalah sebagai berikut. Pertama, persoalan yang berulang kali muncul harus diselesaikan terlebih dahulu. Persoalan tersebut bisa saja berupa persoalan fisik (tanggul, drainase, polder untuk masalah banjir), maupun persoalan sosio-ekonomi.

Kedua, peningkatan kondisi fisik dasar dengan memperbaiki prasarana. Selain itu yang lebih penting adalah peningkatan kondisi sosio-ekonomi dasar, seperti pelatihan, pendidikan, dan pekerjaan bagi masyarakat lokal. Ketiga, perbaikan kondisi keseluruhan. Dalam perbaikan ini perlu dipertimbangkan karakteristik unik kota tepi air bersangkutan serta potensi lokal regional maupun global. Pengembangannya pun harus mempertimbangkan

keterkaitan hulu dan hilir dalam proses pembangunan perkotaan. Karena itu ada beberapa aspek yang penting untuk diperhatikan dalam pelaksanaan pengembangannya.

"Ekosistem harus tetap terjaga keseimbangannya dan dampak lingkungan suatu proyek harus diantisipasi."

Aspek teknis yang perlu diperhatikan salah satunya adalah aspek lingkungan. Ekosistem harus tetap terjaga keseimbangannya dan dampak lingkungan suatu proyek harus diantisipasi. Aspek lain adalah aspek sosio-budaya, misalnya dengan merenovasi peninggalan bersejarah, membangkitkan partisipasi masyarakat dalam memelihara budaya lokal. Sementara itu aspek ekonomi juga harus diperhatikan, misalnya dengan memperbaiki prasarana untuk meningkatkan kegiatan ekonomi dari skala lokal sampai internasional. Dari aspek tata ruang, kawasan tepi air dapat menjadi bagian dominan citra kota dan mengoptimalkan penggunaan lahan.

"Kawasan tepi air dapat menjadi bagian dominan citra kota dan mengoptimalkan penggunaan lahan."

Dari aspek kelembagaan, perencana bisa menetapkan mekanisme pengelolaan. Ini termasuk kemungkinan kerja sama antara pemerintah-swasta dan partisipasi masyarakat. Selain itu mekanisme dalam menyusun kebijakan, peraturan, insentif dan sanksi perlu ditetapkan. Dari sisi keuangan, perlu dipertimbangkan masalah penganggaran, cara menarik investasi, serta pemanfaatan dana yang ada.

PENGARUH GLOBALISASI TERHADAP PENGEMBANGAN KOTA TEPI AIR

Gelombang globalisasi takkan terelakkan lagi telah menyapu ke segala penjuru dunia. Tak terkecuali kota-kota tepi air di Indonesia. Karena itu, cara-cara tradisional pengembangan wilayah perkotaan harus ditinggalkan. Prinsip-prinsip baru harus diterapkan dalam mengembangkan kota tepi air di Indonesia. Prinsip tersebut antara lain adalah diterapkannya perancangan kota pintar (*intelligent urban design*) yang menguntungkan kota terkait dan bermanfaat bagi seluruh sektor produksinya. Standar dan persyaratan dalam pembangunan kawasan tepi air juga semakin ditentukan kebutuhan bisnis dan perekonomian dunia.

STUDI KASUS: MELESTARIKAN DAS BARITO, MELESTARIKAN KAWASAN TEPI AIR

Pada tahun 2010, telah dilaksanakan Workshop Nasional Pelestarian DAS Barito yang diselenggarakan SUD-FI bersama Pemerintah Provinsi Kalimantan Selatan dan Pemerintah Kota Banjarmasin. Workshop ini telah merumuskan rencana aksi kebijakan dan strategi pengelolaan DAS Barito.

Secara umum, kebijakan dan strategi tersebut dibagi dalam empat kelompok besar, yaitu : konsep implementasi kebijakan dan strategi pelestarian SDA, lingkungan hidup, ekonomi, dan sosial-budaya.

Dalam aspek pelestarian SDA, kebijakan yang dirumuskan adalah di bagian hulu harus dilakukan penutupan lahan kritis, pemanfaatan lahan, mitigasi kebakaran, dan penyusunan tata guna lahan. Sementara itu di kawasan sepanjang aliran sungai dilakukan penekanan sumber sedimentasi, pemeliharaan kualitas air, perbaikan drainase dan penertiban pemukiman. Selain itu, perlu diwujudkan lembaga antar pihak pengelola SDA, database spasial DAS, memperluas RTH di setiap kota dan pemukiman, dan pengaturan penggunaan air tanah dalam.

Dari aspek lingkungan hidup, yang pertama adalah pengarusutamaan konsep ekopolis. Ini adalah konsep lingkungan binaan dan alam yang terintegrasi dengan pendekatan sosio-kultural-humanis. Untuk mengelola kawasan DAS dan tepi air, kebijakan yang dirumuskan adalah adaptasi melalui teknologi tepat guna dan pelestarian alam yang memberikan manfaat ekonomi. Sementara itu, untuk mengurangi risiko bencana dan perubahan iklim perkotaan, perlu diterapkan kebijakan mitigasi dan adaptasi melalui kampanye, sosialisasi, dan pendampingan.

Sedangkan dalam aspek ekonomi, peran swasta dan ekonomi lokal menjadi pusat kebijakan. Pemerataan pembangunan



disesuai karakteristik lokal dan pembangunan ekonomi menjadikan kota sebagai lokomotifnya. Pembangunan pun diarahkan ke arah kota yang lebih compact. Sementara itu transportasi harus terintegrasi dengan tata ruang dan dengan sistem yang lebih terhubung dengan RTDR.

Kebijakan dan strategi dari aspek sosial budaya antara lain, kapasitas manajemen pelayanan dasar harus ditingkatkan. Indikatornya adalah meningkatnya angka pemenuhan pelayanan dasar seperti air bersih, sanitasi dan kesehatan. Standar perumahan yang layak dan terjangkau perlu disusun untuk meremajakan pemukiman kumuh dan informal. Untuk mengembangkan proses perencanaan dan pengendalian kota yang inklusif dan partisipatif, tindakan yang dapat dilakukan adalah pembentukan forum kota berkelanjutan atau dewan kota.

Pola pemanfaatan ruang yang sejenis pun digantikan oleh pola *mixed-use* dalam konsep kota padat. Pola ini dimungkinkan oleh perkembangan sistem transportasi masal cepat.

Untuk itu, ada tiga hal yang harus segera dipersiapkan kota-kota tepi air dalam menghadapi tantangan mendatang. **Pertama**, peningkatan kemampuan aparat pemerintah dalam setiap sektor pembangunan, terbuka menerima kritik dan saran, serta memberikan informasi yang transparan yang menyangkut kepentingan umum.

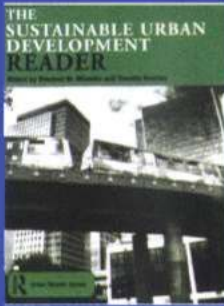
Kedua, peningkatan pengetahuan masyarakat melalui pendidikan formal dan nonformal, serta memiliki akses kepada informasi yang menyangkut kepentingan umum. **Ketiga**, sektor swasta

pun tentu harus dipersiapkan. Dalam banyak hal, sektor inilah yang paling siap menghadapi pelbagai perubahan karena sifatnya yang kompetitif. ■

Sumber:

- **Panduan Umum Pengembangan Kota Tepi Air di Indonesia**, Dirjen Cipta Karya Departemen Pekerjaan Umum, 1997
- **Workshop Nasional SUD-FI : Pelestarian DAS Barito**, Hotel Rattan Inn Banjarmasin - 2010

CLUSTER 2 - PEOPLE



“Each of us, after all, is confronted on a daily basis with the problems resulting from current modes of community development. (...), finding solutions often depends on an understanding of the urban systems around us - both ways they have arisen in the past, and ways they can be improved in the future.”

(Stephen M. Wheeler and Timothy Beatley dalam *The Sustainable Urban Development Reader*, 2004, p. 4)



PENATAAN DAN PELESTARIAN KOTA PUSAKA

Penulis: **Suhadi Hadiwinoto**, BPPI

Kita ingin tinggal di kota dengan lingkungan yang segar, hijau, bersih, sehat, tidak berpolusi, teratur, efisien, tidak macet, tidak banjir, tidak terancam bencana. Kota harus menyediakan ruang kehidupan yang aman dan nyaman bagi seluruh warganya, bahkan juga bagi flora dan fauna di dalamnya. Kegagalan menata kota dan melestarikan lingkungan akan menghasilkan kota yang gersang dan tandus, kekurangan air dan udara bersih, permukiman dan prasarana tidak teratur, kegiatan terhambat. Dalam skala yang lebih luas kegagalan melestarikan lingkungan dapat menyebabkan perubahan iklim.

Kita ingin tinggal di kota dengan ekonomi berkembang berkelanjutan yang dapat menyediakan kesempatan kerja dan penghasilan yang mensejahterakan kehidupan warganya. Kota yang memberi harapan masa depan yang terus membaik, yang

mempunyai anggaran pendapatan dan belanja daerah yang sehat. Kota yang dapat memelihara dan menyediakan pelayanan umum yang baik. Kegagalan kota dalam mengusahakan pertumbuhan ekonomi yang berkelanjutan akan menciptakan banyak pengangguran, menyengsarakan rakyat, mengurangi kualitas pelayanan umum, dan masa depan pun suram.

Kita ingin tinggal di kota yang ramah dan menyenangkan. Kota yang memungkinkan warganya mengembangkan kehidupan yang harmonis, dinamis, dan kreatif, dalam masyarakat sadar dan bertanggungjawab. Kota yang berbudaya dan berkeadilan. Kota harus menyediakan ruang kehidupan, sarana dan kesempatan bagi warganya untuk berinteraksi sosial dengan baik, mengembangkan kepribadian, menikmati apresiasi dan ekspresi seni kreatif, menyerap dan mengembangkan kearifan untuk menjawab tantangan kehidupan.

Sudah waktunya kita mendorong pembangunan yang utuh,

yaitu pembangunan fisik, ekonomi, dan sosial budaya yang seimbang. Pengalaman panjang membuktikan, jika salah satu dari ketiga pilar tersebut diabaikan, maka kehidupan pun akan pincang dan kacau. Kota yang berkelanjutan atau *sustainable city* harus didukung bersama oleh pembangunan fisik, ekonomi, dan sosial budaya yang berkelanjutan. Kearifan budaya kita mengajarkan perlunya perkembangan yang utuh, seimbang, selaras dan serasi, bukan perkembangan yang timpang dan berat sebelah.

Dari ketiga bidang tersebut, pelestarian alam, lingkungan fisik, prasarana dan sarana saat ini sedang ramai diperbincangkan. Pembangunan ekonomi berkelanjutan juga sudah sangat banyak diperbincangkan oleh para pakar dan pemerhati di berbagai diskusi dan media. Pembangunan sosial-budaya masih sangat jarang dibahas. Dalam pembangunan kota, sisi ini kurang mendapat perhatian. Ia hanya dibawa sebagai bumbu penyedap supaya lezat disantap. Sisi ini belum diangkat sebagai bagian penting yang juga harus dirancang dengan strategi dan mekanisme pencapaiannya.

Pembangunan sosial budaya terkait pada "jiwa", sistem nilai, pola pikir, sikap, dan perilaku masyarakat. Pembangunan ruang kota tidak hanya merupakan garapan fisik yang hanya melihat segi fisik jumlah, besaran, dan persebarannya. Penataan ruang kota harus diisi roh pembangunan sosial budaya dan harus menghasilkan dampak positif pada sistem nilai dalam kehidupan masyarakatnya. Hal ini perlu mendapat perhatian lebih serius dan perlu digarap dengan lebih sistematis. Ia bukanlah sekedar bumbu penyedap, tetapi merupakan kebutuhan pokok masyarakat luas.

"Penataan ruang kota harus diisi roh pembangunan sosial budaya dan harus menghasilkan dampak positif pada sistem nilai dalam kehidupan masyarakatnya."

Ruang kota harus dapat menjadi sumber inspirasi, menjadi ruang belajar, menimba ilmu, menyerap kearifan dari pengalaman sejarah yang panjang, menyaring dan mengolah saripatinya agar bermanfaat bagi kehidupan masa kini dan bekal ke masa depan. Karena itu berbagai aset yang merupakan bukti sejarah - yang menggambarkan upaya dan hasil pencapaian perjuangan masa lalu - perlu dipelihara sebagai bahan ajar yang membawa inspirasi, membangun semangat, membangun kebersamaan dan percaya diri. Kita harus lebih peka menangkap nilai yang terkandung di dalamnya.

Ruang kota harus dapat menampilkan karakter alamnya. Sebagai contoh adalah kota Bukittinggi yang berbukit-bukit dengan tangga-tangga panjang dan memiliki Ngarai Sianok



yang spektakuler. Kota Palembang, Banjarmasin, dan Samarinda perlu menampilkan karakternya sebagai kota tepian sungai. Kota Ternate tampil sebagai kota pulau yang akrab dengan laut dan gunung. Kota Jogja menampilkan poros utara selatan yang menghubungkan Gunung Merapi dan Laut Selatan. Beberapa bagian kota menyimpan riwayat keberadaan pohon, ciri lingkungan, bukit dan lembah pada nama kawasannya.

KOTA PUSAKA, KOTA LESTARI

Peninggalan masa lalu yang sangat bernilai yang harus dilindungi dan dilestarikan disebut pusaka. Dalam Piagam Pelestarian Pusaka Indonesia 2003 yang diikrarkan para pemangku kepentingan, telah disepakati penggunaan istilah *pusaka* dan bukannya *warisan*. Kata *warisan* mengandung pengertian umum bahwa penerima warisan mempunyai hak penuh atas warisannya dan ia berhak untuk menjual atau merombak warisan yang diterimanya. Sedangkan pada kata *pusaka* terkandung kewajiban untuk memelihara dan melestarikan pusaka itu.



Dalam Piagam Pelestarian Kota Pusaka 2003, ditetapkan bahwa Pusaka Indonesia terdiri atas beberapa jenis pusaka. *Pusaka alam* adalah bentang alam, kekayaan alam, iklim, flora dan fauna. Sementara itu *pusaka budaya ragawi* adalah bangunan dan kawasan bersejarah, artefak dsb. Selain itu ada *pusaka budaya tak ragawi* seperti bahasa dan sastra, teater, tradisi lisan, tari, musik, kerajinan, busana, tradisi, kearifan lokal. Yang terakhir adalah *pusaka saujana* yang merupakan gabungan pusaka alam dan budaya. Bidang-bidang pelestarian itu saling berhubungan dan perlu digarap dalam suatu kerangka yang komprehensif.

Pada tahun 2008 beberapa walikota dan bupati yang peduli pada pelestarian pusaka alam dan budaya di daerah masing-masing telah membentuk organisasi Jaringan Kota Pusaka Indonesia (JKPI). Jaringan ini dibentuk bersamaan dengan penyelenggaraan *World Heritage City Conference* di Solo atas prakarsa Joko Widodo, Walikota Solo. Saat itu Moh Amran, Walikota Sawahlunto, terpilih sebagai ketua JKPI pertama. Pada saat pembentukan, JKPI beranggotakan 8 kota/kabupaten dan sekarang 48 kota/kabupaten telah menjadi anggota.

PERENCANAAN LESTARI BAGI KOTA PUSAKA

Untuk mendorong agar kota/kabupaten lebih bersungguh-sungguh melestarikan berbagai pusaka alam dan budaya di daerahnya, Direktorat Jendral Penataan Ruang Kementerian

Pekerjaan Umum bekerjasama dengan Badan Pelestarian Pusaka Indonesia (BPPI) meluncurkan Program Penataan dan Pelestarian Kota Pusaka (P3KP). Program ini bertujuan membantu kota/kabupaten memperkuat kebijakan, strategi, dan mekanisme pelestarian alam dan budaya. Diharapkan contoh kota/kabupaten yang peduli pelestarian tersebut dapat menarik perhatian daerah-daerah lain untuk melestarikan aset alam dan budaya.

Dalam program ini kota/kabupaten diajak menegaskan kebijakan pelestarian mulai dari Rencana Pembangunan Jangka Panjang (RPJP), Rencana Pembangunan Jangka Menengah (RPJM), serta berbagai peraturan lainnya. Kota/kabupaten diajak mengenali semua pusaka yang dimilikinya, menyempurnakan pendataan, memetakannya dalam peta pusaka, melakukan analisis, dan menetapkan langkah perlindungannya. Lembaga, sumberdaya manusia, dan berbagai kelengkapannya perlu diperkuat, disamping bekerjasama dengan dunia usaha dan masyarakat luas. Informasi, edukasi, dan promosi tentang pusaka kota/kabupaten pun perlu terus disebarluaskan.

Staf perencanaan juga diajak mengembangkan kegiatan penataan ruang, penataan bangunan dan lingkungan serta berbagai kegiatan lainnya untuk melindungi, melestarikan dan memanfaatkan aset pusaka dengan efektif sesuai dengan kaidah pelestarian. Penataan bangunan dan lingkungan dilakukan untuk membentuk karakter yang selaras dengan kawasan pusaka tersebut. Konsultasi dengan warga dilaksanakan untuk membangun kesepakatan

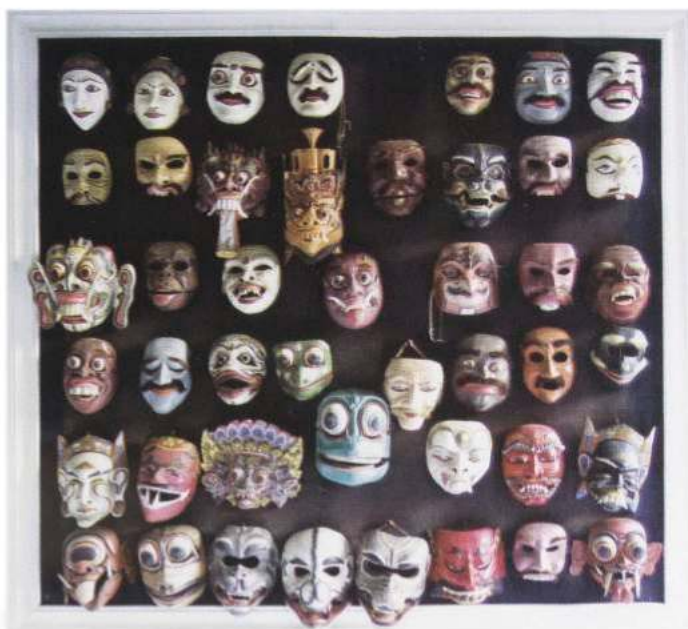
dan komitmen pelaksanaan pengaturan dan pengelolaan pasca konstruksi. Pola garapan perencanaan ini lebih lengkap dan lebih kompleks daripada yang biasa dilakukan.

Penataan bangunan dan lingkungan membangun keserasian lingkungan mengikuti karakter dasar kawasan itu. Keserasian fisik ini terkait pula dengan kegiatan masyarakat dan kehidupan budayanya. Tata letak, volume dan tampilan bangunan baru di lingkungan dan sekitarnya harus sangat memperhatikan karakter dan sejarahnya. Demikian pula lansekap dan *street furniture* ditata dalam kerangka itu. Sementara itu dibangun suasana kegiatan yang mendukung. Kepekaan menyerap dan menata perlu dikembangkan masuk kedalam mekanisme penataan bangunan dan lingkungan.

"Penataan bangunan dan lingkungan membangun keserasian lingkungan mengikuti karakter dasar kawasan itu."

P3KP tidak dapat digarap hanya oleh satu SKPD sendiri saja. Diperlukan kerjasama dan koordinasi erat dengan berbagai lembaga terkait. Di samping lembaga Pekerjaan Umum, P3KP secara langsung terkait dengan kegiatan bidang lingkungan hidup, kebudayaan, pendidikan, pariwisata, industri kreatif, perdagangan, pemberdayaan masyarakat, pengembangan dunia usaha dan sebagainya. Perlu dikembangkan mekanisme koordinasi di tingkat kota/kabupaten, di tingkat provinsi dan di tingkat pusat. Diperlukan pula kerjasama regional dan juga dengan dunia usaha dan organisasi masyarakat.

Dari 48 kota/kabupaten anggota JKPI ada 26 yang memasukkan proposal dan berpartisipasi dalam P3KP. Dari 26 kota/kabupaten tersebut ada 10 yang terpilih untuk masuk pada proses penyempurnaan, 8 masuk ke proses pengembangan, dan 8 lainnya masuk ke proses perintisan. Kota/kabupaten tersebut akan



mendapat bimbingan untuk meningkatkan peringkatnya. Kota/kabupaten yang terbaik akan didorong untuk mencapai predikat Kota Pusaka Dunia atau *World Heritage City*. Pada dasarnya diharapkan sebanyak mungkin kota meningkatkan semangat dan manajemen pelestariannya.

Pelestarian yang dimaksud bukanlah dalam arti membekukan budaya dan kembali pada kehidupan ratusan tahun yang lalu. Tujuannya adalah penyelamatan aset pusaka, pemahaman dan penyerapan kearifan yang terkandung didalamnya untuk diolah dan dikembangkan dalam konteks kehidupan masa kini. Serapan kearifan masa lalu harus terus berlanjut dengan kreativitas menjawab tantangan masa kini, dengan memperhatikan kesinambungan alur sejarah tanpa terjebak dalam arus komersialisasi yang melemahkan nilai budaya.

"Sambung rasa antara warga, lingkungan, dan sejarahnya perlu terus dipelihara."

Kesinambungan masa lalu dan masa kini merupakan benang merah penghubung masyarakat dengan lingkungan dan sejarahnya. Masyarakat merasa nyaman dalam keakraban keterkaitan ini. Sambung rasa antara warga, lingkungan, dan sejarahnya perlu terus dipelihara. Karena tanpa ikatan ini masyarakat akan merasa asing di lingkungannya sendiri. Kebersamaan warga, lingkungan, sejarah, dan kehidupannya berangsur-angsur membangun dan memperkuat karakter lingkungan. Di samping nyaman bagi





warga, karakter lingkungan yang jelas juga akan sangat menarik bagi pengunjung dan wisatawan.

Kunjungan wisatawan dapat membantu perkembangan ekonomi lokal dan industri kreatif. Dalam perkembangan ini warga harus sadar dan berperan aktif mengendalikan arah dan kecepatan perkembangannya, tak semata-mata hanyut dalam keuntungan jangka pendek yang dapat merusak karakter lingkungannya. Jika tidak berhati-hati, pertumbuhan dan perubahan yang terlalu cepat justru membahayakan warga dan lingkungannya. Kearifan dalam meniti perjalanan ini perlu ditumbuhkan, yang disadari dan difahami oleh seluruh warganya.

"Pelestarian aset pusaka tidak hanya menjadi *cost center*, tetapi justru menjadi penggerak ekonomi lokal yang mensejahterakan masyarakat."

P3KP merupakan dorongan awal membentuk momentum baru mendekatkan kegiatan penataan fisik ruang kota dengan roh kehidupan budaya. Program yang telah dimulai di beberapa kota/kabupaten ini diharapkan terus bergulir dan berkembang ke ber-

bagai kota/kabupaten lainnya. Upaya yang dimulai dengan suatu program khusus ini berangsur-angsur perlu dilanjutkan dengan mekanisme rutin dan bertumpu pada inisiatif lokal. Semakin banyak kota/kabupaten akan merasakan program sebagai kebutuhan lokal yang perlu dikembangkan.

Dengan berjalannya waktu, akan semakin banyak tumbuh kota berkarakter yang berbasis pada alam, sejarah, dan budayanya. Produk-produk lokal yang menonjolkan karakter lokal itu akan tumbuh. Kebanggaan dan kecintaan warga pada kotanya akan semakin menguat. Ekonomi lokal bersama industri kreatif serta jasa dan pelayanan pariwisata akan meningkat. Pelestarian aset pusaka tidak hanya menjadi *cost center*, tetapi justru menjadi penggerak ekonomi lokal yang mensejahterakan masyarakat.

Perlu digarisbawahi, tujuan utama P3KP adalah penyelamatan aset pusaka, penguatan jatidiri dan percaya diri, serta peningkatan nilai kehidupan yang menjadi kekuatan dasar dalam membangun masa depan. Mengalirnya pendapatan dari pariwisata adalah dampak lanjutan, setelah aset pusaka tertata dan terpelihara, kehidupan budaya semakin semarak, dan kota pusaka semakin utuh berkarakter. Manfaat utama program ini adalah menguatnya budaya lokal dan kualitas kehidupan masyarakat serta terbangunnya kota-kota yang berkarakter sesuai dengan alam, sejarah dan budayanya. ■



KEARIFAN LOKAL IDENTITAS KOTA BERKELANJUTAN



Penulis: **Dani B Ishak**, Arsitek Lanskap dan Pengelola Lanskap Budaya, anggota SUD-FI

Saat ini pertumbuhan kota-kota metropolitan dan pengembangan kota kecil sedang yang berkiblat kepada kota besar metropolitan. Timbul pertanyaan menjadi seperti apakah wajah lanskap dan budaya perkotaan pada masa 20 tahun, 50 tahun, 100 tahun bahkan 800 tahun ke depan? Apakah masih dapat menampilkan wajah pemukiman seperti di Kampung Hulu Muntok Bangka Barat, Wologae NTT, ataukah wajah kota seperti BSD dan “konsep-konsep tematik” yang mendasari kota-kota baru di Indonesia? Apakah kota pusaka masih memiliki kearifan lokal?

ADA APA KOTA-KOTA DI INDONESIA?

Secara hipotetik, perjalanan sejarah kota-kota di Indonesia tidak dapat lepas dari perkembangan kota Jakarta. Sah saja bahwa Jakarta menjadi parameter daerah, karena Jakarta adalah ibukota negara, kota metropolitan, pusat kegiatan pemerintahan, pusat administrasi negara dan pusat kehidupan politik. Jakarta juga menyandang fungsi-fungsi sebagai pusat kegiatan internasional, pusat perdagangan, pusat seni budaya serta pusat pendidikan. Bahkan menurut buku Jakarta 50 tahun dalam Pengembangan dan Penataan Kota yang dikeluarkan Dinas Tata Kota DKI Jakarta, di masa pertengahan abad ke-18 kota ini dikenal dengan julukan *Queen of the East Batavia*, kota pantai pelabuhan dan

pusat perdagangan yang paling diandalkan di Timur Jauh oleh Belanda.

Jakarta juga mencatat perhimpunan Budi Oetomo 28 Oktober 1928 dalam Kongres Pemuda II dan menggaungkannya hingga ke seluruh negeri, dalam era perjalanan menuju kemerdekaan Republik Indonesia. Jakarta adalah kota yang menggemakan Proklamasi Kemerdekaan Republik Indonesia pada tanggal 17 Agustus 1945. Kota ini juga memanfaatkan ruang terbuka sebagai ruang publik, dengan diselenggarakannya rapat raksasa di Lapangan Gambir untuk mengespresikan kebulatan tekad dan semangat kemerdekaan. Beragam rekam jejak sejarah perjalanan bangsa, sebelum dan sesudah proklamasi kemerdekaan serta spirit kebangsaan, menjadikan Kota Jakarta memiliki nilai-nilai peradaban dan makna yang otentik secara nasional.

Spirit mengisi kemerdekaan juga terjadi di kota-kota lainnya di Indonesia. Kota-kota memiliki rekam jejak sejarah secara tak benda/nir ragawi di setiap tempat/ruang dan waktu yang ber-

agam. Tata letak ruang terus berubah, terlebih pada masa otonomi daerah. Hasil pengamatan lapangan dan data sekunder seperti pada contoh studi kasus warisan Kota Satelit Kebayoran Baru Jakarta Selatan.

Hasil tinjauan lapangan dan konsultasi dengan pemerintah daerah di beberapa kota menunjukkan penataan ruang kota dalam era otonomi daerah pada umumnya diawali dengan pembangunan pusat pemerintahan. Kawasan pusat pemerintahan sebagai identitas kota. Pusat pemerintahan juga merupakan pemekaran pemukiman, contohnya seperti yang terjadi di kota Muntok Bangka Barat, Sangata Kalimantan Timur, Tobelo Halmahera Utara, Bangkinang Kampar dan kota-kota otonomi baru lainnya.

Upaya menciptakan identitas kota bisa jadi sebagai dampak dari kegalauan melawan krisis jatidiri kota. Kesempatan mencari karakter dan peluang dalam “aksi mengejar citra kota”? Gelar yang diburu untuk mendapatkan citra sebagai kota mandiri, kota

STUDI KASUS: KOTA SATELIT KEBAYORAN BARU JAKARTA SELATAN

Contoh identitas kota yang semakin tergerus adalah Kota Jakarta Selatan. Sejarah gagasan kota baru warisan Batavia tahun 1937 dan pemekaran Kotapraja Jakarta tahun 1949 melahirkan kawasan Kebayoran Baru menjadi kota satelit. Konsep kawasan Kebayoran Baru adalah “Kota Taman”. Kawasan yang mengutamakan ruang terbuka dan hirarki sistem pertamanan. Ruang terbuka berwujud lapangan, penghijauan tepi jalan, kebun pembibitan, dan taman-taman di lingkungan pemukiman mendominasi tatanan ruang. Sistem penamaan jalan menggunakan nama kerajaan dan raja-raja era kejayaan Nusantara.

Jalan primer dengan nama pahlawan nasional sedangkan jalan sekunder dan tertier dengan nama sungai-sungai di Indonesia dan nama pohon-pohon lokal. Kota Kebayoran Baru di apit dua sungai sedang, yaitu kali Krukut dan kali Grogol. Kawasan dialiri beragam kali-kali kecil seperti Ciragil, Cikajang dan parit-parit yang menjadi sistem tata air. Kawasan dibangun untuk memenuhi kebutuhan pemukiman bagi tenaga kerja dan pejabat jawatan pekerjaan umum. Menurut rencana awal, pembangunan 2.700 rumah dalam beberapa tipe difungsikan untuk menampung 100.000 jiwa, hak perencanaan dan pembangunannya dipegang oleh yayasan Centrale Stichting Wederopbouw (CSW). Luas kawasan Kebayoran sekitar 730 hektar.

Usia kawasan pemukiman ini telah mencapai 63 tahun. Kawasan berkembang sangat subur dan giat dalam membangun mega swalayan dan apartemen, contohnya kawasan SCBD. Rumah tinggal menjadi cafe, resto atau “soho” (small office home office). Implementasi kebijakan peraturan tata guna lahan



pada kawasan konservasi tidak konsisten. Contohnya adalah pemukiman jalan Senopati di Kebayoran Baru Jakarta Selatan telah berubah menjadi perdagangan dan jasa, dikenal dengan kawasan triple S (Senopati, Suryo, Blok S). Sempadan kali dan parit di gunakan sebagai pembuangan sampah sementara, atau ditempati pedagang kaki lima dan petani kota tanaman hias seperti di kali Ciragil.

Perizinan yang diberikan untuk mengubah fungsi peruntukan lahan tidak diimbangi dengan peraturan dan kaidah-kaidah pelestarian yang telah digagas sebagai identitas kota taman.

Kota hanya memberikan fasilitas bagi golongan yang condong kepada penganut gaya hidup modernitas, pemukim menengah keatas, serta penggerak ekonomi.

sehat, kota aktif, kota hijau, kota pusaka, kota kreatif, kota anak dan setumpuk aksi program-program terkait yang dicanangkan pemerintah pusat telah direspons secara positif oleh para pemangku kepentingan daerah untuk turut mengambil peran dan melakukan aksi. Bahkan program Perserikatan Bangsa-bangsa dalam *UNESCO Asia Pacific World Cultural Heritage Award* yang menggaungkan lomba *universal value* telah digunakan sebagai bagian strategis kota untuk meraih perhatian global. Kota-kota yang pernah mengikuti kegiatan tersebut adalah kota Muntok Bangka Barat (2007) dan kota Sawahlunto (2008).

MENGAPA IDENTITAS KOTA DIBUTUHKAN?

Identitas kota dibutuhkan karena merupakan karakter kota, baik ragawi maupun nir ragawi, dan butuh proses dalam pembentukannya. Seperti yang dikutip dari buku Jakarta 50 tahun dalam Pengembangan dan Penataan Kota: "Identitas kota berkaitan dengan ritme sejarah yang telah melalui proses panjang, misalnya yang pada awalnya adalah kawasan pemukiman (kampung atau desa) seperti wajah kota Jakarta yang pada masa lalu dijuluki *The Big Village* menjadi metropolitan, kemudian menjadi kota dunia. Identitas kota membutuhkan waktu yang lama untuk membentuknya berkaitan dengan ritme sejarah yang telah melalui proses panjang sehingga jati diri suatu kota tidak dapat diciptakan begitu saja. Butuh proses perjalanan waktu yang bertahun-tahun, bahkan melampaui rentang generasi peradaban bangsa."

"Identitas kota berkaitan dengan ritme sejarah yang telah melalui proses panjang"

Kebutuhan identitas kota berkelanjutan sejalan dengan pernyataan dari sumber anonim, "Dunia di sekeliling kita mengalami perubahan tak pernah henti berkat pikiran dan tangan manusia, namun sejarah juga mencatat bahwa sebaik apapun ideologi yang dibangun manusia, selalu saja terjadi degradasi dan proses pembusukan karena pikiran dan perilaku manusianya sehingga muncul konflik....."

ADA APA DENGAN KEARIFAN LOKAL DI TANAH AIR KITA?

Masalah sosial politik budaya ekonomi dan bencana lingkungan yang bertubi-tubi di beberapa kota di Indonesia tidak dapat lepas dari peran pengelola dan pengguna kota. Kota tidak dapat tumbuh dan berkembang secara independen. Kota-kota di Indonesia tidak bersinergi dengan kota-kota terdekat di sekitarnya, tidak juga dengan desa-desa tradisional dan kampung-kampung



orisinal yang menjadi penguat dan pendukungnya. Tidak terjaganya dan tidak dilestarikannya peruntukan lahan di kawasan konservasi daerah hulu menimbulkan dampak ketidakstabilan pada kondisi keamanan dan keselamatan lingkungan di hilir perkotaan. Contohnya, perubahan tata guna lahan pertanian dan perkebunan kawasan konservasi di kota-kota kabupaten di sekitar Bogor menjadi salah satu penyebab banjir di hilir kota Jakarta.

Ketiadaan ruang publik yang bersih, tertib dan nyaman mengakibatkan warga terhimpit dengan hiruk-pikuk, kebisingan dan ketidakstabilan emosi. Arus informasi dari media elektronik dan jejaring sosial dunia maya yang tak terbendung dan tanpa seleksi juga telah merubah pola pikir, sikap dan respons masyarakat terhadap cara berinteraksi dengan sesama manusia maupun dengan alam. Kebrutalan para pelajar dalam mengekspresikan ketidakpuasan adalah contoh gamblang tentang ini.

Hal tersebut diatas mempengaruhi tata perilaku, tata perikehidupan dan tata cara menyalurkan gagasan dalam mengelola lingkungan hidup disekitar tempat bermukim bekerja, berdagang, belajar dan berekreasi. Pengelolaan dan pengembangan kota-kota lebih banyak mengadopsi pengaruh global. Sayangnya nilai-nilai kearifan dan keunikan yang berada di lingkungan sekitar tidaklah lebih disemarakkan.

Mari kita lihat kota Yogya. Kota pusaka ini memiliki karakter rekam jejak dan perikehidupan masyarakat keraton dan proletar, menjadikan Yogya kaya dengan ragam kearifan lokal. Namun sikap pemerintah daerah dan masyarakat dalam memanfaatkan ruang terbuka dan menata kota menimbulkan dilema. Di satu sisi secara nir ragawi (*intangible*), suasana kota menampilkan kekayaan dan kekuatan kreatifitas kriya dalam skala rumah tangga. Di sisi lain, secara fisik (*tangible*) distorsi kota pusaka ini sangat dirasakan yaitu tumpang-tindihnya fungsi ruang.

Ini tampak jelas di Jalan Malioboro. Padahal jalan ini adalah poros dan sumbu utama spiritual dalam pembentukan kota awalnya. Tetapi kota seperti melakukan pembiaran estetika dengan ketiadaan kontrol olah desain. Dekorasi iklan yang berlebihan dan keanekaragaman warna fasad bangunan jauh sekali dari



warna-warna tradisional Yogya. Ruang jalur pedestrian disatukan dengan dengan jalur kendaraan beroda, jalur kuda dokar, sepeda, motor dan pedagang kaki lima.

KEARIFAN LOKAL SEBAGAI IDENTITAS

Kearifan lokal adalah nilai-nilai tata perilaku manusia, kearifan, etika yang bersumber dari pemikiran, bakat dan atau talenta yang terdapat dalam setiap individu. Peran serta dan prakarsa individu terhadap lingkungan keluarga yang diikuti kelompok maupun komunitas merupakan langkah-langkah kecil menuju aksi masyarakat.

Menurut kamus Inggris Indonesia John M. Echols dan Hassan Syadily, 'kearifan lokal' (*local wisdom*) terdiri dari dua kata: kearifan (*wisdom*) dan lokal (*local*). 'Lokal' berarti setempat, sedangkan 'kearifan' sama dengan kebijaksanaan. Secara umum kearifan lokal dapat dipahami sebagai gagasan-gagasan setempat (*local*) yang bersifat bijaksana, penuh kearifan, bernilai baik, yang tertanam dan diikuti oleh anggota masyarakatnya.

Contoh kearifan lokal dalam kota dapat terlihat di kota Madinah. Menurut Haekal dalam buku Sejarah Hidup Muhammad:

"Konsep *civil society* yang dalam bahasa Arab adalah madani, memang mengacu pada hal-hal yang ideal, paling tidak dalam dua hal. Pertama, mengacu pada kehidupan Nabi Muhammad SAW periode Madinah. Saat itu beliau dengan pesona keberhasilannya membangun dan membina masyarakat yang plural, demokratis, damai, saling menghormati berlandaskan hukum, hak, dan tanggung jawab bersama.

Kedua, kata madani juga ideal dalam konteks sosiologis dunia Arab, yang menyiratkan kota selalu menjanjikan peradaban yang lebih makmur daripada daerah-daerah di luar kota yang hanya dihiasi panorama padang pasir tanpa air. Barangkali karena kondisi ideal itulah, arti Madinah dalam kamus Arab sarat dengan hal-hal yang ideal, seperti penduduk perkotaan yang memahami hukum atau undang-undang, kualitas kehidupan yang lebih tinggi dari segi cita rasa, daya dan pola berpikir serta tingkah laku sehari-hari."

MEMBANGUN KOTA BERKELANJUTAN DENGAN KEARIFAN LOKAL

Banyak cara dan langkah strategis yang telah dilakukan para pemangku kepentingan. Perlu spirit, keyakinan spiritual, perjuangan, konsistensi dan komitmen untuk menjamin Kota Berkelanjutan antara lain:

Membangun Sistem Partisipasi Masyarakat

Peran para individu, kelompok dan para pemangku kepentingan kota telah menunjukkan upaya-upaya menghadirkan nuansa kesemarakota. Masyarakat lokal merupakan modal dan panglima dalam menjamin kota berkelanjutan. Museum dan *amusement* menjadi langkah-langkah awal. Museum kehidupan dilakukan di beberapa kota yang memiliki karakter dan rekam jejak sejarah. *Amusement* sebagai upaya mempromosikan kota melalui kegiatan kepariwisataan. Contohnya partisipasi masyarakat dalam melestarikan dan menjadikan kawasan destinasi wisata pada Kampung Batik Laweyan. Batik sebagai Warisan Dunia, Adakah sistem partisipasi masyarakat yang dibangun berbasis kearifan lokal?

Memelihara Spirit dan Spiritual

Dalam upaya menebar benih peduli kota berkelanjutan, Direktorat Jenderal Penataan Ruang memfasilitasi pelaksanaan program-program rencana aksi. Kegiatan yang telah dilaksanakan sejak tahun 2008 hingga tahun 2012 adalah peringatan Hari Tata Ruang, dengan tema-tema kepedulian lingkungan hidup. Promosi ruang terbuka dan taman seperti di lapangan Senayan kota Jakarta, di ruang privat dan ruang publik kota Denpasar, ruang terbuka pantai Losari Makassar. Kegiatan yang dalam beberapa tahun terakhir dilakukan merupakan langkah-langkah signifikan.

Kebiasaan dan tradisi menebar benih peduli kota berkelanjutan memang masih dalam tahap hiburan dan seremonial. Patut diapresiasi, hal tersebut merupakan perjalanan menuju kebiasaan yang merupakan cikal bakal sebuah peradaban baru. Siapa tahu, hal yang serupa kelak akan hidup terus.

Mengelola Perubahan

Proses menuju akhir yang baik dalam membangun kota berkelanjutan yang hakiki membutuhkan kepercayaan, keyakinan dan jaringan interaksi secara holistik. Menggali nilai-nilai kearifan lokal di lingkungan urban dapat melalui keilmiahan dan mengelaborasi praktik-praktik teruji yang dievaluasi, diterapkan dan diarsipkan. Proses daur ulang atas penggalian, penemuan, pengenalan, pemahaman dan penerapan dapat disesuaikan dengan budaya lokal. Meningkatkan edukasi kapasitas dalam pemahaman nilai-nilai kemanusiaan dan kelestarian lingkungan perlu dirumuskan dan dilatih ketrampilannya. Piagam 10 Prakarsa Bali dan SUD Index yang digagas SUD-FI dapat diadopsi dan diadaptasi. Prakarsa dan indeks parameter sebagai alat dapat dibudidayakan

melalui model-model kreatifitas karya dalam menuju kota berkelanjutan.

Perlu upaya kearifan dan etika dalam mengimbangi gelombang budaya hibrid dan pengaruh global yang menggiurkan. Ritme serba cepat menuntut kreatifitas dalam pengelolaan 10 Prakarsa Bali dan SUD Indeks. Pertanyaannya adalah bagaimanakah memanfaatkan, mengelola dan melestarikan aset-aset pusaka alam dan nilai-nilai kearifan lokal di setiap kota secara sinergis dan terintegrasi? Bagaimana memaksimalkan hubungan interaksi timbal balik perikehidupan berbangsa dan bernegara ini dalam skala lokal, demi kepentingan nasional dan menyentuh nilai-nilai universal?

Memfasilitasi dan mengapresiasi kearifan lokal

Kegiatan komunitas peduli lingkungan hidup, pelestari budaya dan pegiat kota berkelanjutan membutuhkan sistem dan mekanisme fasilitas maupun pendanaan serta apresiasi yang dapat menjamin keberlangsungannya. Sebagai contoh: kota Bau-bau, pengembangan pusat pemerintahan, pembangunan kota baru dan pelestarian kota lama (kota pusaka) mendapat perhatian yang serius oleh para pengambil kebijakan. Peran serta masyarakat dilibatkan melalui *homestay* di rumah-rumah warga. Pendatang baik sebagai pelancong maupun peneliti dapat tinggal bersama dengan penduduk setempat. Proses belajar mengajar dari para pengguna kota didapat dari perikehidupan masyarakat setempat sebagai penghuni kota Bau-bau. Dilestarikannya pola tata ruang pada kawasan pemukiman juga menunjukkan contoh peran ruang terbuka pada halaman rumah. Pekarangan menjadi tempat berinteraksi sosial dan bertanam pohon-pohon buah dan tanaman herbal. Demikian juga kelestarian aset ketrampilan berkriya dan pusaka-pusaka arsitektural.

Pernyataan di atas sesuai dengan sumber tulisan anonim yang menyatakan: “beberapa waktu belakangan ini bersama-sama gerakan ekologis, orang berusaha menggali dan menghidupkan kembali kearifan-kearifan lokal yang masih tersisa. Beberapa pemikir dan pemerhati kebudayaan menganggapnya sebagai bentuk encounter dan arah-balik pencaharian dahaga spiritual akibat kejenuhan, untuk tidak mengatakan sebagai kekeringan spiritual masyarakat modern. Saat ini sebagian besar kearifan lokal sebenarnya telah menghilang alias tak lagi dipercaya, dipraktikkan ataupun diproduksi”.

Bisakah swasta dan pemerintah bersinergis dalam membangun mekanisme *reward and punishment* berbasis kearifan lokal?

Melindungi dan mengelola Kota Pusaka

Kebijakan daerah terhadap perlindungan pelestarian dan pe-nataan kota lama mulai mendapatkan proporsinya. Inventarisasi, dokumentasi dan pengkajian nilai-nilai keilmiah serta mengin-terpretasikan kawasan cagar budaya atau bagian kota pusaka



menjadi langkah awal dalam keberlanjutan kota. Dibutuhkan perlindungan hukum untuk menjamin keberlanjutan, melalui Perda dan hukum adat. Pengelolaan yang berbasis pelestarian ekologis, kearifan lokal dan ekonomi kerakyatan dapat dikaji dan ditata-kemas ulang dalam nilai-nilai yang universal.

Sikap ini dapat kita lihat di kota Semarang. Para pemangku kepentingan baik dari pemerintah kota maupun pengusaha swasta berusaha keras mengimplementasikan visi dan misi menuju Kota Pusaka Dunia. Contoh lain yang terkenal adalah warisan dunia Subak. Inilah kearifan lokal yang mampu mengangkat nilai tam-bah kota-kota pusaka lain di Pulau Bali seperti Ubud, Denpasar, Karang Asem dan lainnya.

PENUTUP

Kota membutuhkan sistem tata kelola yang baik, tujuan keberlanjutan adalah teroptimalisasikannya sistem kinerja yang terpantau dan terjaganya nilai-nilai kearifan yang tidak bersifat statis. Tujuan yang telah ditetapkan, capaian yang telah dijangkau serta antisipasi resiko pengembangannya dipantau dan dinilai oleh para pengelola dan pengguna kota. Kota tidak dapat berdiri sendiri. Kebutuhan tata kelola secara integritas dan holistik antar lintas jaringan kota dibutuhkan dalam bersinergis dan berkolabo-rasi menggali nilai-nilai kearifan lokal.

Kearifan lokal membentuk lansekap budaya perkotaan di bumi Indonesia dan rekam jejak teknik-teknis spesifik dalam tata guna tanah di Nusantara. Perkembangan sosial kemasyarakatan, kekerabatan antar lintas komunitas, serta imajinasi dan vitalitas spiritual kemanusiaan adalah bagian dari identitas kita bersama, penghuni planet ini.

Komunitas diharapkan dapat berperan sebagai panglima dalam menuju kota berkelanjutan. Komunitas merupakan sumber nilai-nilai ideologi dan idealisme. Seperti dalam pernyataan sumber anonim “Kita perlu menyusun dan membangun barisan komuni-tas yang dapat merespons perubahan tak terduga. Kebutuhan kita adalah membangun tempat kerja yang “hidup” dimana pikiran, talenta dan hati bersinergi”. ■



SEMARANG MENUJU KOTA PUSAKA DUNIA BERKELANJUTAN

Penulis: **Azwir Malaon**, Kasubdit Pengaturan, Direktorat
Perkotaan Kementerian Pekerjaan Umum

Dalam novel berjudul Sam Po Kong: Perjalanan Pertama (2004), Remy Sylado menyebutkan Semarang sebagai kota tua yang menjadi muara peradaban dunia. “Sam Pau Lung”, begitu ejaan China, “Samaranj” dalam kata ejaan Arab, “Semawis” menurut ejaan Jawa Tinggi dan “Asam Arang” menurut ejaan Jawa Rendah.

Melalui tokoh Cheng Ho yang diimajinasikan singgah di Semarang, Remy sangat berhasil melukiskan pertemuan pelbagai peradaban itu. Budaya China yang memiliki para pelaku tokoh, Bahasa Arab sebagai *lingua franca* yang digunakan pada abad ke-16 dan begitu identik dengan Islam. Semua terjadi di sebuah tanah yang memiliki kebudayaan Jawa. Bahkan HJ de Graaf dan

Th. Pigeaud, pakar sejarah Jawa mengatakan betapa Semarang sebelum era koloni telah mewujud bagai sebuah kualiti yang menggodok aneka persilangan, *bahkan konflik dengan peradaban lain.*

Menurut Serat *Kandaning Ringgit Purwa* Naskah KBG Nr 7, lahirnya Kota Semarang diawali tahun 1938 Saka (1476 M) dengan datangnya utusan Kerajaan Demak yang mengembangkan tugas menyiarkan agama Islam di wilayah barat Kerajaan Demak, di semenanjung Pulau Tirang (sekarang Mugas dan Bergota). Di sana utusan tersebut mendirikan pesantren, di daerah subur yang banyak ditumbuhi pohon asam (*asem*) yang masih jarang (*arang*) yang kemudian dikenal orang banyak sebagai daerah *asem-arang* (Semarang).

Sebelum Ki Pandan Arang menginjakkan kakinya abad ke-15 di Pulau Tirang, orang-orang Tionghoa telah bermukim disana. Orang Tionghoa pertama yang datang ke Semarang adalah Sam

Po Tay Djin dan dapat dilihat dari bukti peninggalannya berupa Klenteng Sam Pho Kong, di daerah Gunung Batu, Simongan. Para pendatang dari Cina kemudian bermukim disekitar benteng tersebut, namun karena pengaruh perang anti China di Batavia, mereka pindah ke Kampung Pecinan. Berkembang dan semakin ramainya perdagangan waktu itu (abad ke-17), berdatanganlah para pedagang dari China, Arab dan Gujarat ke Semarang.

MELTING-POT DI TANAH JAWA

Pada abad ke-18, Kota Semarang dikenal sebagai *lojining nagoro sumawis* (negara tempat semuanya tersedia) dan selama berada di bawah pemerintahan Belanda, Kota Semarang mengalami tiga kali perubahan batas kota, yaitu tahun 1886, 1894 dan 1902. Sejak abad ke-19, Semarang disebut sebagai Kota Batavia Kedua. Kedatangan pedagang timur asing ke Semarang telah turut mewarnai perkembangan kota, disamping keberadaan penduduk asli

dan orang-orang Eropa. Antara tahun 1920-1930, Kota Semarang banyak didatangi orang-orang Eropa dan diduga untuk mencari pekerjaan. Di akhir abad ke-17, Semarang menjadi salah satu tujuan utama imigran China setelah Batavia dan Surabaya.

Di masa kekuasaan VOC (1678-1799), orang-orang China sangat mendominasi perdagangan karena ditunjang oleh kebijakan VOC yang sangat diskriminatif. Mereka menguasai dari pedalaman hingga ke kota dan mendominasi perdagangan impor dari China melalui Batavia dan bahkan setelah era VOC berakhir dan digantikan dengan pemerintahan Hindia Belanda, dominasi pedagang China ini tetap tidak tergoyahkan. Sektor perkebunan tebu dan perdagangan ekspor mereka kuasai. Selain dari China, perdagangan di Semarang juga dilakukan oleh etnis Arab, India (Koja), bumiputra, dan Eropa. Pergantian pemerintahan tidak mengakhiri perlakuan diskriminatif tersebut.

Pada abad ke-19, pusat-pusat strategis kota dihuni oleh kelom-



pok penguasa dari Eropa dan mereka menghuni *Zeestraat* (Jalan Kebon Laut), Poncol, Pendrikan, Kawasan Kota Lama (sebelah timur Jembatan Berok) dengan bentuk permukiman bak kota kecil Eropa. Batasan Kota Lama ini adalah Kali Semarang di sebelah barat, Jalan Stasiun Tawang disebelah utara, Jalan Ronggowarsito di sebelah timur dan Jalan Agus Salim di sebelah selatan.

Sebelum tahun 1824, Kota Lama ini dilingkungi benteng berbentuk segi lima yang dibangun VOC. Struktur Kota Lama cukup unik, merupakan gabungan antara kota Barat (Belanda) dengan lokal berbentuk konsentrik. Kawasan ini seolah terbelah menjadi dua bagian, antara jalan utama yang pada zaman Deandless merupakan jalan pos serta jalan melintang, yaitu Jalan Suari (*Kerk Straat*) menuju ke arah gereja dan menjadi penghubung kegiatan utama yang berada disepanjang jalan utama.

Arsitektur Kota Lama sangat beragam, dari ciri Kolonial abad ke-18 (eks Pengadilan Negeri), abad ke-19 (Schouwburg dan bangunan bertingkat), *Indische* awal abad ke-19 sampai pada pergantian abad ini (PTP XV, Rajawali Nusindo, Jalan Mpu Tantular dan Gedung Bank Exim) sampai arsitektur *Indische Tropis* (Gedung Jiwasraya dan SMN/Djakarta Lloyd).

Setelah VOC bubar, terjadi pengalihan kekuasaan kepada Pemerintah Kerajaan Belanda yang diwakili oleh Pemerintahan Kolonial Hindia Belanda. Tahun 1811, Hindia Belanda sempat jatuh ke tangan Inggris, meski tidak lama, pengaruh Inggris cukup besar terhadap perkembangan Kota Semarang. Inggris melakukan penjualan dan penyewaan tanah-tanah kepada swasta sehingga muncullah tanah swasta di sekitar benteng Belanda.

"Tahun 1811, Hindia Belanda sempat jatuh ke tangan Inggris, meski tidak lama, namun pengaruhnya cukup besar terhadap perkembangan Kota Semarang."

Karena volume perdagangan dan populasi penduduk meningkat, dilakukanlah perluasan keluar benteng dan pada tahun 1824, benteng dibongkar oleh Pemerintah Hindia-Belanda. Saat ini bekas-bekas benteng sudah tidak dapat dilihat lagi, namun diperkirakan batas-batasnya meliputi Jembatan Berok sebagai pintu gerbang, persimpangan Gereja Gedangan dan persimpangan Jalan Pengapon dengan Jalan Ronggowarsito.

Kelompok kedua adalah etnis China dan orang timur asing, menempati kampung-kampung yang telah ditetapkan. Etnis China di perkampungan Pecinan, etnis India (Koja) di perkampungan Pakojan dan etnis Arab di Kampung Kauman. Sedangkan ras mayoritas yang diposisikan sebagai kelompok ketiga, tinggal di pinggiran kota, namun relatif dekat dengan akses jalan raya.



Mereka tinggal di di Kampung Lamper Lor, Lamper Tengah, Lamper Kidul, Lampersari, Lampermijen, Peterongan, Somplok, Jomblang, Karangari, Pandean, Sayangan, Plampitan. Bumiputra dari luar Jawa yang bekerja sebagai nelayan dan pedagang tinggal berhimpitan dekat lokasi bekerja seperti Kampung Melayu (Darat).

Kawasan Pecinan terbentuk oleh blok-blok panjang yang secara dominan membujur dari selatan ke utara sehingga tercipta lorong-lorong jalan dengan deretan rumah toko dikiri-kanannya. Kebanyakan lorong tersebut berakhir di klenteng, karena dipercaya bahwa tapak yang tusuk sate dipengaruhi oleh roh-roh jahat dan kekuatan lain yang tidak diinginkan oleh manusia. Maka kita dapat melihat Klenteng tangkee pada belokan Gang Pinggir, Klenteng Liong Hok Bio King di ujung Gang Besen, Klenteng Kwee Lak Kwa di ujung Gang Gambiran, Klenteng T'jap Kauw King (Siu Hok Bio) di ujung Gang Baru serta Klenteng Ho Hok Bio di ujung Gang Cilik.

Arsitektur di Kawasan Pecinan sangat unik, merupakan perpaduan antara arsitektur China, Batavia dan Lokal. Umumnya rumah terdiri dari dua lantai, beratap pelana dengan penyelesaian bubungan menyerupai gedung. Ciri arsitektur yang masih kuat terutama masih dapat ditemui di Gang Gambiran, Gang Besen dan Gang Tengah.

Kawasan Pecinan pertama kali dikembangkan sebagai daerah permukiman khusus setelah pemberontakan Kartasura. Kompeni khawatir bahwa golongan etnis China akan melakukan pemberontakan sehingga merasa perlu melokalisasi mereka di tempat yang berdekatan dengan tangsi kompeni, di ujung Bojong (Jalan Pemuda) sehingga lebih mudah untuk diawasi. Bagian kawasan yang berkembang paling awal adalah Pecinan Lor (gang warung) yang menjadi penghubung dengan bagian kota lainnya, yaitu

Kranggan dan Pasar Semarang (Pedamaran). Untuk mengurus kepentingan masyarakat China, terutama dalam hubungan perdagangan, pemerintah Belanda membentuk pemerintahan China yang dipimpin oleh seorang Kapiten. Di kalangan komunitas China, jabatan tersebut sangat dihormati dan pengangkatannya dirayakan dengan sembahyang dan pesta.

Kampung Kauman terletak dibelakang Mesjid Besar Semarang (kini Mesjid Agung Semarang), semula merupakan permukiman para ulama dan santri masjid (tempatny kaum santri = kauman). Kampung ini memiliki sebuah jalan utama yang sekarang dinamakan Jalan Kauman, membentang arah utara-selatan mulai dari belakang Mesjid Besar Semarang hingga pertemuan dengan Jalan Pecinan (sekarang Jalan Kranggan).

"Kampung Kauman terletak dibelakang Mesjid Besar Semarang, semula merupakan permukiman para ulama dan santri masjid."

Nama-nama kampung Kauman sangat unik dan memiliki nilai sejarah panjang, seperti Kampung Krendo (tempat menyimpan keranda jenazah), Kampung Pompa (dimana terdapat pompa pemadam kebakaran), Kampung Getekan (dulu sering banjir sehingga sering menggunakan getek sebagai alat transportasi), Kampung Glondong (dulu terdapat pedagang kayu gelondongan), Kampung Butulan (karena kampung ini buntu) dan Kampung Kabupaten (karena merupakan jalan tembus ke dalam Kabupaten Kanjengan).

Semarang juga kaya dengan Pusaka Budaya Tak Ragawi. Warak Ngendog merupakan maskot tradisi Dugderan, bentuknya unik, yakni berupa hewan rekaan berbadan seperti kuda, berkepala menyerupai naga dengan kulit keriting. Di bagian tubuh belakang

menancap sebatang lidi untuk menyangga telur itik yang menjadi *endog*-nya.

Tradisi Dugder Pasar Malam menjelang Ramadhan yang telah berlangsung sejak pemerintahan Bupati Kyai Raden Mas Tumenggung (KRMT) Purbaningrat tahun 1811 untuk menyeragamkan awal Ramadhan dengan membunyikan bedug dan meriam. Bunyi 'dug' pada bedug dan 'der' pada meriam itulah yang menjadi pertanda dimulainya bulan Ramadhan. Selain itu setiap tanggal 10 syawal secara teratur diadakan Haul Kiai Saleh Darat di Komplek Pemakaman Umum Bergota, demikian pula upacara besar Klenteng Tay Kak Sie. Keaneka-ragaman kuliner juga menjadi ciri khas Semarang seperti lumpia, bandeng presto, pia, dan wingko babat.

MENCEGAH PUDARNYA PUSAKA SEMARANG

Semarang dengan kekayaan budaya ragawi dan tak ragawi ratusan tahun tersebut tentu telah membangun karakter kota yang kuat. Namun sayang sekali kini Semarang mulai kehilangan karakternya, kehilangan kepribadiannya, kehilangan api, bahkan kehilangan *collective memory* yang merupakan bahan pelajaran yang sangat berharga. Seperti kota lain, Semarang seakan tumbuh tanpa sadar sekedar mengikuti "kebetulan" tanpa sengaja, mengabaikan alur sejarah yang telah dijalaninya. Dalam arus globalisasi yang sedang melanda, Semarang seakan hanyut dalam keseragaman, sekedar tumbuh seperti yang lain, tanpa identitas yang akrab dan melekat pada masyarakatnya. Meskipun demikian, pelestarian sejarah saja tidaklah cukup. Diperlukan pengayaan jangka panjang untuk berbagai kepentingan ekonomi, pendidikan dan penelitian. Sebuah pekerjaan besar untuk mewujudkan Semarang sebagai kota pelestari peradaban (*world heritage city*).

UNESCO sangat prihatin dengan kerusakan dan pembiaran pusaka seperti ini. Di tahun 1976, UNESCO mengeluarkan *Nairobi Recommendation* agar pemerintah mendata-ulang wilayah bersejarah seperti data sosial-ekonomi, termasuk data arsitektur. Pemerintah juga direkomendasikan menyusun rencana yang memadai dalam menyelamatkan aset-aset pusaka yang ada, menjangkau dana masyarakat, dan melibatkan sebanyak mungkin peran masyarakat setempat. Namun upaya penyelamatan masih berjalan jauh lebih lambat dibanding kehancurannya.

Pada tahun 1987, lahirilah *Washington Charter for the Conservation of Historic Towns and Urban Areas*. Piagam ini menyatakan bahwa rencana pelestarian harus ditujukan pada semua aspek seperti sejarah, sosiologi, ekonomi dan arsitektur dalam suatu rencana yang harmonis. Pengembangan ke depannya pun harus sesuai dengan karakternya sebagai Kota Pusaka. Meskipun demikian, perubahan sosial-ekonomi yang terjadi tidak kunjung





menyelamatkan dan semakin menghilangkan keaslian dan integritas kota-kota bersejarah.

Piagam Washington (*Washington Charter*) ini menyatakan bahwa rencana pelestarian harus ditujukan pada semua aspek seperti sejarah, sosiologi, ekonomi dan arsitektur dalam suatu rencana yang harmonis.

Maka, pada tahun 2005, muncullah *Vienna Memorandum on World Heritage and Contemporary Architecture* untuk mengelola

lanskap kota bersejarah. Disini proses perencanaan Kota Pusaka memerlukan keseimbangan antara kesempatan dan resiko yang mungkin muncul, arsitektur kontemporer harus melengkapi nilai-nilai historis Kota Pusaka dan pengembangan ekonomi harus terikat dengan pelestarian pusaka jangka panjang. UNESCO pun memberikan kisi-kisi agar pemerintah setempat untuk:

- melakukan survei dan pemetaan komprehensif seluruh asset pusaka (ragawi dan non ragawi) termasuk pemetaan komunitas dengan kekayaan tradisi yang mereka miliki,
- menyusun konsesus semua pihak melalui pendekatan perencanaan partisipatif untuk menetapkan secara bersama-sama nilai-nilai pusaka yang perlu dijaga dan dilestarikan untuk generasi mendatang,
- menginventarisir kemungkinan terjadinya kerusakan karena beban perkembangan sosial-ekonomi termasuk kerusakan karena perubahan iklim atau bencana alam,
- menyusun Rencana Aksi Kota Pusaka yang menggabungkan kepentingan pertumbuhan sosial ekonomi kota dan kepentingan pelestarian aset pusaka di masa datang,
- membangun kemitraan yang tepat dengan semua pihak yang berkepentingan, seperti pemerintah, pemerintah provinsi, pemerintah kota, komunitas pusaka, akademisi dan dunia usaha.

Persyaratan UNESCO tersebut kini sedang dilaksanakan Pemerintah Kota Semarang melalui Program Penataan dan Pelestarian Kota Pusaka. Program ini diprakarsai oleh Direktorat Jenderal Penataan Ruang Kementerian Pekerjaan Umum, yang bekerja sama dengan Badan Pelestarian Pusaka Indonesia, dalam kerangka mengisi dan mengoperasionalkan Peraturan Daerah Nomor 14 Tahun 2011 tentang Rencana Tata Ruang Kota Semarang 2011-2031.

Pemerintah Kota Semarang juga telah merintis kerjasama dengan komunitas pusaka, OEN'S Semarang Foundation dan Universitas Katolik Soegijapranata Semarang dan terus berkomitmen mengawinkan potensi masa lalu. *Landmark* yang unik serta nafas tradisi tetap dipertahankan menjadi ruhnya, kemudian ditransformasikan di era kekinian dalam suatu *sustainable urban heritage development*, dengan sasaran menjadikan Semarang sebagai *World Heritage City* Tahun 2020. ■



KAMPUNG SUSUN KHAS MEGAPOLITAN JAKARTA

Penulis: **Anita Syafitri Arif**, relawan FORKIM Jakarta

Sebelum lebih jauh dengan Kampung Susun, perlu kita kembali mundur ke asal-usul kampung kota, dan meninjau persoalan-persoalan umum kampung kota sekarang ini. Salah satu persoalan yang paling sering dikaitkan dengan kampung kota adalah persoalan kumuh. Bahkan kampung dan kumuh sering sekali digandengkan, seolah-olah merupakan kata majemuk. Padahal kampung adalah suatu bentuk permukiman yang mempunyai banyak nilai-nilai historis, sosial budaya yang jauh lebih bernilai daripada sekadar kekumuhan yang dicitrakannya.

Adalah tanggungjawab kita bersama membangun kemampuan beradaptasi dengan tantangan perubahan di zaman sekarang dan akan datang bagi generasi saat ini dan akan datang dengan tetap berpegang pada prinsip-prinsip kebangsaan Indonesia. Hal ini justru demi mempertahankan eksistensi warisan sosial budaya, warisan sosial ekonomi dan warisan lingkungan hidup negeri tercinta.

KAMPUNG KOTA JAKARTA

Sejak dahulu kala, Jakarta adalah kota pendatang yang menarik banyak migran dari berbagai daerah asal. Dalam jejak sejarah pun

tidak ditemukan etnis asli Betawi. Karena yang disebut sebagai etnis Betawi sekarang ini pada awalnya adalah kaum migran dari Jawa Barat dan daerah lainnya, termasuk dari negeri Arab dan China yang membentuk suatu komunitas, hidup dalam suatu kerukunan. Pendatang-pendatang ini membentuk komunitas di Sunda Kelapa, Rawabelong, Kemayoran, Setu Babakan, Condet dan lain-lain. Mereka menyebut tempat komunitas mereka sebagai kampung. Komunitas-komunitas ini berkembang dan membentuk komunitas lainnya di daerah lain dalam wilayah administrasi Batavia dulu.

Pengakuan terhadap adanya orang Betawi sebagai kelompok etnis dan satuan sosial dan politik dalam lingkup yang lebih luas yakni Hindia Belanda, baru muncul pada tahun 1923. Saat itu Mohammad Husni Thamrin (pejuang rakyat, blasteran dari ayah Belanda dan ibu Betawi), tokoh masyarakat dari salah satu komunitas ini mendirikan Perkoempoelan Kaoem Betawi. Baru pada waktu itu pula segenap orang Betawi sadar mereka adalah sebuah golongan, yakni golongan orang Betawi. Jakarta dibanjiri imigran dari seluruh Indonesia setelah kemerdekaan, sehingga orang Betawi – dalam arti apapun juga – tinggal sebagai minoritas.

Jadi menurut asal-usulnya, Kampung Kota Jakarta adalah suatu permukiman kepadatan tinggi yang menjadi tampungan para migran dari desa atau daerah lain, yang mencari hidup di ibukota. Ini ditandai dengan penggunaan ruang atau tata ruang yang pada umumnya tanpa perencanaan, baik informal ataupun semi informal yang bertapak di atas lahan horizontal. Warga berstatus ekonomi dan status sosialnya beragam, namun rata-rata masuk dalam kelompok MBR (masyarakat berpendapatan rendah).

Tingkat privasi di lingkungan kampung kota lebih rendah daripada di lingkungan kompleks perumahan atau *real estate* ataupun di apartemen. Namun di sisi lain kehidupan bermasyarakat di lingkungan kampung memiliki kelebihan berupa modal sosial yang lebih tinggi. Beberapa kampung kota masih mempertahankan budaya gotong royong.

Secara administratif kampung lebih dimaknai sebagai satuan wilayah yang disebut RK (Rukun Kampung) yang terdiri dari beberapa RT (Rukun Tetangga). Lalu kemudian, RK diganti menjadi RW (Rukun Warga). Sekarang ini, sepertinya ada tren untuk menyebut RW ini sebagai kawasan, mungkin terikut dengan judul UU RI no. 1 tahun 2011 tentang Perumahan dan Kawasan Permukiman. Padahal, kawasan tidak harus dibatasi oleh batas administrasi wilayah, karena bisa juga suatu kawasan disebut kawasan karena kesamaan karakter, fungsi, atau kondisi geografisnya. Contohnya adalah kawasan bantaran kanal, kawasan bantaran rel, kawasan pasar ikan, kawasan nelayan, dsb.



MENGAPA BANYAK KAMPUNG MENJADI KUMUH ?

Ada banyak faktor yang menyebabkan suatu kampung menjadi kumuh, antara lain:

- Karena penataan ruang dan bangunan **tidak terencana**, maka peningkatan kebutuhan ruang sejalan dengan meningkatnya populasi berkembang tanpa mempertimbangkan aspek kesehatan. Contohnya, bukaan untuk penghawaan dan pencahayaan kurang dan letak septik tank yang berdekatan dengan sumber air tetangga. Kampung semacam ini berkembang menjadi sekumpulan bangunan semi-permanen yang saling berhimpitan, padat dan semrawut. Inilah yang diistilahkan dengan *kumuh-padat* atau *kupat*.
- Karena **rendahnya kesadaran** warga dalam menjaga kebersihan lingkungan. Ruang-ruang publik dan ruang-ruang komunal, apakah itu gang beserta salurannya, jembatan, atau lapangan olahraga dianggap sebagai bukan tanggungjawab seseorang untuk menjaga kebersihannya. Tentu saja tidak ada petugas *cleaning service* seperti di kompleks perumahan.
- Karena pada umumnya warga adalah **MBR dan miskin**, maka alokasi dana untuk perbaikan dan penyehatan rumah bukan menjadi prioritas utama. Aspek ini menjadi prioritas kesekian setelah kebutuhan pokok, seperti makan dan komunikasi. Ini yang diistilahkan sebagai *kumuh-miskin* atau *kumis*.
- Karena status lahannya yang tidak jelas dan **tidak adanya jaminan keamanan bermukim** yang diketahui pasti jenjang waktunya. Hal ini terutama pada kampung yang ter-



letak di lahan negara (pemda), lahan milik BUMN (lahan PT. KAI, PT. PELNI, dsb), lahan milik departemen atau lembaga resmi, lahan milik swasta yang belum dimanfaatkan, ataupun lahan sengketa yang belum jelas pemiliknya. Daripada berisiko digusur suatu waktu, maka warga lebih memilih mengalokasikan dana untuk barang-barang investasi (beli emas dan/atau kirim uang ke keluarga di desa asal), fasilitas komunikasi (telpun genggam, internet) dan barang-barang konsumtif hiburan (TV set, DVD player).

Ada juga faktor kampung menjadi kumuh, karena dipadati oleh para penduduk atau warga musiman yang memerlukan tempat tinggal murah dan dekat dari tempat kerja. Warga musiman ini tinggal dan hidup di kampung dengan perhatian yang minim bagi lingkungannya. Waktu mereka banyak tercurahkan untuk bekerja mengumpulkan uang sebanyak-banyaknya bagi keluarga di desa asal. Di sanalah mereka memiliki rumah yang layak dan cukup bagus. Ini yang diistilahkan dengan *kumuh-nikmat* atau *kumat*.

VARIABEL KUMUH VERSI DPGP/BPS DKI

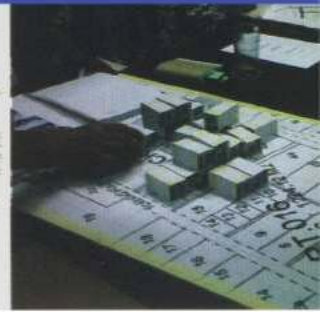
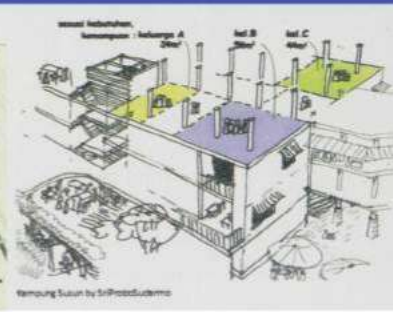
Untuk menentukan kekumuhan suatu kawasan, Dinas Perumahan dan Gedung Pemda (DPGP) DKI telah menyusun variabel penilaian. Ada 10 (sepuluh) variabel kumuh yang ditetapkan dan menjadi acuan pendataan oleh Badan Pusat Statistik (BPS) pada 2008, yaitu:

- Kepadatan Penduduk
- Tata Letak Bangunan
- Keadaan Konstruksi Bangunan Tempat Tinggal
- Ventilasi Perumahan
- Kepadatan Bangunan
- Kondisi Jalan
- Drainase dan Saluran Air
- Pemenuhan Kebutuhan Air Bersih
- Pembuangan Limbah Manusia
- Pengolahan Sampah

METODE PENGHITUNGAN SKOR RW KUMUH UNTUK DATA RW KUMUH 2011

Ada 11 variabel yang digunakan dalam pendataan BPS 2011, yaitu sebagai berikut:

- **Kepadatan penduduk**
Kondisi kumuh: apabila kepadatan penduduk di atas rata-rata kepadatan penduduk di 100 RT sampel yaitu 1700 jiwa per ha.
- **Tata bangunan**
Kondisi kumuh: apabila penataan bangunan kurang teratur. Tata bangunan dalam RW dinyatakan kumuh apabila sebanyak 37,5 persen RT berkondisi kumuh dilihat dari variabel ini.
- **Konstruksi bangunan**
Kondisi kumuh: apabila persentase bangunan dengan kondisi buruk di atas rata-rata persentase bangunan kondisi buruk di 100 RT sampel yaitu 8 persen.
- **Ventilasi bangunan**
Kondisi kumuh: apabila persentase ventilasi bangunan kondisi buruk di atas rata-rata persentase ventilasi bangunan kondisi buruk di 100 RT sampel yaitu 8,69 persen.
- **Kepadatan bangunan**
Kondisi kumuh: apabila kepadatan bangunan di atas rata-rata kepadatan bangunan di 100 RT sampel yaitu 354 bangunan per ha (Rata-rata+1/2 sd).
- **Kondisi jalan**
Kondisi kumuh: apabila permukaan jalan bukan dari aspal/beton, atau permukaan jalan dari aspal/beton namun dalam kondisi rusak. Kondisi jalan dalam RW dinyatakan kumuh apabila sebanyak 34,38 persen RT berkondisi kumuh dilihat dari variabel ini.
- **Drainase**
Kondisi kumuh: apabila saluran air menggenang atau tidak ada saluran air. Drainase dalam RW dinyatakan kumuh apabila sebanyak 18,75 persen RT berkondisi kumuh dilihat dari variabel ini.



• Jamban

Kondisi kumuh: apabila persentase jamban buruk (jamban umum dan tidak punya jamban) di atas rata-rata persentase jamban buruk di 100 RT sampel yaitu 5,09 persen.

• Frekuensi pengambilan sampah

Kondisi kumuh: apabila frekuensi pengambilan sampah dilakukan lebih dari 3 hari hingga sekali dalam seminggu. Frekuensi sampah dalam RW dinyatakan kumuh apabila sebanyak 12,50 persen RT berkondisi kumuh dilihat dari variabel ini.

• Cara membuang sampah

Kondisi kumuh: apabila cara membuang sampah yang dilakukan masyarakat selain dari dibuang ke bak sampah/diambil petugas. Cara membuang sampah dalam RW dinyatakan kumuh apabila sebanyak 13,54 persen RT berkondisi kumuh dilihat dari variabel ini.

• Penerangan jalan umum

Kondisi kumuh: apabila tidak ada penerangan jalan umum. Penerangan jalan umum dalam RW dinyatakan kumuh apabila sebanyak 26,04 persen berkondisi kumuh dilihat dari variabel ini.

DEFINISI DAN VARIABEL KUMUH

Jika kita kaji lebih dalam, maka tidak semua variabel kumuh versi Dinas Perumahan dan BPS ini bisa menjadi variabel kekumuhan suatu wilayah RW atau kampung atau kawasan. *Kepadatan penduduk* bukanlah variabel kumuh, karena kepadatan flat dan apartemen bisa lebih tinggi tapi pada umumnya tidak kumuh. *Kondisi jalan* seharusnya tidak bisa ditentukan dengan pengerasan aspal atau beton, bukankah bahan ini justru kurang ramah lingkungan? Penggunaan *paving block* untuk jalan lingkungan bisa lebih baik, karena masih bisa meneruskan peresapan air hujan ke tanah. Variabel tentang air bersih malah dihilangkan, seharusnya ada variabel *ketersediaan air bersih* atau *pemenuhan kebutuhan air bersih*. Variabel 9 dan variabel 10 seharusnya bisa digabung menjadi variabel *pengelolaan sampah*. Dan terakhir perlu juga ada variabel tentang *ruang terbuka hijau (RTH)* yang bisa sekaligus sebagai fasilitas taman pemakaman di setiap RW.

Definisi yang disepakati dalam UN Habitat, suatu rumah

tangga disebut kumuh (*slum household*) merujuk pada kesepakatan kota-kota sedunia tahun 2007:

UN-HABITAT defines a slum household as a group of individuals living under the same roof in an urban area who lack one or more of the following:

- Durable housing of a permanent nature that protects against extreme climate conditions.
- Sufficient living space which means not more than three people sharing the same room.
- Easy access to safe water in sufficient amounts at an affordable price.
- Access to adequate sanitation in the form of a private or public toilet shared by a reasonable number of people.
- Security of tenure that prevents forced evictions.

Dari butir-butir definisi rumah tangga kumuh ini tinggal ditegaskan menurut lokal kota Indonesia, dan ditambahkan untuk skala permukiman dalam konteks pembangunan kota yang berkelanjutan, yaitu pemenuhan standar minimal untuk:

- Ventilasi dan pencahayaan ruang.
- Sistem sanitasi lingkungan (adanya tangki septik komunal atau instalasi pengolahan air limbah komunal).
- Sistem keamanan dari bahaya kebakaran.
- Sistem pengelolaan sampah.
- Kondisi jalan lingkungan (kering tapi tidak kedap air, ada saluran pembuangan air bekas/kotor dari rumah tangga, ada lampu penerangan jalan).
- Adanya ruang komunal sebagai fasilitas sosial-budaya (ruang serba guna, ruang PAUD, ruang perpustakaan, ruang majalah dinding).
- Adanya ruang komunal sebagai fasilitas sosial-ekonomi (warung serba ada, koperasi warga).
- Ada ruang komunal sebagai fasilitas lingkungan/ekologis (ruang terbuka hijau dan taman pemakaman umum).

Pada kenyataannya, DKI Jakarta melayani kegiatan dan dormitori penduduk dalam skala megapolitan Jakarta, yakni Jabodetabekrajur, bahkan lebih (banyak juga penduduk musiman dari luar Jawa, bahkan dari luar negeri). Maka disusun dan diusulkan kepada Pemda DKI Jakarta variabel kumuh yang menjadi pegangan

gan untuk memasukkan suatu kampung/wilayah RW/kawasan dalam daftar RW Kumuh, untuk memulihkannya dan untuk memeliharanya.

Variabel kumuh perlu disusun dengan nilai-nilai yang bisa menjamin suatu permukiman (suatu kampung/wilayah RW/kawasan) yang terbebas dari kumuh untuk tidak kembali kumuh. Nilai-nilai ini diharapkan bisa menjadikan Kampung Kota yang berkelanjutan secara sosial-budaya, sosial-ekonomi, dan ekologis.

EVALUASI PRESTASI PEMDA DKI JAKARTA 2008 SD 2012 DALAM PENANGANAN KAWASAN KUMUH

Menurut BPS pada tahun 2008 tercatat sejumlah 415 RW kumuh di Jakarta. Selama masa pemerintahan Fauzi Bowo, hanya 109 RW yang mampu berubah menjadi tidak kumuh dan ada 86 RW kumuh baru. Jadi hanya 23 RW menjadi tidak kumuh dalam waktu 4 tahun. Pada tahun 2012 hampir tidak ada perubahan karena peralihan kepemimpinan.

Pertanyaan penting yang mengemuka adalah apakah Pemerintah Jakarta Baru (Jokowi-Ahok dan jajaran pemda dan pemkot) mampu mengubah seluruh 392 RW kumuh menjadi Kampung Kota yang ekologis berkelanjutan dalam waktu 3 tahun, tanpa perlu satu pun dari 260 kelurahan dari 42 kecamatan dari 5 kota administratif menjadi kumuh lagi? Jawabannya jelas, tidak mampu!

Ada beberapa pertanyaan yang lebih penting, mungkinkah DKI Jakarta berubah menjadi Kota Bebas Kumuh pada 2016? Mungkin saja, bergantung dari beberapa kondisi yang bisa diciptakan/dibangun. Kondisi yang dimaksud berdasarkan tiga fakta kondisi pembangunan perumahan dan permukiman Jakarta saat ini. *Pertama*, sejumlah 80 persen perumahan dibangun dengan pendekatan atau pola perumahan swadaya. *Kedua*, sebagian besar perumahan swadaya itu bertempat di kampung kota, baik di lahan legal, semi legal maupun ilegal dalam konteks peraturan perundangan yang berlaku. *Ketiga*, lahan kosong di perkotaan DKI Jakarta semakin minim, sementara jumlah riil populasi

STUDI KASUS:

Kampung Tomangpulo di Kelurahan Jatipulo RW 05 dan RW 06, Kecamatan Palmerah, Jakarta Barat

Sejak 2007, pendekatan pembangunan partisipatif sudah mulai disosialisasikan dan dilaksanakan di kampung ini. Pola atau pendekatan pembangunan ini dipicu dan dipacu dengan adanya PNPM Mandiri Perkotaan, dengan fasilitator kelurahan (faskel) yang mendampingi warga untuk membentuk suatu badan atau lembaga keswadayaan secara bottom-up bernama BKM Jatipulo Mandiri.

BKM-JM beranggotakan warga yang peduli dan secara sukarela menggerakkan warga untuk berdaya bersama. Aksi pertama mereka adalah survei swadaya untuk membuat basis data dan mengidentifikasi masalah paling mendesak dan dilanjutkan pemetaan swadaya. Kemudian dibuatlah peta program pembangunan sebagai acuan untuk membuat usulan RPJMN. Peta ini sekaligus mengendalikan implementasi agar tidak tumpang tindih dengan program lain dengan lembaga lainnya.

Salah satu kegiatan yang cukup berhasil dengan pola partisipatif, baik perencanaan, pelaksanaan maupun pemeliharannya adalah pembangunan MCK dengan tangki septik komunal yang sekaligus berfungsi sebagai IPAL (instalasi pengolahan air limbah). Proyek pembangunan MCK dan IPAL komunal ini cukup berhasil, dengan biaya yang sangat minim. Warga bergotong-royong melaksanakan dan menyelesaikan serta kemudian mengoperasikan dan memelihara MCK komunal tersebut. Kegiatan ini

berlangsung pada siklus pemberdayaan pertama.

Pada siklus pemberdayaan kedua, warga melihat topografi IPAL lebih tinggi dibanding posisi tapak rumah-rumah di lingkungan tersebut. IPAL hanya bisa berfungsi untuk jamban-jamban di MCK komunal dan beberapa jamban rumah tangga yang posisi tapaknya sama atau lebih tinggi daripada IPAL komunal tersebut. Sementara itu untuk membuat tangki septik di setiap rumah tidak mungkin karena lahan setiap rumah sangat kecil dan rapat antar tetangga. Permasalahan ini disampaikan kepada TPP RW 06, yang salah satunya anggotanya Bang Astaja.

Bang Astaja yang berlatar belakang pendidikan teknik sipil ini banyak membantu warganya merancang rumah agar tidak terlalu mengganggu tetangga sekitar dan jalan di depan rumah. Terlontarlah gagasan menata kembali seluruh rumah di lingkungan itu agar sekaligus bisa memperbaiki sistem sanitasi lingkungan, membangun sistem daur air untuk menjawab dua persoalan lain: banjir/genangan air di musim hujan dan krisis air bersih di musim kemarau.

Upaya ini terbentur oleh peraturan tata ruang dalam LRK (lembar rencana kota). Jika harus membangun permanen dengan izin resmi, mereka harus mundur beberapa meter karena adanya peruntukan jalur hijau di bawah SUTET. Dari musyawarah, terbentuklah KSM Perumahan yang fokus menjalankan

semakin bertambah.

Maka jawaban pertanyaan maha penting itupun sangat bergantung pada **tiga kondisi**, yaitu jika:

- Perubahan pendekatan penanganan kumuh, dari pola *top-down* dan *project-oriented* ke **pendekatan partisipatif**, mensinergikan pola *top-down* dan pola *bottom-up*. Dengan pola ini semua pemangku kepentingan ikut peduli dan berpartisipasi dalam menangani kekumuhan maupun menjaga setiap wilayah RW atau kampung untuk tidak kembali kumuh. Semua pihak menjaga agar lingkungannya tetap ekologis berkelanjutan dengan gaya hidup hijau.
- **Variabel kumuh perlu direvisi** agar penilaian terhadap kumuh/tidak kumuh bisa diukur dalam paradigma pembangunan berkelanjutan.
- Pengembangan permukiman yang mengakomodasi model hunian atau perumahan yang sesuai dengan kebutuhan masyarakat pada umumnya, yaitu sesuai dengan aspek sosial, budaya dan ekonomi setiap komunitas, pendekatan

proses perencanaan partisipatif, termasuk negosiasi dengan pemerintah. KSM Karya Bakti II pada Agustus 2010, yang beranggotakan antara lain Bang Aceng, Mba Yanti, Mpok Mimien, Bang Heri. Pada siklus kedua pemberdayaan ini, warga sudah dilatih melakukan *chanelling* program, yaitu menawarkan hubungan kerjasama dengan lembaga atau organisasi lain dalam rangka mewujudkan rencana pembangunan.

Selain mendapatkan kesediaan beberapa korporat untuk menyalurkan dana CSR-nya bagi peremajaan kampung, ada juga lembaga perguruan tinggi yang sudah berpartisipasi dalam proses peremajaan kampung di RT. 016 RW 06 Kampung Tomangpulo, Kel. Jatipulo ini. Adalah Prof. Triatno Yudo Harjoko yang lebih akrab dipanggil Prof. Gotty yang pernah berperan aktif dalam proses perencanaan partisipatif ini. Beliau menyatakan bahwa untuk mengubah kondisi Jakarta yang diwarnai oleh banyak kampung kumuh, perlu melakukan *urban acupuncture* atau *micro surgery* (bedah mikro) pada kampung-kampung strategis. Kegiatan itu memerlukan solusi antara berupa tempat penampungan sementara bagi warga yang juga tetap berperan dalam proses peremajaan kampungnya.

Prof Gotty memberikan pelatihan *Portable Architecture* kepada KSM Karya Bakti II dan warga sekitar. Ini adalah persiapan jika pada saatnya nanti peremajaan kampung dengan membangun rumah susun atau kampung susun bisa dilaksanakan. Bersamaan dengan proses sosialisasi dan pelatihan tersebut, secara berkala Pendamping dan BKM menerbitkan media lokal. Media ini dimaksudkan sebagai sarana komunikasi (penyebaran informasi) baik antar warga komunitas kampung, maupun antar

ini disebut sebagai **Pembangunan Perumahan Bertumpu Pada Kelompok**, atau *Community Based Housing Development*, atau *Community Driven Housing Development*, dengan pemberdayaan di tingkat komunitas dan suasana pembangunan yang kondusif, dimana pemda/pemkot berfungsi sebagai pemampu (*enabler*), penyedia pelayanan umum (*public service provider*), dan sebagai fasilitator.

Dari pengertian kampung kota yang berkembang sesuai tantangan perubahan, definisi dan variabel kumuh/tidak kumuh, fakta-fakta kondisi pembangunan perumahan (di Jakarta saat ini), dan butir-butir kondisi, maka perubahan Jakarta menjadi Kota Bebas Kumuh pada 2016 menjadi mungkin jika ketiga kondisi diatas dipenuhi. Adapun model permukiman yang paling sesuai bagi pada umumnya warga (menengah ke bawah) untuk ketiga kondisi di atas adalah Kampung Susun, atau Kampung Deret Numpuk untuk area bantaran kali dan bantaran rel kereta. ■

Sumber-sumber: Dokumentasi Media SWARA WARGA, Media Jurnal Perkim, Skesa Cartoon Sri Probo Sudarmo, Portal Pemprov DKI, Ensiklopedi Tokoh Indonesia, dan sumber-sumber lain melalui pencarian dengan Google

pelaku dan pemeduli serta pemerhati permukiman MBR.

Wujud permukiman ditentukan melalui proses perencanaan partisipatif. Setiap warga diajak menggali impian bersama dan aspirasi tentang kampung impian. Caranya melalui pendekatan persuasif, komunikasi efektif berupa rembug kelompok besar, obrol-obrol kelompok kecil, permainan simulasi tata ruang, dan menggambar bersama. Dari proses tersebut didapatkan gambaran model hunian yang cocok bagi sebagian besar warga Kampung Jatipulo dan juga sesuai dengan kemampuan beradaptasi dengan masalah kelangkaan lahan, pembiayaan pembangunan dan pembiayaan pemeliharaan serta isu-isu lingkungan yang sedang terancam global warming dan perubahan iklim.

Desain pra-rencana Kampung Susun hasil sintesa aspirasi warga sudah pernah dipaparkan di ruang rapat Sudin Perumahan Jakarta Barat pada tanggal 26 Oktober 2012. Walaupun belum semua warga setuju dengan peremajaan dan pembangunan kampung, sudah ada keinginan kuat dan dukungan dari banyak warga, baik anggota KSM Karya Bakti, warga sesama RW fokus PNPM Mandiri. Bahkan Gubernur Jokowi mendukung pembangunan rumah susun sebagai solusi atas permasalahan kampung kumuh, menggunakan pendekatan partisipatif dengan warga sebagai pelaku utama.

Semoga dengan proses yang benar (*community-based participatory planning housing development*), Kampung Susun Jatipulo bisa menjadi salah satu model yang tepat bagi Megapolitan Jakarta menghadapi tantangan perubahan di masa sekarang dan beberapa dekade berikutnya.



GOTONG-ROYONG MEMBANGUN RUMAH SEDERHANA

Tulisan ini adalah rangkuman diskusi dalam milis sud_forum@yahoogroups.com

Perumahan merupakan salah satu kebutuhan rakyat yang vital. Perjuangan untuk mendorong terwujudnya perumahan/permukiman yang layak bagi seluruh warga negara sudah berjalan bertahun-tahun bahkan berpuluh tahun, tetapi belum sepenuhnya mencapai hasil yang diharapkan. Banyak yang sudah bekerja keras, banyak yang sudah menyampaikan masukan positif, tetapi belum banyak yang bisa masuk ke *mainstream* pembangunan perumahan.

Banyak pihak dari berbagai lembaga dalam pemerintahan, kampus, dan organisasi masyarakat yang prihatin dan mencoba mencari jalan keluar dari kegelapan ini. Sayangnya potensi ini belum terbangun menjadi kekuatan yang efektif karena terpisah

oleh sekat-sekat birokrasi, ketiadaan kebijakan yang mendukung, dan ketiadaan semangat yang terus mengobarkan gerakan bersama.

Sementara itu, Perumnas sebagai badan pemerintah yang bertugas menyediakan perumahan bagi rakyat, terasa dikerdilkan fungsinya akibat dua hal. Pertama, adanya konflik kepentingan dan fungsi dengan Kemenpera dan yang kedua adalah masalah internal dalam Perumnas sendiri pada tiga tingkatan: manajemen, dewan pengawas, dan Kementerian BUMN.

MASALAH PEMBIAYAAN PEMBANGUNAN PERUMAHAN RAKYAT

Pembiayaan perumahan di tanah air memang sejak lama didominasi oleh berbagai bentuk rekayasa finansial (*financial engineering*), seperti halnya subsidi Kredit Pemilikan Rumah (KPR).

Melalui sistem pembiayaan subsidi tidak langsung, subsidi negara diberikan kepada bank dan kemudian bank membayarkan kepada para pengembang sebagai pembelian rumah bersubsidi. Anggaran negara kemudian dikembangkan dalam bentuk subsidi uang muka, subsidi selisih bunga, bantuan likuiditas, dan sebagainya. Masalahnya, meskipun tampak seperti program yang berkelanjutan, skema ini tidak pernah menghasilkan sistem pembiayaan yang semakin terpujuk dan melembaga karena selalu bertumpu pada kucuran anggaran dari negara setiap tahunnya.

Selain tidak melembaga, rekayasa pembiayaan subsidi KPR kurang tepat pula jika dikatakan sebagai pembiayaan perumahan untuk rakyat. **Pertama**, karena pihak yang lebih banyak mendapatkan manfaat adalah para pebisnis properti perumahan. **Kedua**, karena menggunakan bank umum komersial yang meminjamkan uang untuk mendapatkan keuntungan. Sebuah bank juga bisa meminjam dari sumber lain untuk dipinjamkan lagi, dan biasanya mengasuransikan pinjaman tersebut agar aman dari kegagalan pengembalian. Akibatnya, bank semakin berfokus pada rekayasa finansial dan semakin jauh dari kebutuhan kelompok prioritas perumahan rakyat. Dalam banyak kasus, kelompok prioritas justru dipandang sebagai kelompok yang tidak dapat meminjam ke bank (*unbankable*).

Ketiga, dari sisi pembeli rumah, subsidi kredit ini memang membuat harga rumah lebih murah. Namun bisa pula dijadikan kesempatan memperbanyak aset properti secara spekulatif. Sedangkan seleksi calon pembeli tidak dijalankan secara tertib. Sementara itu rumah-rumah yang sudah dibeli tidak bisa ditarik kembali apabila di kemudian hari ditemukan kesalahan dalam proses seleksi pembeli.

Perumahan rakyat dan perumahan komersial adalah dua arena yang berbeda dan memiliki kecenderungan yang seringkali tidak sejalan. Sebagai contoh, subsidi bunga melalui fasilitas likuiditas yang dijalankan pemerintah jelas bertolak belakang dengan rencana Bank Indonesia untuk menerbitkan SBI, karena SBI akan mendorong kenaikan suku bunga. Bak pepatah, dua arah kebijakan ini ibarat arang habis besi pun binasa. Karena itu kebijakan fasilitas likuiditas ini harus segera dievaluasi. Namun jika tetap dipaksakan, ada baiknya Indonesia meniru Amerika Serikat dengan membentuk tim KPK yang menindak berbagai penyimpangan yang diperkirakan akan terjadi.

"Perumahan rakyat dan perumahan komersial adalah dua arena yang berbeda dan memiliki kecenderungan yang seringkali tidak sejalan."

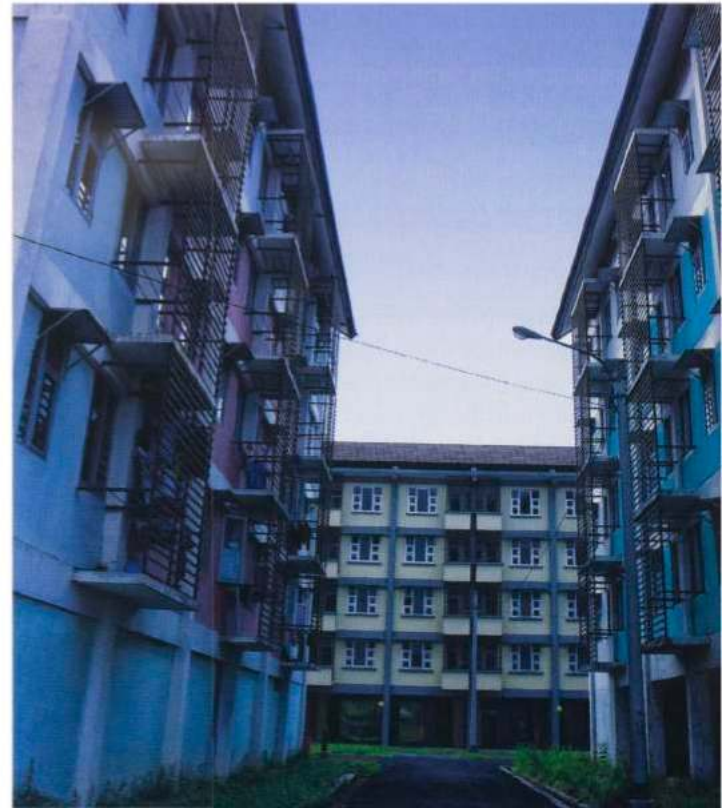
Pembiayaan perumahan rakyat tidak selalu dapat disamakan dengan pembiayaan properti maupun pembiayaan konsumtif lainnya. Berbeda dengan rekayasa finansial dalam pembiayaan properti yang bertujuan untuk memperlancar perputaran bisnis properti, pembiayaan perumahan rakyat bertujuan membuat kelompok prioritas mampu memenuhi kebutuhan papannya. Dengan mengacu pada arah kebijakan perumahan rakyat, otoritas fiskal mengalokasikan dana untuk membangun sistem dan memupuk dana, dan bukan hanya untuk langsung membiayai pinjaman perumahan.

MENGEMBANGKAN SISTEM PEMBIAYAAN PERUMAHAN RAKYAT

Sebagai langkah awal pengembangan sistem, ada beberapa prinsip dan karakter pembiayaan perumahan rakyat yang perlu diperhatikan.

Pertama, pembiayaan perumahan rakyat tidak dapat dipisahkan dari pemenuhan perumahan sebagai hak asasi manusia. Artinya, sistem pembiayaan tidak boleh jatuh pada sistem yang tidak berkeadilan dan tidak memberdayakan keluarga dalam memenuhi kebutuhan dasarnya. Sistem pembiayaan perumahan harus dipupuk secara sistematis, memberdayakan dan memberi kesempatan luas kepada semua kalangan.

Kedua, untuk mengendalikan pengadaan tanah, infrastruktur dan perijinan pemanfaatan ruang yang menjadi komponen



STUDI KASUS : PERMASALAHAN DI RUSUNAMI BERSUBSIDI KALIBATA

Di tingkat praktis telah dijalankan sebuah program pengadaan perumahan melalui pembangunan rumah susun sederhana milik (rusunami) bersubsidi. Dalam sebuah studi kasus di Rusunami Kalibata, Jakarta yang dilakukan Inne Rifayantina, program ini ternyata belum tepat sasaran. Banyak golongan menengah membeli unit rusunami Kalibata tanpa prosedur bersubsidi dengan berbagai tujuan, antara lain:

- Memfasilitasi anak-anaknya supaya dekat ke tempat kerja dan tempat kuliah (bagi yang lajang maupun pasangan muda).
- Untuk investasi jangka pendek (2-3 tahun) dan akan dijual kembali dengan harga jauh lebih tinggi daripada bunga deposito.
- Untuk investasi jangka panjang, agar mendapat pendapatan pasif pada masa pensiun dengan menyewakan rusunami tersebut.

Sebelum mendapatkan izin menghuni pun telah banyak

pemilik yang menjual kembali dengan harga jauh lebih tinggi, untuk mendapat keuntungan antara 30-50 juta rupiah. Pihak pengembang menyatakan, bahwa pengembang tidak mau lagi melaksanakan pembangunan Rusunami Bersubsidi karena proses pelaksanaan dari pemerintah sangat lambat. Pengembang berpaling pada kecenderungan pasar, akibatnya harga jual dan harga sewa rusunami semakin membubung tinggi.

Karena itu perlu dipikirkan bagi para pembuat kebijakan dan pengambil keputusan, agar pengadaan perumahan rakyat bisa tepat sasaran, rusunami bersubsidi tidak menjadi komoditas investasi jangka pendek/panjang. Selain itu pengembang harus dikendalikan agar tetap mematuhi misi pengadaan perumahan rakyat dan tak hanya mengikuti peluang kecenderungan pasar. Penegakan hukum dan sanksi administratif sebagaimana yang tercantum dalam pasal 135 & 152 UU no 01/2011 tentang Perumahan & Kawasan Permukiman, haruslah dilaksanakan.

terbesar pembiayaan perumahan, pemerintah harus mengembangkan moda perumahan umum (*public housing*) sebagai upaya pengembangan aset-aset publik. Bentuknya berupa kawasan permukiman yang semakin meningkat nilainya, termasuk aset-aset kelembagaan untuk pengadaan dan pengelolaannya (*institutional resources*).

Ketiga, karena perumahan adalah hak dasar manusia, maka investasi perumahan tidak dapat dibiarkan begitu saja bagi semua kalangan untuk memenuhinya sendiri-sendiri. Saat ini harga rumah termurah yang ditawarkan pasar perumahan bisa mencapai 5-10 kali lipat dari pendapatan setahun kelompok berpendapatan rendah dan miskin. Ini hampir mustahil bisa dipenuhi dengan skema kredit berjangka konvensional.

Keempat, diperlukan sumber dana pinjaman dalam pengadaan rumah sebagai konsekuensi skema pinjaman berbiaya murah dan berjangka panjang. Sumber pinjaman berbiaya murah dan berjangka panjang dapat berbentuk informal seperti arisan. Sedangkan sumber pinjaman formal memang sulit diadakan dengan bertumpu pada pasar keuangan komersial semata (*mismatch*). Untuk itu perlu dikembangkan sistem kelembagaannya secara khusus. Inilah tugas pemerintah yang belum kunjung mewujudkan hingga kini, padahal sudah diamanatkan sejak tahun 1972 melalui Kongres Perumahan Nasional.

Kelima, adanya pinjaman untuk memperoleh rumah adalah hal yang lumrah. Namun pinjaman tersebut harus didasarkan pada identifikasi kapasitas finansial dan pemberdayaan keluarga

dan kelompok, seperti melalui tabungan dan koperasi perumahan. Tabungan perumahan dapat berupa berbagai cara untuk mengurangi pengeluaran yang tidak perlu, membatasi gaya hidup yang boros, bahkan dapat pula dengan cara menabung bahan bangunan. Adanya keperluan pinjaman jangka panjang tidak meniadakan penggalan potensi tabungan perumahan, karena bagaimanapun rumah adalah manifestasi jati diri penghuninya. Sesuatu yang berasal dari dirinya sendiri akan membuat rasa memiliki dan partisipasi yang tinggi dalam menyelesaikan cicilan pinjaman.

Bagi pemberi pinjaman, tabungan peminjam dipandang sebagai dana pendamping pinjamannya. Namun bagi peminjam, dana pinjaman itulah yang merupakan dana pendamping hasil tabungan perumahannya! Kondisi psikologis seperti ini sangat khas dalam pembiayaan perumahan dan harus dikenali oleh sistem pembiayaan yang dikembangkan.

RUSUN PARTISIPATIF SEBAGAI SOLUSI

Anita Arif menyorongkan sebuah solusi bagi pengadaan rumah susun (rusun) partisipatif. Menurutny, secara prinsip ada dua kunci utama dalam membangun rusun partisipatif di tanah negara, yaitu revitalisasi koperasi warga dan kejelasan hak atas tanah. Kunci pertama bertumpu pada komunitas lokal dan Dinas Koperasi, sedangkan kunci kedua bertumpu pada BPN.

"Kunci pertama Rumah Susun Partisipatif bertumpu pada komunitas lokal dan Dinas Koperasi, sedangkan kunci kedua bertumpu pada BPN."

Kekompakan warga bergantung dari pemahaman dan kesepakan semua pemangku kepentingan bahwa biaya pembangunan rusun partisipatif tidak dibebankan sedikitpun kepada warga alias gratis. Biaya pembangunan juga tidak dibebankan kepada Pemda. Jika kompak, warga bisa mendirikan koperasi perumahan yang sekaligus berfungsi sebagai koperasi simpan pinjam. Disinilah peran Dinas Koperasi yang bisa lebih banyak terlibat, mulai dari membantu segala perizinan pendirian, pelatihan manajemen, sampai pada pembinaannya.

Di pihak lain, BPN memberi jaminan keamanan bermukim. Bentuknya bisa *land sharing*, *land consolidation* atau sejenisnya. Prinsipnya, lahan bisa digunakan secara kolektif namun kepemilikan ruang (unit rusun) bisa saja dialihkan dari seorang/sekeluarga berpenghasilan rendah ke seorang/sekeluarga lainnya dengan kontrol komunitas (koperasi warga). Jadi, kunci kedua ini juga bergantung pada kunci pertama.

BAGAIMANA BISA GRATIS?

Untuk mewujudkan pembangunan rusun gratis bagi penghuninya, prinsip-prinsip pelaksanaannya adalah sebagai berikut:

- Dalam skema ini, ada tiga pihak yang terlibat, yaitu:
 - *Pihak kesatu*: Komunitas di atasnamakan dengan Koperasi Warga,
 - *Pihak kedua*: Bank (Bank DKI, Bank BRI, atau Bank BTN),
 - *Pihak ketiga*: Pemerintah daerah.
- Ketiga pihak membuat MoU, yang pada intinya Pihak Kesatu meminjam sejumlah dana untuk membangun rusun dari Pihak Kedua dengan jaminan dari Pihak Ketiga;
- Pihak Ketiga memiliki dana yang tersimpan di Dispenda, berupa dana kewajiban para pengembang pembangun apartemen dan perumahan masyarakat berpenghasilan menengah dan atas, untuk membangun perumahan bagi masyarakat berpenghasilan rendah;
- Pemerintah daerah sebagai regulator dan pelayan publik menyetorkan sejumlah dana dari pengembang di Dispenda ke rekening Koperasi Warga secara berkala. Alternatif lain adalah mengatur agar pengembang yang sedang membangun perumahan kelas menengah dan kelas atas langsung mengalokasikan dana untuk perumahan kelas bawah



ke Koperasi Warga tersebut. Selanjutnya Koperasi Warga membayar cicilan dana pinjaman pembangunan rusun;

- Ada dana stimulan dari ke deputian perumahan swadaya, Kemenpera untuk pembangunan baru dalam program BSPS atau PKP sebesar 10 juta rupiah per unit hunian.
- Selain itu ada dana dari PNPM Mandiri Perkotaan untuk pembangunan fasilitas sosial & fasilitas umum.
- Sumber tambahan lain bisa didapatkan dari korporasi di bidang pembangunan, misalnya PT. Holcim Indonesia, Tbk., PT. PHILIPS, PT. SMARTRUSS, dan sebagainya.
- Semua proses pembiayaan harus transparan dan akuntabel. Karena itu Koperasi Warga harus benar-benar berfungsi, memegang dan menjalankan prinsip gotong royong.

SOLUSI YANG MEMENANGKAN SEMUA PIHAK

Semua pihak yang terlibat dalam pengembangan rusun ini akan mendapat keuntungan atau manfaat. Kurang-lebih, berikut adalah manfaat dan keuntungan yang akan didapatkan masing-masing pihak:

- **Warga**: Mendapat rumah dan lingkungan yang lebih baik dengan jaminan keamanan bermukim dengan gratis. Selain itu, kemampuan ekonomi warga juga meningkat dan kehidupan sosial lebih terorganisasi.
- **Pemda/Pemkot**: Wilayah dan kotanya menjadi tertata lebih baik, lingkungan alam jadi lebih sehat, memperkecil *backlog* perumahan, mengatasi masalah-masalah yang selama ini dialami UPT Rusun di DPGP, nilai lahan meningkat sehingga penerimaan dari PBB ke Dispenda pun meningkat.
- **Kemenpera**: Dapat memenuhi tupoksi dalam penyediaan



perumahan bagi MBR dalam bentuk stimulan perumahan swadaya (BSPS dan PKP).

- **BPN:** Peningkatan kinerja akan pelayanan publik, memperjelas dan menguatkan dasar hukum penggunaan lahan-lahan yang tidak jelas statusnya.
- **Bank:** Mendapatkan nasabah yang kuat dan punya nilai keberlanjutan (sebagai peminjam, sudah selayaknya Koperasi warga juga menjadi nasabah Bank).
- **Pengembang:** Dapat memenuhi kewajibannya (membangun perumahan bagi masyarakat bawah senilai 20 persen pembangunan perumahan menengah dan atas) dengan lebih mudah, tanpa harus bingung mencari lahan dan segala perizinan. Selain itu nama pengembang pun bisa diiklankan di Rusun dan di Koperasi Warga.
- **Perusahaan Pendukung:** Dapat menyalurkan dana CSR dengan lebih mudah, dan memiliki nilai keberlanjutan bagi promosi/iklan produk-nya.
- **Perguruan Tinggi:** Dapat membumikan teori, melakukan penelitian, mempraktekkan/menguji hipotesa, melakukan pengabdian masyarakat, dan melatih mahasiswa untuk lebih trampil dan berjiwa entrepreneur sosial.
- **Relawan Pemerhati (Forkim & SUD-FI):** Dapat membumikan pemikiran hasil diskusi, melakukan pilot sebagai bahan evaluasi dan penyusunan pedoman peremajaan permukiman yang lebih matang untuk pembangunan selanjutnya dan pembangunan berkelanjutan.

Sistem ini mengandung konsep keberlanjutan. Hal-hal penting yang membuktikan keberlanjutan sistem ini adalah:

- Proses keberlanjutan dimulai dari hidupnya semangat gotong royong yang mendasari pendirian koperasi warga,

sebagai wadah pengelolaan segala sumber daya bersama untuk kepentingan bersama.

- Warga tidak dikenakan biaya pembangunan rusun partisipatif beserta fasilitas sosial dan fasilitas umumnya. Namun koperasi warga bertanggung jawab atas pemeliharaan dan kelangsungan rusun, fasilitas sosial dan fasilitas umum di lingkungannya, serta pembayaran PBB.
- Cicilan hutang di bank (biaya pembangunan rusun) dibayar dari berbagai sumber yang telah disebutkan di atas (Pemda, Kemenpera) serta pemasukan dari unit hunian sewa di lantai 3 dan 4.
- Setiap anggota koperasi warga dikenakan biaya keanggotaan, ada simpanan pokok, simpanan wajib, dan simpanan sukarela. Setiap anggota koperasi berhak meminjam sejumlah dana dengan aturan-aturan yang disepakati bersama. Pinjaman diutamakan untuk pengembangan usaha mikro dan kecil.
- Koperasi juga mengelola urusan perumahan seperti: iuran listrik, air, kebersihan, keamanan, dan PBB (Pajak Bumi dan Bangunan).
- Setiap tahun, sebagian keuntungan total koperasi warga dibagikan kepada semua anggota koperasi, sebagian lagi tetap disimpan sebagai dana cadangan dan operasional rusun dan lingkungan.
- Prinsip utama dalam menjalankan koperasi ini adanya integritas, transparansi dan akuntabilitas dari anggota pengurus maupun anggota non-pengurus.
- Koperasi juga berfungsi sebagai wadah pengembangan UMKM (Usaha Mikro, Kecil dan Menengah) setiap anggotanya. Dengan demikian koperasi berfungsi sebagai wahana peningkatan kesejahteraan bersama.

Apabila skema diatas dapat dilembagakan dan dijalankan, maka kesempatan masyarakat berpenghasilan rendah di perkotaan akan semakin besar dalam mendapatkan rumah tinggal yang layak. Dengan memanfaatkan nilai luhur bangsa, gotong-royong, sebagai prinsipnya, maka pemerataan kesejahteraan dalam bidang perumahan dapat tercapai. ■

Sumber:

Milis sud_forum@yahoogroups.com; thread berjudul:

- **Membenahi Pembiayaan Perumahan Rakyat** (2010)
- **Berita - Optimalkan Perumnas Sebagai PSO Perumahan** (2010)
- **Rusunami Bersubsidi Sangat Tidak Tepat Sasaran** (2011)
- **Gotong Royong Syarat Utama Pembangunan Berkelanjutan** (2012)

Kontributor: **Anita Arif, M. Jehansyah Siregar, Inne Rifayantina**



SUD
sustainable
urban development
forum

Potensi Rumah Apung: Mencari Terobosan untuk Perumahan Rakyat

Tulisan ini adalah rangkuman diskusi dalam milis sud_forum@yahoogroups.com

Saat ini telah berkembang teknologi rumah apung (*floating homes*). Secara tradisional, beberapa daerah di Indonesia telah memiliki konsep rumah apung semacam ini. Konsep rumah apung sudah cukup efektif sebagai solusi kawasan yang adaptif terhadap perubahan iklim, terutama kenaikan muka air laut dan genangan akibat banjir. Mengingat dua pertiga wilayah Indonesia adalah air, maka tata ruang air pun perlu diperhitungkan.

Konsep rumah apung ini lebih menarik, karena bisa mengikuti naik turun muka air laut dan banjir. Belanda adalah contoh negara yang telah mengimplementasikan konsep ini. Versi rumah apung yang dikembangkan *Aquatecture* Belanda berupa perahu kotak dari beton yang difabrikasi di tempat khusus dan dipindah-

kan lewat air. Kemudian perahu tersebut diikatkan ke tiang-tiang yang memungkinkan bangunan bergerak vertikal mengikuti muka air. Belanda sudah mengembangkan apartemen 80 unit yang menggunakan konsep apung ini. Sementara itu di Malaysia konsep rumah apung telah dijual secara komersial.

Rumah apung ini cocok diterapkan di Kalimantan, Sumatera, dan Pantura Jakarta. Di sepanjang sungai di Kalimantan dan Sumatera umumnya terdapat MCK terapung. Tetapi saat ini jumlahnya berkurang karena berpindah ke daratan. Salah satu penyebabnya adalah gangguan gelombang yang ditimbulkan kapal yang hilir mudik. Di Tanjung Pinang, Kepulauan Riau, rumah apung sudah mulai ditata dengan dibangunnya pelantar beton yang menggantikan pelantar kayu di sisi laut. Pelantar ini yang bisa dilalui oleh sepeda motor atau kendaraan kecil lain. Dulu ada yang namanya rumah Bandung di Pontianak, semacam



perahu cukup besar yang digunakan sebagai rumah apung dan bisa berpindah tempat.

BAGAIMANA MEMBANGUN KAWASAN RUMAH APUNG

Permukiman tepi air perlu diatur dan diberi ruang supaya tidak hanya terjadi pembangunan yang berbasis daratan saja. Sebagian besar wilayah Indonesia terdiri dari laut atau perairan. Jadi sudah sepatutnya ada permukiman di atas air yang bisa jadi percontohan. Tentu saja permukiman ini perlu didukung oleh teknologi dan fasilitas yang memadai seperti sekolah apung, puskesmas apung, pasar apung, dan lainnya.

"Rumah apung dan rumah tiang di tepi sungai sudah ada sejak beratus tahun yang lalu, tetapi peraturan perundangan masih kurang sigap dan kurang realistis menanggapi."

Pembuatan arahan pembangunan baru di lahan yang kosong

tepi sungai tentu berbeda dengan pengaturan permukiman lama yang secara historis sudah berada/berkembang di tepi sungai sejak awal perkembangan sebuah kota. Permukiman lama sudah ada bahkan sebelum undang-undang dan berbagai peraturan formal lainnya diterbitkan. Permukiman tersebut mengandung banyak bukti sejarah dan pelajaran kearifan lokal dalam menyikapi perilaku naik-turun air, banjir, dan gelombang. Rumah apung dan rumah tiang di tepi sungai sudah ada sejak beratus tahun yang lalu, tetapi peraturan perundangan masih kurang sigap dan kurang realistis menanggapi. Bahkan peraturan lingkungan di tepi sungai Mahakam atau Barito yang lebarnya 300 meter sama peraturan yang mengatur tepian sungai Ciliwung yang sudah menyempit dari 50 meter menjadi 10 meter.

Kawasan sungai merupakan ruang yang dikuasai negara dan harus diamankan demi kepentingan masyarakat banyak. Sungai harus dapat berfungsi mengalirkan air dengan lancar supaya tidak banjir. Karena itu perlu dikembangkan solusi kreatif yang bisa melayani kebutuhan masyarakat banyak dan perkembangan kota berkelanjutan. Jika terbelenggu paradigma lama seperti hak tanah, bisa saja lahan tepian sungai tetap dalam kepemilikan dan penguasaan pemerintah. Tetapi pemerintah dapat mengizinkan penggunaan tertentu yang memenuhi persyaratan teknis.

STUDI KASUS: KAMPONG AYER, BRUNEI

Kampung Ayer terletak di Bandar Seri Begawan, ibukota Brunei Darussalam. Seluruh bangunan di tempat ini didirikan di atas Sungai Brunei berupa rumah panggung dan jalur pejalan dari kayu. Ada lebih dari 30.000 penduduk atau sekitar 10 persen penduduk Brunei yang menghuni Kampung Ayer.

Sebenarnya Kampung Ayer terdiri dari 43 desa yang terhubung satu sama lain oleh titian pejalan sepanjang lebih dari 29 km. Ada lebih dari 4.200 bangunan yang terdiri dari rumah, masjid, restoran, toko, sekolah, dan rumah sakit. Titian sepanjang 36 km menghubungkan bangunan-bangunan ini. Kendaraan air yang ada adalah perahu boat kayu panjang.

Walaupun dari kejauhan tampak seperti pemukiman ku-muh, sesungguhnya pemukiman ini menikmati kenyamanan modern seperti AC, televisi satelit, akses Internet, saluran air bersih dan listrik. Wilayah ini mempertahankan warisan arsitektur rumah kayu dengan interior penuh hiasan. Wilayah ini telah didiami selama lebih dari 1300 tahun.

Untuk melindungi warisan berharga ini, pemerintah Brunei



menyediakan berbagai fasilitas seperti titian, dermaga beton, saluran air, telepon, listrik, sekolah, kantor polisi, hingga stasiun pemadam kebakaran.

Pemerintah tidak perlu memberi sertifikat kepada rumah apung, tetapi dapat memberikan izin menambat pada lokasi tertentu, sepanjang tidak mengganggu aliran air dengan persyaratan tertentu, dalam jangka waktu tertentu, dengan sekaligus menyediakan pelayanan air bersih dan air limbah. Besar harapan bahwa penataan ruang serta penataan bangunan dan lingkungan dapat mengembangkan pengaturan yang realistis dan dapat diterapkan serta secara kreatif memecahkan masalah dan tantangan zamannya.

Prototipe rumah apung untuk masyarakat tradisional di tepian sungai di tanah air perlu dikembangkan. Tentu banyak hal yang perlu dipertimbangkan agar sesuai dengan kebutuhan masyarakat dan situasi ekologisnya. Perbedaan kondisi geografis sungai membutuhkan penanganan yang berbeda, sehingga rancangan rumah apung di Kalimantan mungkin berbeda dengan Jakarta.

"Prototipe rumah apung untuk masyarakat tradisional di tepian sungai di tanah air perlu dikembangkan."

Rumah apung bisa diterapkan bila kondisinya sesuai, misalnya perumahan di waduk yang dijadikan muka di Kota Baru Parahyangan, atau di danau buatan di Pantai Indah Kapuk. Namun untuk menjadikannya sebagai prototipe perumahan rakyat perkotaan, perlu diperhatikan hal-hal yang telah disebutkan di

atas. Kebijakan pengembangan hunian di sisi sungai ini sebaiknya dibatasi hanya untuk daerah yang memang secara alamiah dan tradisional sebagian besar berbasis di perairan. Untuk kota-kota sebagian besar wilayahnya berupa daratan, perlu ada ketentuan atau persyaratan tambahan. Pada prinsipnya, kebijakan tetap membatasi reklamasi dan penggunaan bantaran sungai atau sempadan pantai untuk budidaya. Dalam kondisi-kondisi tertentu seperti perluasan infrastruktur yaitu bandara dan pelabuhan, atau karena kondisi daratannya tidak memungkinkan untuk perluasan seperti kota Bengkulu yang dibatasi oleh fisiografi kawasannya, pembatasan bisa dipertimbangkan kembali.

MASALAH DAN KENDALA: ANTARA BIROKRASI DAN LAPANGAN

Parahnya permasalahan di bidang birokrasi menyebabkan semua ide bagus mengalami kemacetan apabila dibawa ke ranah birokrasi. Akibatnya ide kampung susun, rumah apung, atau alokasi tanah untuk rakyat jelata yang semuanya sejalan dengan konstitusi UUD 1945, sulit terwujud.

Kondisi ini diperparah dengan sikap birokrasi yang menghindari interaksi dengan kalangan LSM yang tidak mau diatur oleh sistem birokrasi yang tidak transparan. Padahal, sejak awal reformasi prinsip-prinsip tatakelola yang baik sudah disepakati oleh berbagai tingkatan dan sektor pemerintahan. Kerjasama birokrasi dengan LSM juga cenderung macet karena cara kerja masing-masing yang berbeda. Untuk itu diperlukan semacam protokol yang



menjembatani keduanya. Komunikasi terbuka perlu dilaksanakan agar tidak menimbulkan prasangka dan sikap saling menyalahkan. Salah satu kegiatan yang bisa mensinergikan adalah *action research* bersama sebagai cara yang baik dan obyektif untuk menggali solusi berdasarkan kenyataan di lapangan.

"Kerjasama birokrasi dengan LSM juga cenderung macet karena cara kerja masing-masing yang berbeda."

Substansi gagasan terpadu memang sudah sering disampaikan sejak dulu yaitu sekitar tahun 80 hingga 90-an. Namun persoalannya terletak pada kemauan untuk terbuka dan transparan dalam berkolaborasi. Perbedaan sistem bukanlah masalah besar karena bisa dibuat protokol bersama untuk menjembatani. Yang penting adalah tidak ada dominasi/hegemoni, inklusif, tidak ada prasangka, tidak diskriminatif, dan agendanya terbuka, baik dengan sektor lain di dalam kelembagaan masing-masing maupun antar kelembagaan. Tingkat berikutnya adalah kesiapan berbagi sumber daya sebagai landasan bersama dan berbagi peran dalam

implementasi berdasarkan kompetensi inti masing-masing.

Baik organisasi non pemerintah maupun birokrasi memiliki kekurangan dan kelebihan. Dalam beberapa kasus LSM juga tidak steril dari korupsi. Hambatan mental untuk bekerja sama semacam ini justru tidak konstruktif dan kondusif untuk mengembangkan solusi yang memuaskan semuanya. Dalam tubuh birokrasi sendiri sedang dilakukan reformasi birokrasi melalui manajemen perubahan di berbagai aspek, antara lain dalam peraturan, organisasi, tatalaksana, SDM, pelayanan publik, budaya kerja, akuntabilitas, pengawasan dan sebagainya.

Pendekatan yang kreatif dan kolaboratif bisa dilakukan untuk membongkar belenggu sistem administrasi birokrasi. Salah satu contohnya adalah pendekatan ala Jokowi yang berani melakukan *reverse accountability*. Bila secara konstitusi tujuannya benar, pejabat publik bisa merespon kebutuhan khusus (untuk kegiatan terobosan tanggap bencana, pemberdayaan komunitas, perbaikan lingkungan permukiman kumuh). Untuk itu perlu disiapkan proposal program khusus yang menggunakan *non-earmarked budget*. Proposal ini bisa dipertanggungjawabkan melalui perubahan APBD. Yang penting, pelaksanaannya tertib administrasi dan memang untuk kepentingan rakyat serta diselenggarakan secara



partisipatif. Dengan demikian, terobosan ini dibenarkan baik secara politis maupun birokratis.

MEMBANGUN CONTOH

Sebuah proyek ujicoba bersama merupakan langkah yang tepat untuk membangun contoh kawasan rumah apung. Ujicoba ini harus ditentukan berdasarkan kriteria yang disepakati bersama, sehingga menumbuhkan rasa memiliki setiap pihak yang terlibat proyek ini. Melalui proses pembelajaran secara kolaboratif akan diperoleh berbagai kemampuan kerjasama lintas sektor dan lintas pelaku yang lebih baik. Dengan demikian tantangan ke depan yang semakin besar dan pelik pun akan lebih mudah diatasi bersama.

Proyek bersama yang lebih kongkrit adalah membuat suatu kawasan percontohan seluas 1 hektar, misalnya di tepi sungai Martapura atau Barito di Banjarmasin. Pihak pemerintah daerah sudah menyediakan lokasi untuk dijadikan semacam kampung budaya. Berbagai eksperimen teknologi hunian apung dapat

dilaksanakan di sana, termasuk teknologi bangunan, pengolahan air bersih, sampah, sanitasi, energi, termasuk *aquaculture* untuk pengembangan pertanian di air. Dalam hal ini, anggota SUD-FI yang memiliki berbagai macam keahlian bisa berpartisipasi, mulai dari tata ruang, desain rumah, pemberdayaan komunitas, pengembangan sarana komunikasi, dan lain-lain. Proyek eksperimen ini dapat menjadi model percontohan yang menarik.

Di lahan seluas 1 hektar (100x100m), diperkirakan dapat dikembangkan sekitar 25 kompon yang masing-masing berisi 4 unit rumah. Dengan demikian ada sekitar 100 unit rumah dua lantai dengan luas 80 meter persegi dan dapat menampung 500 jiwa per hektar. ■

Sumber:

Milis sud_forum@yahoogroups.com; thread berjudul: **Floating Homes**, 2012

Kontributor: **Doni J. Widianono, Iman Soedradjat, Suhadi Hadiwinoto, Jehansyah Siregar**

CLUSTER 3 - PROSPERITY



“People, planet and profit are not alternative goals, or a compromise result. A positive impact on people and planet can be achieved whilst also delivering profitable growth.”

(Peter Fisk dalam buku *People, Planet, Profit*, 2010, p.3)



EVALUASI 25 TAHUN PENGEMBANGAN KOTA BARU DI KAWASAN METROPOLITAN

*Rangkuman Policy Dialogue and Roundtable Discussion:
"Evaluasi 25 Tahun Pengembangan Permukiman Skala Besar (Kota
mandiri) di Kawasan Metropolitan", Jakarta, 21 Juli 2011*

Gagasan kota baru lahir sebagai upaya mencari solusi atas persoalan perumahan dan permukiman (*housing backlog*) yang mulai dirasakan secara serius di kota-kota besar, sekaligus sebagai upaya untuk mengurangi perkembangan kota yang menyebar secara acak di pinggiran kota-kota besar, seperti Jakarta. Selain itu, konsep pengembangan kota baru berdasar pada kenyataan bahwa telah terjadi penurunan kualitas hidup di kota-kota metropolitan akibat keterbatasan lahan untuk perumahan dan infrastruktur kota.

Pada skala nasional, Pemerintah tentunya memiliki kewajiban untuk menjawab persoalan-persoalan diatas dengan tepat. Antara

lain Pemerintah menciptakan pusat-pusat permukiman skala besar, sekaligus pusat pertumbuhan ekonomi baru di seputar kota metropolitan, guna mengurangi beban berlebihan yang dipikul oleh kota inti. Skema kemitraan antara pemerintah (pada berbagai tingkatan) dan pengembang dirasakan sebagai bentuk yang tepat.

KILAS BALIK PENGEMBANGAN KOTA BARU

Sesungguhnya pengembangan kota baru bukanlah hal baru bagi Indonesia. Kota baru sendiri dapat didefinisikan sebagai bentuk pengembangan lahan terpadu (*integrated land development*) untuk fungsi-fungsi utama tertentu, khususnya permukiman, pendidikan dan industri dengan luas lahan yang dikelola lebih besar dari 500 hektar. Kota baru mandiri diharapkan dapat me-

nampung kebutuhan bermukim yang layak untuk semua lapisan masyarakat dalam lingkungan perkotaan yang sehat dan produktif secara berkelanjutan.

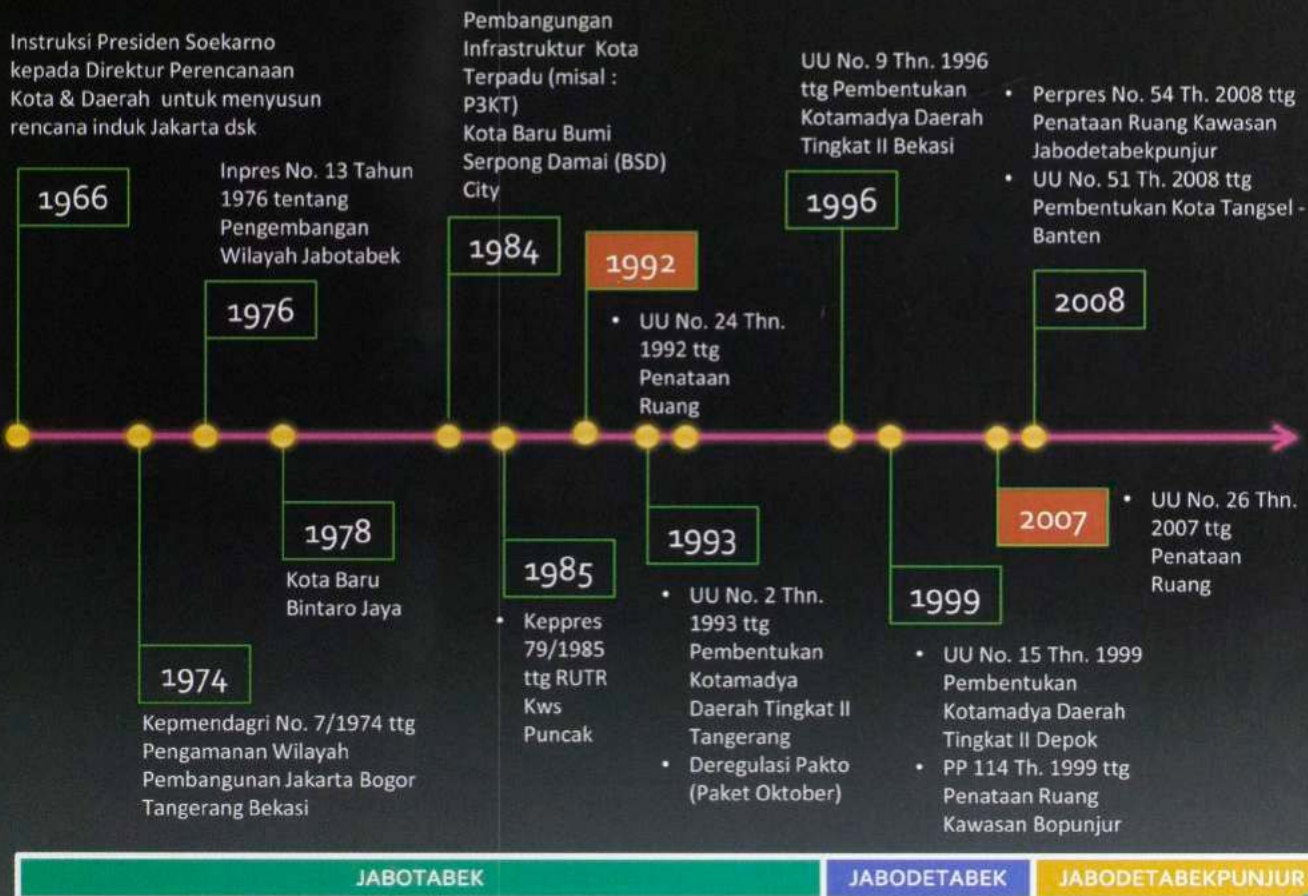
Pada awalnya justru Pemerintah bersama-sama dengan Pemerintah Daerah yang memprakarsai lahirnya beberapa kota baru. Di era tahun 1950–1980, pengembangan kota baru diprakarsai Pemerintah di kawasan Kebayoran Baru dan Pekanbaru. Selanjutnya, Palangkaraya adalah kota baru hasil prakarsa Pemerintah Provinsi. Namun demikian peran swasta dalam pengembangan kota baru semakin menguat sejak 1980-an hingga kini. Hal ini dipengaruhi oleh regulasi pendukung pembangunan perumahan dan permukiman skala besar, seperti rancangan penataan ruang wilayah Jabotabek dan UU No. 4 tahun 1992 tentang Perumahan dan Permukiman.

Pemerintah mengeluarkan paket kebijakan ‘keterbukaan bagi para investor asing maupun dalam negeri’ melalui Pakto-1988 berbentuk deregulasi, debirokratisasi dan desentralisasi. Kebijakan ini secara fundamental mengurangi peran Pemerintah sekaligus mendorong peran aktif pihak swasta sebagai aktor utama pembangunan. Kebijakan pengembangan permukiman skala besar (kota baru) diinisiasi pada tahun 1985, yang ditandai dengan pengembangan Bumi Serpong Damai (BSD). Kota baru ini dibangun di areal seluas kurang lebih 6.000 hektar di Serpong, Kabupaten Tangerang oleh konsorsium pengembang swasta.

KONSEP IDEAL DAN REALITAS

Secara ideal, kebijakan pengembangan kota baru seharusnya disusun berdasarkan prinsip pembangunan kota yang terpadu

Konteks Regulasi Pengembangan Kota Baru di Jabodetabek





dengan pengembangan infrastruktur handal, efisiensi lahan dan efektivitas pelaksanaan dan pengelolaannya. Dengan demikian diharapkan tercipta kawasan perkotaan dengan lingkungan kehidupan yang lebih berkualitas, lebih produktif dan lebih sensitif terhadap dinamika sosial. Selain itu, tercipta kota baru sebagai bagian dari sistem kota-kota dalam perspektif pengembangan kawasan bahkan, secara lebih luas, sistem wilayah.

Namun kenyataan menunjukkan beberapa hal yang belum berjalan sebagaimana yang diharapkan. Pengembangan kota baru tidak terlepas dari berbagai permasalahan. Sejauh ini kota baru belum mampu tumbuh menjadi kota mandiri, namun masih sebatas kota tempat bermukim (*dormitory*) saja. Fasilitas sosial dan fasilitas umum yang disediakan terkesan bersifat eksklusif, terbatas untuk melayani lingkungan internal. Sementara itu akses bagi masyarakat sekitarnya belum diakomodasi secara luas.

Selain itu pengembangan kota baru sedikit banyak menjadi pemicu perkembangan kawasan perkotaan horisontal yang telah mengkonversi sawah/pertanian, lahan-lahan produktif dan kawasan lindung yang cukup signifikan. Perkembangan kawasan perkotaan ke segala arah yang tidak terintegrasi baik dalam bingkai pengembangan wilayah memberikan dampak yang serius terhadap lingkungan. Fenomena ini dikenal dengan sebutan *ecological overshoot*, dimana terjadi pemborosan pola konsumsi lahan dan sumber daya alam yang melebihi kapasitas yang tersedia.

Ambilah contoh Kota Jakarta. Dengan defisit sebesar 1,46 gha/kapita, maka Jakarta telah mengkonsumsi lahan dan sumberdaya alam (khususnya energi) secara berlebihan, di atas daya dukung lingkungannya. Dengan analogi yang sama untuk Kawasan Jabodetabekpunjur, dengan defisit sebesar 0,71 gha/kapita, maka kawasan ini pun telah mengalami *ecological overshoot*. Isu-isu diatas seyogyanya dapat lebih diperhatikan dalam praktek pengembangan kota baru ke depan.

PENTINGNYA PENGEMBANGAN KOTA BARU

Pengembangan kota baru penting dipahami dalam bingkai pengembangan wilayah (*regional development perspective*). Pengembangan ini sangat terkait erat dengan pembentukan struktur ruang kawasan yang mencerminkan hubungan antara jaring-

an infrastruktur dan pusat permukiman perkotaan. Kota baru memiliki peran yang sangat signifikan dalam pengembangan wilayah, yaitu sebagai pusat pertumbuhan baru skala besar yang berfungsi sebagai *counter magnet* bagi kota-kota inti yang berjarak 20-30 km. Selain itu kota baru juga dapat berperan sebagai pusat pertumbuhan kawasan/wilayah, khususnya wilayah terbelakang (*frontier region*).

Pengembangan kota baru harus didukung dengan penyediaan infrastruktur yang memadai. Infrastruktur merupakan katalisator bagi keberlangsungan metabolisme kawasan perkotaan. Maka keberadaan infrastruktur di kota baru harus komplementer (saling mengisi dan saling menunjang) dengan infrastruktur kawasan. Infrastruktur tersebut tidak hanya melayani sistem internal kota baru, namun juga melayani sistem eksternal bagi masyarakat perkotaan yang lebih luas secara inklusif.

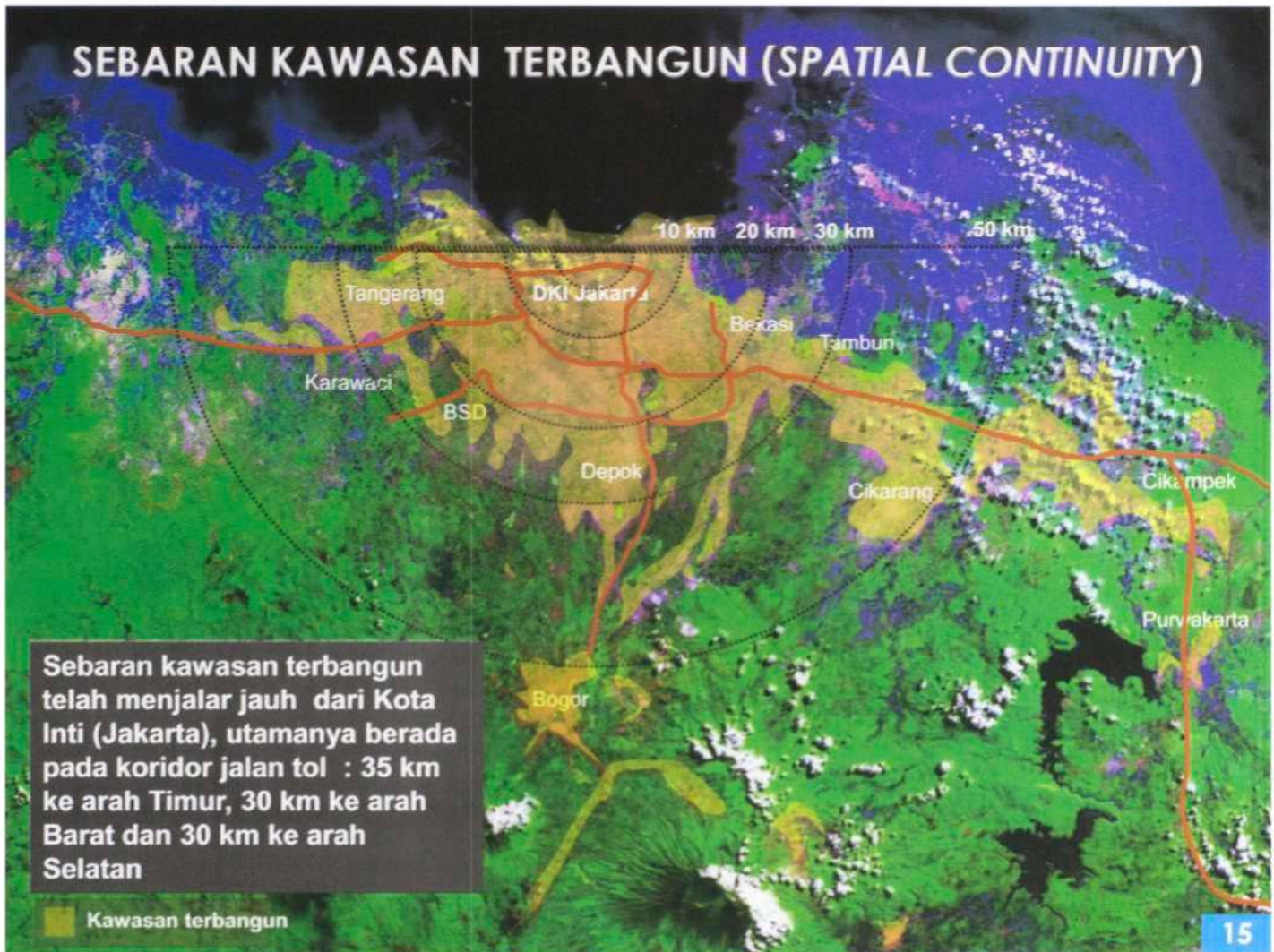
Sebagai contoh adalah infrastruktur transportasi dan ruang terbuka hijau. Peningkatan pelayanan transportasi massal antar-moda seperti jaringan kereta api dan jaringan bus (*commuter*) yang dilengkapi fasilitas *park-and-ride*, dimaksudkan untuk meningkatkan efisiensi dan kelancaran aliran perpindahan manusia.

Demikian pula halnya dengan infrastruktur hijau yang dikenal dengan Ruang Terbuka Hijau (RTH). Pengembangan kota baru dapat berperan secara signifikan membantu pemerintah daerah setempat dalam mewujudkan agenda RTH persen sesuai amanat UU No. 26/2007 tentang Penataan Ruang. Untuk itu, perencanaan dan perancangan kota baru senantiasa mengedepankan keterpaduan yang dikaitkan dengan keberadaan Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) setempat dan RTR kawasan perkotaan, seperti RTR Jabodetabekpunjur.

Selanjutnya keberadaan sumber daya lahan yang terbatas pada kawasan perkotaan harus dimanfaatkan secara bijak dan dengan penuh kehati-hatian agar tidak memberikan dampak negatif bagi lingkungan. Sebagai visi jangka panjang, Kota Hijau seyogyanya benar-benar menjadi inspirasi dalam setiap tahapan penataan ruang dan pengembangan kota baru. Perhatian terhadap daya dukung dan daya tampung lingkungan, pengurangan telapak ekologis, serta upaya mempertahankan keberadaan kawasan lindung adalah bagian yang tak terpisahkan dari proses tersebut.

EVALUASI KEBIJAKAN

Menurut Hazaddin Tende Sitepu, di era 80-an industri properti bergerak dan meningkat dengan pesat. Kota baru atau kota mandiri tumbuh di sekitar kota-kota metropolitan dan kota besar. Saat itu infrastruktur tidak memadai karena pemerintah mengalami kesulitan mendukung perkembangan perumahan permukiman yang dibangun. Pengembang membangun perumahan lebih cepat daripada penyediaan infrastruktur oleh pemerintah.



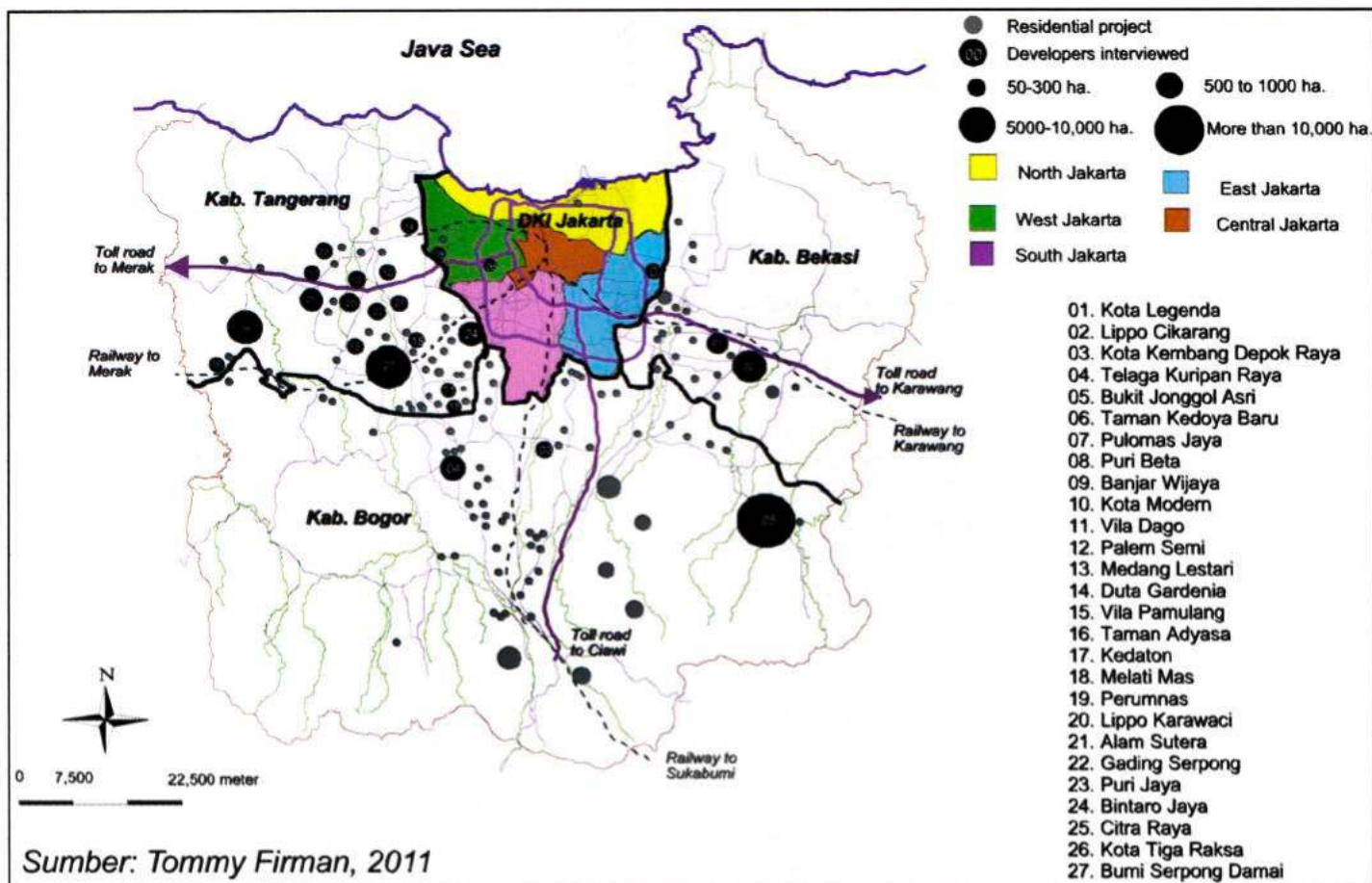
Maka pada tahun 1992 terbitlah UU No. 4/92 untuk membatasi atau menjaga ruang gerak pengembang agar mengikuti regulasi. Akan tetapi undang-undang ini masih mengandung kelemahan, karena hanya membatasi tetapi tidak mengatur saat industri properti sedang menurun.

Berdasarkan UU No. 4/1992, diterbitkanlah PP No. 80/1999 tentang Kawasan Siap Bangun dan Lingkungan Siap Bangun yang Berdiri Sendiri (Kasiba-Lisiba BS). Dalam semangat eforia otonomi, peraturan ini memberikan kewenangan sangat besar kepada pemerintah kota dari kabupaten. Akibatnya justru bupati dan walikota juga tidak bisa melaksanakan karena kewenangannya terlalu besar. Kemudian badan pengelola Kasiba-Lisiba harus berupa BUMN, BUMD atau badan lain yang ditunjuk, sehingga kurang menarik bagi dunia usaha. Sampai tahun 2011 dikeluar-

kan 150 surat keputusan untuk lokasi Kasiba-Lisiba, tetapi hanya 4 lokasi yang memiliki badan pengelola. Ini berarti hampir bisa dikatakan peraturan ini tidak berjalan.

Tujuan pembentukan Kasiba-Lisiba adalah mengendalikan harga tanah dan menjamin hunian bagi masyarakat berpenghasilan rendah (MBR). Tetapi sumber pembiayaan badan pengelola tidak jelas sehingga program Kasiba-Lisiba tidak berjalan maksimal. Sementara itu penyediaan hunian bagi MBR tidak dapat diserahkan sepenuhnya kepada swasta. Namun di lain pihak BUMD dan BUMN tidak dapat bersaing dengan pihak swasta dalam hal kualitas penyediaan maupun pengelolaannya.

Bagi Jo Santoso, masalah pokok pengembangan kota baru antara lain adalah pembangunan fisik yang tidak seimbang dengan pengembangan kebijakan, sehingga tidak kota baru efektif.



Selain itu pengembangan kota baru tidak terintegrasi dengan konsep pengembangan kota secara menyeluruh. Terakhir, adanya kecenderungan region menjadi objek masyarakat kota.

Di era pemerintahan Soeharto, pembangunan kota lebih fokus kepada pembangunan ekonomi, sehingga kebijakan sektor perumahan tidak lepas dari kebijakan dasar pembangunan ekonomi nasional. Saat itu pembangunan perumahan masih cukup sentral. Di kawasan perumahan baru terlihat adanya pencampuran penyediaan rumah bagi berbagai kelas (MBR sampai rumah bagi kelas atas) dan lebih tidak tersegregasi antar kelas.

Selepas tahun 1980-an, kepemilikan rumah menjadi tujuan, sehingga pembangunan rumah yang terintegrasi mulai dipecah-pecah. Sebagai contoh, di sekitar Jakarta muncullah perumahan di Klender, Karawaci, dan lainnya yang merusak pembangunan rumah yang terintegrasi. Hal ini yang menyebabkan segregasi dan kekacauan (pulau-pulau kebahagiaan) karena pengadaan dan pembelian tanah yang tidak terkoordinir.

Indikasi adanya kota baru cukup positif, namun diperlukan

penelitian lebih mendalam mengenai dampak pengembangan kota baru. Saat ini pemerintah kehilangan kendali atas pengembangan perumahan. Isu-isu politis masih sangat kuat sehingga di tingkat nasional lebih terfokus kepada agenda-agenda para ekonom dan seringkali tidak membahas hal-hal vital dalam penyediaan perumahan. Dengan demikian, kebijakan perlu dibangun dengan dasar integrasi antara pembiayaan, perencanaan, sistem pembangunan dan pengelolaan, dengan harapan dapat mendukung *urban sustainability*.

Dalam pandangan Tommy Firman, *urban sustainability* sangat berkaitan erat dengan perencanaan. Hingga kini kota baru cenderung hanya berfungsi sebagai *dormitory town*, menyebabkan segregasi kelas masyarakat semakin terlihat jelas dan terbentuknya *post urbanization*. Kecenderungan pengembangan kota baru saat ini adalah menjual *image*, desain yang eksklusif ala Barat, spekulasi lahan, hunian kepadatan rendah dan eksklusif, serta adanya pelanggaran tata ruang. Sementara itu segregasi ruang urban menyebabkan polarisasi yang menghasilkan kantong-kantong hunian

eksklusif, segregasi kelas sosial masyarakat, masyarakat kelas atas semakin eksklusif, dan akibat pengelolaannya diserahkan pada swasta, pemanfaatan PSU menjadi terbatas.

EVALUASI PELAKSANAAN

Ignesjz Kemalawarta menguraikan, gabungan beberapa pengembang mencoba membuat kota mandiri Bumi Serpong Damai (BSD) untuk mengurangi beban kota Jakarta. Perencanaan dasar kota ini memperhatikan 5 faktor, yaitu: marga, wisma, suka, karya, dan penyempurna. Dalam pelaksanaannya, perencanaan kota disesuaikan dengan permintaan pasar (dalam batas kewajaran) dan memperhatikan tingkat ekonomi masyarakat lokal. Adapun pengembangan kota skala besar dilakukan secara bertahap.

Beberapa hambatan muncul dalam pengembangan BSD. Pemerintah dianggap tidak mendukung infrastruktur regional. Akibatnya dalam pelaksanaan BSD harus bekerjasama dengan pihak swasta lain. Selain itu tidak ada koordinasi antar pengembang dan pemerintah daerah kurang mendukung dan mengakomodasi koordinasi antar pengembang. Karena adanya pengembangan infrastruktur besar-besaran pada masa awal, munculah *leakage* dari pengembang-pengembang kecil di sekitar BSD. Sementara itu pergantian kekuasaan tidak berdampak besar terhadap minat/pasar kota baru. Ketimpangan dalam pengembangan terjadi akibat tidak seimbangannya kecepatan kinerja swasta dengan kinerja pemerintah.

Untuk memecahkan masalah sosial dan kemasyarakatan, BSD membangun pasar modern, pusat jajanan, serta memperhatikan *local wisdom* masing-masing lokasi. Komunitas lokal diutamakan bekerja di dalam BSD sesuai dengan keterampilannya.

Menurut Setia Hidayat, kota mandiri seharusnya 70 persen memenuhi kotanya sendiri, sedangkan 30 persen memenuhi *commuter*. Selama 11 tahun, apakah BSD sudah dapat dikatakan kota mandiri? Masalah kemandirian kota sangat beragam, antara lain pengembangan seringkali dilakukan tanpa keikutsertaan pihak-pihak yang seharusnya terkait. Selain itu penguasaan lahan tidak dilakukan secara terstruktur atau terjadi akuisisi lahan liar. Sedangkan antar pengembang yang berdekatan tidak terintegrasi sehingga menyebabkan urban conurbation. Pemerintah pusat pun dianggap tidak melakukan pengendalian terhadap integrasi ruang antar pengembang, sementara itu integrasi antar departemen dalam pemerintah sendiri masih kurang.

CATATAN KE DEPAN

Ada beberapa hal yang harus menjadi perhatian bersama dalam pengembangan kota baru ke depan. **Pertama**, pengembangan kota baru harus menjadi bagian yang tidak terpisahkan dari tujuan dan sasaran kewilayahan yang termuat dalam RTRW



Kawasan Strategis Nasional (KSN) Perkotaan dan RTRW Kabupaten/Kota. Semua rencana tersebut adalah dokumen kebijakan publik yang mengikat sebagai bentuk konsensus berbagai pemangku kepentingan.

Kedua, kota-kota baru seyogyanya tumbuh berkembang secara mandiri sebagai bentuk penguatan dari sistem kota-kota Indonesia, sekaligus mengurangi beban kota induk yang sudah terlalu berat. **Ketiga**, pengembangan kota baru diharapkan dapat membantu peningkatan kualitas pelayanan publik antara lain: terminal, bus komuter, pasar, perumahan untuk masyarakat berpenghasilan rendah, penyediaan RTH kawasan perkotaan secara menyeluruh, serta fasilitas publik lainnya.

Keempat, pengembangan kota baru yang berkelanjutan membutuhkan dukungan dan kemitraan dari segenap pemangku kepentingan untuk pencapaian tujuan kota hijau secara kolektif. Setidaknya kota hijau memiliki ciri-ciri: *green planning and design*, *green infrastructure* (air, limbah, energi, dan transportasi), *green construction (building)*, dan tentunya *green lifestyle* (komunitas hijau). Dengan demikian peran dan orientasi pengembangan kota baru ke depan dalam menciptakan pembangunan perkotaan yang berkelanjutan akan semakin mantap secara lingkungan, ekonomi dan sosial. ■

Kontributor: **Imam S. Ernawi**, Direktur Jenderal Penataan Ruang - Kementerian Pekerjaan Umum; **Hazaddin Tende Sitepu**, Deputy Bidang Pengembangan Kawasan Kementrian Perumahan Rakyat; **Jo Santoso**, Ketua Program Studi Magister Teknik Perencanaan Universitas Tarumanagara; **Tommy Firman**, Guru Besar ITB; **Ignesjz Kemalawarta**, Direktur PT. Bumi Serpong Damai.



URBANISASI: MODAL PENDORONG PERTUMBUHAN EKONOMI

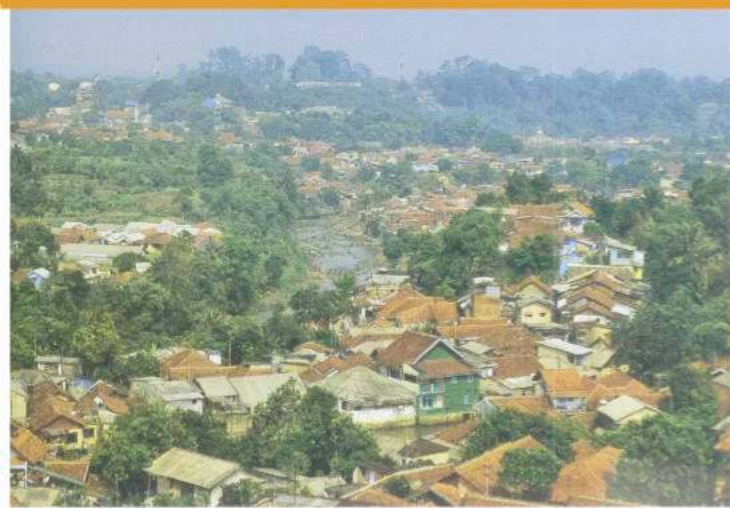
Tulisan ini adalah rangkuman diskusi dalam milis sud_forum@yahooogroups.com

Setiap orang akan mengiyakan bahwa kota adalah tempat segala impian bisa terwujud. Kota adalah tempat yang menawarkan berbagai kesenangan dan kemewahan. Citra kota seperti ini masih melekat di sebagian besar penduduk suburban. Sementara itu lahan pertanian, perkebunan beserta hasilnya dianggap kurang memadai memberikan penghasilan. Di sisi lain, pendidikan lebih banyak menghasilkan tenaga kerja yang berorientasi pada pekerjaan yang tersedia di kota. Faktor-faktor inilah yang memicu terjadinya urbanisasi. Di Indonesia sendiri, diperkirakan pada tahun 2015 jumlah penduduk di perkotaan akan melampaui jumlah penduduk di daerah pedesaan.

Proses urbanisasi terjadi di mana semakin banyak penduduk yang tinggal di kawasan perkotaan sejalan dengan pertumbuhan ekonominya. Dalam kurun waktu 2005-2030 jumlah penduduk perkotaan di dunia diperkirakan akan meningkat 56 persen,

di Asia naik 71 persen, dan di Indonesia naik 74 persen. Pada tahun 2005 jumlah penduduk Indonesia yang tinggal di kawasan perkotaan mencapai lebih dari 107.9 juta jiwa, di mana 20 persen di antaranya berada di Jabodetabek. Laju pertumbuhan penduduk di kota-kota besar seperti Jakarta, Surabaya, Bandung, Medan, atau Semarang ternyata relatif rendah yaitu 0.16 persen sampai dengan 0.90 persen per tahun, namun terjadi peningkatan yang cukup besar di daerah-daerah Tangerang dan Bekasi mempunyai laju pertumbuhan sebesar 4.16 persen, sedangkan Sidoarjo 3 persen.

Kehadiran pendatang di suatu kota memang dapat menggerakkan sektor ekonomi. Namun di sisi lain, pertumbuhan penduduk kota akan meningkatkan intensitas aktivitas kota. Peningkatan ini memberikan tekanan yang semakin besar terhadap ruang dan pemenuhan kebutuhan berbagai macam infrastruktur dan fasilitas perkotaan. Karena itu, pertumbuhan jumlah penghuni kota perlu mendapat penanganan tepat. Jika tidak, berbagai permasalahan perkotaan akan muncul, mulai dari fisik kota sampai permasalahan-



an yang mengurangi tingkat kenyamanan hidup di kota.

Dengan demikian, bagaimana urbanisasi bisa menjadi berkah bagi kota tersebut dan pada akhirnya bagi pembangunan nasional?

URBANISASI SEBAGAI BERKAH

Salah satu solusi masalah kependudukan kota adalah dengan memajukan masyarakat desa. Dengan demikian penduduk desa tidak dengan mudah pindah ke kota tanpa bekal keterampilan yang memadai. Selain itu, mempersiapkan SDM perdesaan yang lebih kompetitif akan meningkatkan daya saing bersaing dengan masyarakat industri/jasa di perkotaan.

Wicaksono Suroso menyatakan adanya kebijakan urbanisasi dalam rancangan Kebijakan dan Strategi Perkotaan Nasional (KSPN). Salah satu kebijakan yang diusulkan dalam rancangan tersebut adalah pemanfaatan proses urbanisasi sebagai pendorong pertumbuhan ekonomi, peningkatan kesejahteraan rakyat, dan pengentasan kemiskinan. Inilah konsep *urban-led development*. Dalam rancangan ini, urbanisasi tak lagi dipandang dari kacamata negatif dan harus dicegah, tetapi justru harus difasilitasi supaya berhasil. Artinya, urbanisasi tidak hanya dilihat sebagai hal yang pasti terjadi, tetapi juga justru menjadi hal positif.

"Urbanisasi tak lagi dipandang dari kacamata negatif dan harus dicegah, tetapi justru harus difasilitasi supaya berhasil."

Ada beberapa pertimbangan yang mendasari rancangan tersebut. Di antaranya, sektor pertanian/perdesaan memiliki kemampuan terbatas untuk meningkatkan kesejahteraan ketika kepadatan penduduk sudah mencapai ambang tertentu. Ini tak

berarti perdesaan/pertanian diabaikan - justru sebaliknya harus didorong agar lebih intensif dengan tetap memperhatikan kerawanan lingkungan.

Selebihnya, penduduk dipersilahkan bermigrasi ke kawasan perkotaan. Dalam hal ini, yang didorong adalah pusat-pusat pertumbuhan di luar Jakarta/Jabodetabek. Konsekuensinya, kota-kota harus terbuka bagi semua dan pemerintah pusat harus menyiapkan, memfasilitasi, dan menguatkan kapasitas warga yang bermigrasi tersebut. Dengan demikian para pendatang mampu mendapatkan kesejahteraan di perkotaan, bukannya hidup pas-pasan karena dibiarkan berjuang sendiri.

Pendekatan *urban-led development* memang tidak hanya di China. Secara umum, sektor-sektor perkotaan memang menjadi pendorong pertumbuhan ekonomi. Tapi untuk sekaligus menjadikannya sebagai cara untuk mengentaskan kemiskinan dan meningkatkan kesejahteraan (yang tidak selalu seiring dengan pertumbuhan ekonomi), harus ada upaya-upaya tambahan selain sekedar menerima kota sebagai keniscayaan.

Upaya tambahan tersebut adalah menyiapkan dan memfasilitasi warga yang memilih berpindah ke kota (atau bahkan

STUDI KASUS: KEBIJAKAN URBANISASI DI CHINA

China menerapkan sebuah sistem yang disebut sistem Houkou. Sistem ini menimbulkan masalah berupa konflik mendasar antara perencanaan terpusat yang ingin mengarahkan migran ke kota-kota tertentu, dengan persepsi migran yang mengira boleh pindah kemana saja sesuai keinginan mereka. Akibatnya, ada ratusan juta manusia yang terlantar akibat kebijakan ini.

Kota-kota China di pantai Samudra Pasifik sangat strategis untuk industri manufaktur berorientasi ekspor. Sementara itu daerah-daerah yang minus (kantong kemiskinan) berada di pedalaman. Migrasi ke kota pelabuhan/sentra manufaktur adalah pilihan logis. sistem Houkou sebagai produk kebijakan era lampau, menghambat distribusi pertumbuhan ekonomi kepada kaum rantau. Kebijakan tersebut bisa dan perlu diubah tetapi geografi tidak, sehingga kesenjangan wilayah antara pantai-pedalaman akan terjadi. Yang bisa dilakukan adalah memastikan hak kaum rantau di kota tidak terabaikan. Jadi walau daerahnya minus, kualitas hidup terjaga oleh penghasilan remitansi (uang kiriman si perantau).

Kebijakan seperti ini tidak bisa ditiru karena masyarakat Indonesia lebih memiliki kebebasan memilih tempat tinggal. Karena itu, pemerintah harus lebih mengandalkan mekanisme insentif-disinsentif dan bukan model komando-kontrol dalam upaya mendorong perantau bermigrasi ke pusat-pusat pertumbuhan di luar Jakarta/Jabodetabek.

yang sekedar bermigrasi-sirkular). Jadi harus ada pembangunan kapasitas bagi mereka. Ini berarti masuk ke ranah Depnaker yang selama ini sepertinya jarang diajak terlibat dalam formulasi kebijakan perkotaan. Upaya lain yang perlu didukung adalah mendorong pertanian kota (*urban agriculture*) atau *permaculture*.

Di sisi lain, yang terjadi di banyak negara berkembang lain (termasuk Indonesia) juga sangat bermasalah, karena para *rural-urban migrant* benar-benar tidak difasilitasi. Mereka dibiarkan untuk berjuang sendiri, atau bahkan dikejar-kejar dan 'dipulangkan' ke desanya masing-masing. Padahal di desa asal, mereka hidup miskin tanpa ada pilihan dan peluang lain.

Walaupun demikian, desentralisasi dan pemerataan perlu memikirkan ulang efisiensi dan lingkungan. Pemerataan dapat salah

arah dan penyebaran penduduk juga bisa menimbulkan bencana lingkungan. Jepang sukses melakukan transformasi industrial sesudah Perang Dunia II karena mengkonsentrasikan investasi infrastruktur di koridor Tokyo-Yokohama-Nagoya-Kyoto-Osaka-Kobe. Negara Belanda juga memilih rekonsentrasi dalam tata ruang barunya.

KSPN UNTUK MENDAYAGUNAKAN URBANISASI DAN KOTA

Kementerian Pekerjaan Umum dan BAPPENAS telah menyusun sebuah konsep pembangunan berbasis perkotaan yang dinamakan Kebijakan dan Strategi Pembangunan Perkotaan Nasional (KSPN). Konsep yang disusun ini memandang urbanisasi sebagai

STUDI KASUS: JAKARTA TERBUKA UNTUK URBANISASI BESAR-BESARAN!

Berbeda dari gubernur sebelumnya yang berupaya keras menekan arus urbanisasi di Ibu Kota, justru Wakil Gubernur DKI Jakarta Basuki Tjahaja Purnama menyatakan Jakarta terbuka bagi urbanisasi. Kota Jakarta telah siap menghadapi arus urbanisasi dengan manajemen baru.

Pernyataan tersebut dinyatakan Wagub DKI terkait penentuan Kehidupan Hidup Layak (KHL) buruh DKI yang cukup tinggi hampir mencapai Rp 2 juta, yang secara otomatis akan menaikkan besaran Upah Minimum Provinsi (UMP) DKI pada 2013. Ada pandangan bahwa kenaikan UMP diprediksikan akan mencapai lebih dari Rp 2 juta. Kenaikan ini akan menjadi daya tarik bagi penduduk daerah luar Jakarta berlomba-lomba mencari pekerjaan di Jakarta.

Basuki menegaskan tiga gubernur yaitu Gubernur DKI Jakarta, Gubernur Banten dan Gubernur Jawa Barat telah membahas hal tersebut. Memang kenaikan KHL yang berdampak akan kenaikan UMP DKI 2013 akan menjadi daya tarik bagi penduduk daerah datang ke Jakarta.

"Hal itu tidak bisa dihindari. Urbanisasi jangan dianggap melemahkan ekonomi, harusnya urbanisasi yang dilakukan dengan manajemen yang baik justru akan menumbuhkan perekonomian Jakarta," kata Basuki. Ketika ditanya apakah Jakarta siap menghadapi arus urbanisasi besar-besaran, Basuki menyatakan Jakarta harus siap sebagai Ibu Kota Negara Indonesia.

Bagaimana mengelola urbanisasi? Manajemen arus urbanisasi di Jakarta dilakukan dengan penataan kawasan kumuh melalui pembangunan rumah susun sewa sederhana (rusunawa). Penempatannya dengan sistem undi, kalau ada penghuni yang menjualnya dan tetangga tidak melaporkan, maka penghuni satu lantai itu akan diusir.

"Kita lagi siapkan peraturan itu. Jadi tidak ada lagi orang spekulasi mendapatkan rusunawa milik DKI lalu diperjualbelikan. Karena ini punya rakyat, dan rusunawa itu untuk orang yang tak mampu," tegasnya.

Dalam penentuan UMP, pemerintah harus melihat dari dua sisi. Di satu sisi pemerintah harus memberikan jaminan pendidikan, kesehatan, perumahan, transportasi dan lapangan kerja. tetapi di sisi lain pemerintah berkewajiban memberikan pelayanan yang cepat kepada pengusaha. Dari sisi tersebut, biaya hidup buruh di Jakarta tidak cukup dengan upah Rp 1,5 juta per bulan, bahkan untuk satu keluarga buruh dengan gaji Rp 4-5 juta per bulan belum bisa hidup layak di Jakarta. Dia mengakui kenaikan KHL yang cukup tinggi yang akan juga menaikkan UMP DKI tahun 2013 diperkirakan akan menyulitkan pengusaha di sektor Usaha Kecil Menengah (UKM). Saat ini, lanjutnya, Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi (Menakertrans) sedang menetapkan peraturan zonasi UMP di daerah. Dalam aturan zonasi tersebut, pengusaha UKM diberikan keringanan membayarkan UMP dibawah yang telah ditetapkan. Aturan zonasi itu akan melihat skala besarnya usaha. Usaha kecil kalau harus bayar UMP sebesar Rp2 juta pasti sulit, tapi kalau usaha besar tidak susah, bahkan bisa diminta membayar di atas UMP. Aturan ini menurut Basuki sedang digodok oleh pemerintah pusat.



Sumber: <http://www.beritasatu.com/megapolitan/81041-ahok-jakarta-terbuka-untuk-urbanisasi-besar-besaran.html>



fenomena yang perlu dikelola agar dapat berkontribusi secara positif terhadap pembangunan nasional. Ada empat prinsip dasar yang mempengaruhi keberhasilan pelaksanaan KSPN, yaitu: kota sebagai entitas sosio-spasial, kota sebagai bagian dari lingkungan alami dan buatan sekitarnya, kota bersifat terbuka bagi seluruh warga Indonesia, dan kota harus mampu berkompetisi dalam ekonomi global dengan memanfaatkan potensi dan kreativitas lokal.

Kebijakan yang terkait dengan urbanisasi adalah **Kebijakan ke-1**, yakni Meningkatkan peran kota sebagai pendorong pertumbuhan ekonomi lokal, regional dan nasional, serta peningkatan kesejahteraan rakyat dan pengentasan kemiskinan (*urban-led development policy*). Kebijakan ini mengelola fenomena urbanisasi, yang selama ini dianggap sebagai hal yang negatif agar dapat menjadi basis pengembangan ekonomi yang berkeadilan. Caranya adalah dengan menekankan pada peningkatan kesejahteraan dan pengentasan kemiskinan. Selain itu, kota harus berperan sebagai pusat pertumbuhan regional dan nasional agar mampu berdaya saing di era globalisasi.

Strategi untuk menerapkan kebijakan ini adalah dengan menetapkan kota-kota yang menjadi konsentrasi pertumbuhan ekonomi. Selain itu sumber daya berupa pelayanan dasar dan prasarana utilitas sarana (PSU) perkotaan dioptimalkan untuk pembangunan kota. Iklim usaha dan investasi disegarkan dengan menghapus perijinan dan ekonomi biaya tinggi yang menghambat. Selain itu, pentingnya kebersamaan dalam mengelola terus dipromosikan pada para aparatur pemerintahan. Strategi lain yang dijalankan adalah dengan menyeimbangkan hubungan desa dan kota, dengan cara meningkatkan ekonomi pedesaan.

Kebijakan ke-2 menekankan penyebaran konsentrasi pusat pertumbuhan, sehingga urbanisasi tidak hanya mengalir ke satu kota tetapi tersebar ke kota-kota lain. Kebijakan ini menyatakan: Menyebarkan pusat-pusat pertumbuhan perkotaan untuk mengatasi ketimpangan pembangunan antarwilayah dan memastikan

hubungan kotadesa yang saling menguntungkan (*decentralized concentration*).

Kebijakan ini dimaksudkan menjawab kecenderungan pada kota metropolitan, khususnya Jakarta, yang semakin besar. Akibatnya ketimpangan pembangunan antar wilayah semakin tinggi. Mengingat terbatasnya sumber daya untuk pembangunan, diperlukan distribusi sumber daya yang lebih merata namun strategis. Kebijakan tersebut diharapkan dapat lebih efektif dalam meningkatkan daya saing ekonomi regional.

Untuk melaksanakan kebijakan ini, ada beberapa strategi yang diterapkan. Antara lain, menetapkan dan mengembangkan kota-kota yang memiliki fungsi khusus, seperti kota pesisir, kota di pulau terpencil, kota pusat wisata, kota agropolitan dan minapolitan. Selain itu, pembangunan kota-kota di luar Jawa dan Sumatera dipercepat. Untuk meningkatkan kelancaran arus barang dan jasa, sistem logistik antar kota dan antara kota-desa akan diefisienkan. Di kota-kota konsentrasi pertumbuhan, transportasi dikembangkan dalam berbagai moda. Untuk mendorong perkembangan kegiatan swasta, di kota-kota tersebut akan diterapkan insentif-disinsentif fiskal.

Dengan diterapkannya kedua kebijakan ini, diharapkan potensi kota semakin optimal, karena peningkatan produktivitas juga meningkatkan nilai tambah ekonomi. Selain itu adanya peningkatan keterkaitan kegiatan ekonomi antara kota dan desa. Hal ini dilakukan dengan melakukan *intervensi affirmative action* terhadap desa, agar desa tetap memiliki posisi tawar yang memadai. Akhirnya penduduk didorong agar mampu meningkatkan kinerjanya secara berkeadilan dengan meningkatkan ketrampilan.

Sumber:

Milis sud_forum@yahooogroups.com; thread berjudul:

- **Agenda 2010** (2010)
- **Dilema Urbanisasi** (2011)

Kontributor: **Doni J.Widiantono, Antonio Ismael, Harya Setyaka, Wicaksono Suroso, Tommy Firman**





P2KH : MENGEMBANGKAN KOTA HIJAU, MEMBANGUN 'URBAN CITIZENSHIP'

Penulis: **Bintang A Nugroho**, arsitek lansekap, pendamping P2KH

P2KH atau PROGRAM PENGEMBANGAN KOTA HIJAU adalah program nasional yang difasilitasi oleh Ditjen Penataan Ruang Kementerian PU yang mendorong kota-kota di Indonesia untuk mengalokasikan 30 persen ruang kotanya menjadi RTH (Ruang Terbuka Hijau). Angka 30 persen ini merupakan amanat UU 26/ 2007 mengenai Penataan Ruang. Semangat menghijaukan kota dengan RTH ini kemudian dirangkai dengan beberapa syarat lain agar suatu kota sungguh dapat disebut sebagai Kota Hijau, bukan sekedar Kota Berkecukupan RTH.

Sebagai tahapan awal yang sederhana dan lebih ditujukan untuk memancing minat pemerintah daerah dan warga kota, dinyatakan 8 (delapan) kualifikasi agar suatu kota dapat menuju pencapaian sebagai kota hijau (*green city/sustainable city*). Per-

syaratannya itu disebut 8 Atribut Kota Hijau, meliputi :

- *Green Planning and Design*
- *Green Community*
- *Green Open Space*
- *Green Waste*
- *Green Energy*
- *Green Water*
- *Green Transportation*
- *Green Building*.

Sampai dengan Oktober 2012, telah tercatat 85 (delapanpuluh lima) kota/kabupaten sebagai peserta P2KH. Hanya kota/kabupaten yang telah memiliki PERDA RTRW dapat diterima sebagai peserta program ini. Kepada semua Kota / Kabupaten yang terjaring sebagai peserta P2KH mendapatkan tiga kewajiban. Kewajiban pertama adalah menyusun *Master Plan* Kota Hijau yang merupakan rencana tematik dari RTRW yang sudah ada.



Kewajiban kedua adalah membentuk Forum Komunitas Hijau untuk menghasilkan dua produk, yaitu Rencana Aksi Kota Hijau (RAKH) dan PETA HIJAU (*Green Map*). Sedangkan kewajiban ketiga adalah membangun Taman/RTH seluas minimal 5.000 meter persegi di tengah kota, berdasarkan DED yang disusun oleh tim swakelola di pemerintah daerah setempat yang dibantu oleh tenaga ahli.

Dari kedelapan atribut Kota Hijau di atas, tulisan ini memfokuskan pada atribut Komunitas Hijau (*Green Community*). Berbeda dengan ketujuh atribut lainnya, atribut ini menunjuk pada 'pelaku' bukan 'produk'. Dalam prakteknya, sesungguhnya P2KH lebih bertumpu pada peran masyarakat setempat daripada pemerintah daerahnya. Pemerintah setempat adalah pemrakarsa gerakan dengan bantuan pendampingan teknis serta dana stimulasi dari pemerintah pusat. Besaran bantuan dana stimulasi ini maksimum 50 persen dan sisanya harus bersumber dari keuangan daerah.

P2KH digerakkan oleh (Forum) Komunitas Hijau. Pencaipaan ketujuh atribut Kota Hijau akan ditentukan oleh peran Komunitas Hijau. Mengingat fungsi strategis Komunitas Hijau, maka keberlanjutan serta kapasitasnya perlu dicermati, diperkuat, didampingi dan difasilitasi secara sehat. Dengan demikian P2KH sungguh-sungguh menjadi aksi nyata yang memberdayakan masyarakat membangun kota (hijau) berkelanjutan.

URBAN CITIZENSHIP

Istilah *urban citizenship* (UC) berasal dari khasanah ilmu sosial/politik mengenai kesadaran warga kota akan peran (politik), hak dan kewajibannya dalam suatu komunitas/kota. Ada dua kondisi tingkat UC di setiap kota di dunia ini.

Di kota dengan tingkat UC yang tinggi, ruang dan fasilitas warga akan terbangun. Ini mencerminkan keseimbangan antara kebutuhan/hak warga di satu pihak dan kepedulian/kewajiban warga dalam memanfaatkan dan menjaga fasilitas tersebut. Warga

kota, sebagai pembayar pajak, sadar bahwa pemanfaatan pajak sesuai dengan kebutuhan adalah hak mereka.

Namun penyediaan fasilitas publik yang tidak dimanfaatkan secara optimal atau tidak berkelanjutan, jelas merupakan pemborosan yang merugikan warga sendiri. Dengan kesadaran dan kecerdasan berwarga-kota ini, tumbuhlah kota-kota yang didamba oleh warganya, dihidupi oleh warganya dan membanggakan warganya.

Sebaliknya di kota-kota dengan tingkat UC belum cukup kuat diartikulasikan dalam pembangunan kota, pemerintah kota dapat mengambil prakarsa menyediakan ruang dan membangun fasilitas publik. Fasilitas ini menjadi bahan ajar yang paling efektif guna meningkatkan UC. Kiranya pengembangan kota-kota di Indonesia kiranya lebih dekat dengan fenomena ini.

P2KH merupakan fasilitasi prakarsa pemerintah pusat yang dilaksanakan oleh pemerintah daerah, yang bermuatan strategis dalam hal meningkatkan UC. Fasilitasi ini makin diperlukan bagi pengembangan kota-kota Indonesia di masa mendatang. Pemprop DKI Jakarta memiliki LPMJ (Lembaga Pemberdayaan Masyarakat Jakarta) yang bertugas membangun kesadaran kewargaan, agar masyarakat Jakarta dapat membangun hidup bersama yang lebih baik. Sayangnya lembaga ini kurang dikenal oleh warga kota, komunitas bahkan para pengamat perkotaan. LPMJ dalam prakteknya mendidik dan mengarahkan para motivator untuk menanamkan kesadaran akan kewargaan kepada masyarakat Jakarta.

Baik pada kondisi UC kuat belum kuat, pendidikan kewargaan menjadi sentral pembangunan perkotaan berbasis masyarakat. Dalam aras penguatan demokrasi dan demokratisasi di Indonesia ke depan, pilihan membangun kota berbasis masyarakat merupakan hal niscaya yang harus dipersiapkan dari sekarang. P2KH sedang mengangkat tema Kota Hijau sebagai upaya memperkuat UC dengan menghargai muatan lokal sebagai modal sosial, ekonomi dan lingkungan.

AKSI KOMUNITAS HIJAU

Pembentukan Forum Komunitas Hijau (FKH) merupakan tugas terpenting bagi Kota-kota peserta P2KH. Komunitas Hijau beranggotakan LSM lingkungan hidup ; kelompok pecinta tanaman, komunitas pesepeda, pecinta satwa, pecinta kali bersih, komunitas berkebun, komunitas peta hijau, dll dan komunitas aksi untuk masyarakat seperti PKK . Setiap komunitas menyelenggarakan aksinya secara mandiri. Sebagai FKH, komunitas-komunitas ini berkerja sama di bawah koordinasi Ketua/Koordinator FKH yang dipilih oleh komunitas anggota FKH setempat.

FKH kota PALU, Sulawesi Tengah, dipimpin oleh seorang *hobbyist* teknologi informasi yang rajin bermedia sosial. Melalui kerajinannya menggalang dukungan dari para pemangku kepentingan, untuk pertama kalinya kota Palu dapat memulai kegiatan *car free day*. Sekarang dengan pengalaman yang menyemangati itu, FKH kota Palu rajin bertemu setiap malam minggu di taman tepi pantai di teluk Palu. Mereka menyiapkan pranata budaya pemanfaatan tepi pantai yang sudah terbangun agar dapat dikelola secara mandiri oleh FKH.

Rencana Aksi Kota Hijau di tanah Papua (yang sampai saat ini diwakili oleh kepesertaan Kota Jayapura dan kabupaten Nabire) memuat di dalamnya penyelenggaraan Sekolah Alam. Sekolah Alam di Jayapura adalah sekolah alam yang sudah beberapa tahun umurnya, dengan fasilitas yang lengkap termasuk hutan kota serta kolam renang besar sumbangan lembaga internasional. Bahkan pemilik Sekolah Alam ini pernah memperoleh anugerah Kalpataru.

FKH Nabire dipimpin seorang ibu penyiar RRI. Beliau telah menggalang pendengar RRI Nabire dalam wadah komunitas peduli. Sekarang melalui waktu siaran 1 jam per minggu, suaranya yang bersemangat mengajak warga kabupaten Nabire bergiat membangun Kota Hijau. Bahkan studio RRI Nabire pun telah menjadi salah satu markas FKH Nabire untuk berkumpul, berbagi, dan beraksi.

Di Kabupaten Tasikmalaya yang berjulukan Kota Santri ini, FKH sedang menyusun penyelenggaraan pelatihan Kota Hijau

bagi para ulama/pemuka umat. Mereka yakin bahwa nilai-nilai kota hijau yang diajarkan melalui mimbar masjid atau kelas-kelas pesantren sebagai pesan religius diyakini akan lebih menggerakkan umat. Disadari atau tidak, sesungguhnya gerakan UC tengah digalakkan di Tasikmalaya.

FKH di semua kota umumnya khawatir bahwa keberlanjutan Forum maupun Komunitas Hijau mereka terancam, jika P2KH sebagai program stimulan berakhir. Maka banyak di antaranya yang mulai menggalang juga pihak swasta/industri agar juga tertarik mengambil peran dalam komunitas hijau mereka. Jelas, FKH membutuhkan pendampingan agar memperoleh dukungan finansial yang dimaksud.

DARI KEPEMIMPINAN DAERAH KE AKSI KOMUNITAS

Bupati Ngawi, Pagaralam, Pemalang, walikota Mataram, dan semua walikota/bupati dari 85 kota peserta P2KH jelas berkomitmen menjadikan kotanya suatu Kota Hijau. Mereka menunjukkan upaya-upaya dan capaian yang mengesankan dalam gerakan penghijauan di tempat masing-masing. Ada peraturan bupati yang mewajibkan pejabat daerah yang naik jabatan untuk menanam sejumlah pohon. Ada juga kewajiban menanam pohon bagi pasangan yang menikah di beberapa kota. Ini menunjukkan keseriusan kepala daerah untuk mencapai tujuan-tujuan penghijauan kota melalui tata kelola pemerintahan daerah.

Namun, lebih dari itu, dengan menjadi peserta P2KH, semua kepala daerah harus memberdayakan Forum Komunitas Hijau. Para kepala daerah harus membagi kepemimpinannya yang sentralistik menjadi kedalam unit-unit komunitas yang lebih mandiri. Dan sudah barang tentu pemberdayaan komunitas meliputi suatu proses pembelajaran yang belum membudaya, baik bagi pemerintah daerah maupun komunitas.

Pencapaian hasil kota-kota peserta P2KH secara langsung mencerminkan hasil pencapaian tahapan-tahapan aksi yang mengakomodasi proses pembelajaran tersebut. Seiring dengan meningkatnya kesanggupan komunitas menyelenggarakan aksi mandiri untuk memenuhi atribut2 kota hijau, meningkat pula kesadaran warga akan *urban citizenship* mereka.

Maka bersamaan upaya pemenuhan standar 30 persen RTH, yang terdiri dari 20 persen RTH publik dan 10 persen RTH privat bagi setiap kota, yang menuntut kerja keras sepanjang tahun, derajat UC dapat ditingkatkan. Kecuali membangun kapasitas kelembagaan warga agar lebih siap saat P2KH sebagai stimulan berakhir, UC yang lebih kuat tentunya lebih menjamin terbangunnya Kota-kota Hijau sebagai kota-kota berkelanjutan Indonesia di masa depan. ■





TRANSPORTASI BERKELANJUTAN UPAYA MENGURAI KEMACETAN KOTA JAKARTA

Penulis: **Doni J Widiyanto**, Pemerhati Masalah Transportasi

Sebagai kota metropolitan terbesar di Indonesia, Jakarta nampaknya belum akan terlepas dari berbagai beban dan persoalan yang menyertainya hampir selama tiga dekade terakhir, yaitu masalah kemacetan, banjir dan kawasan kumuh. Sebagaimana banyak diwacanakan, Jakarta akan mengalami kemacetan total pada tahun 2014 (Kompas, 21 Februari 2011).

Pasalnya, jumlah kendaraan bermotor yang beredar di Jakarta telah melampaui daya tampung ruas jalan yang ada, sehingga begitu keluar dari rumah kita akan serta merta dihadang kemacetan lalu lintas. Berdasarkan data yang ada, panjang jalan Jakarta adalah 7659 km dengan luas mencapai 40,1 km persegi. Saat ini jalan tersebut dijejali oleh 6,6 juta kendaraan, dengan 2,4 juta di antaranya kendaraan roda empat (Dinas Perhubungan, 2010).

Nilai kerugian ekonomi akibat kemacetan lalu lintas ini diperkirakan mencapai Rp. 35 triliun per tahun (Kompas, 20

Januari 2011). Hal ini antara lain diakibatkan oleh peningkatan biaya operasi kendaraan (BOK) dan kehilangan nilai waktu serta dampak kemacetan lainnya seperti polusi udara, menurunnya produktivitas, meningkatnya stress pengemudi dan lain sebagainya. Widiyanto (2008) memperkirakan kerugian akibat kemacetan lalu lintas rata-rata di Jakarta sebesar Rp. 10,4 triliun per tahun atau sekitar Rp. 1,25 juta per kapita per tahun. Sedangkan angka kerugian total di kota besar di Indonesia secara keseluruhan diperkirakan mencapai Rp. 25,2 triliun per tahun.

Jumlah perjalanan yang terjadi di Jakarta pada tahun 2010 mencapai 21,9 miliar perjalanan. Angka ini diperkirakan akan meningkat menjadi 24,4 miliar perjalanan pada tahun 2020. Dengan jumlah penduduk sekitar 9,3 juta jiwa, maka ini setara dengan 6,45 perjalanan/orang/hari. Angka ini nampaknya jauh lebih tinggi dibandingkan hasil studi SITRAMP (2000) yang menunjukkan bahwa rata-rata jumlah perjalanan per orang per hari di Jabodetabek hanya sekitar 1,8 perjalanan per orang.



NETWORK PARADOX

Penanganan masalah kemacetan melalui cara-cara instan seperti pembangunan jalan baru, jalan layang, serta rencana pengembangan jaringan jalan tol dalam kota, nampaknya dalam jangka panjang hanya akan menambah kerumitan masalah daripada memberikan solusi. Sebagaimana kita ketahui, saat ini sedang dibangun beberapa ruas jalan layang baru seperti jalan layang non-tol Antasari, jalan layang Casablanca, serta 6 ruas jalan tol dalam kota yang direncanakan dan terakhir diberitakan bahwa PT Jasa Marga akan membangun jalan tol layang Cibubur-Senayan sepanjang 23 kilometer (Kompas, 21 Juni 2012).

Dalam teori jaringan dikenal istilah *network paradox* atau paradoks jaringan yang menjelaskan bahwa penambahan ruas jalan dalam suatu jaringan tidak selalu akan meningkatkan kapasitas jaringan (*Transportation Network Analysis*, 1997). Kapasitas jaringan pada dasarnya lebih banyak ditentukan oleh kapasitas persimpangan yang ada. Tepatnya dalam suatu koridor jalan, volume kendaraan yang dapat melewati ruas jalan di sepanjang koridor tersebut ditentukan oleh kapasitas simpang yang paling minimum.

Artinya bila terjadi *bottle-necking* pada suatu persimpangan, maka itu akan berdampak pada ruas jalan yang lain di sepanjang koridor. Dengan demikian, bila bagian-bagian ujung dari jalan layang tersebut berakhir pada persimpangan dengan kapasitas yang terbatas, maka pembangunan jalan layang tersebut tidak akan menambah kapasitas jaringan.

Strategi utama yang harus dilakukan seharusnya adalah melakukan upaya-upaya peningkatan kapasitas persimpangan. Hal ini didasarkan atas pertimbangan bahwa suatu ruas jalan yang

memasuki persimpangan sebidang, maka kapasitas setiap lengan simpangnya hanya akan menjadi sepertiga atau seperempat dari kapasitas ruas pendekat yang ada karena harus dibagi dengan lengan simpang yang lain.

UPAYA MENGURAI KEMACETAN

Dalam upaya mengatasi kemacetan kota Jakarta dan kawasan Jabodetabekjur, telah banyak konsep dan studi transportasi yang dilakukan namun nampaknya belum banyak yang diimplementasikan. Sejak tahun 2000-an saja setidaknya ada tiga kajian transportasi yaitu *Study on Integrated Transportation Master Plan* (SITRAMP) Jabodetabek tahap I pada tahun 2000, dan dilanjutkan SITRAMP tahap II tahun 2004 yang bantu oleh *Japan International Cooperation Agency* (JICA). Kemudian terakhir pihak Kantor Menko Perekonomian juga mengembangkan *Jabodetabek Urban Transportation Policy Integration* (JUTPI) sebagai upaya pemutakhiran kajian sebelumnya.

Pemerintah melalui Menko Perekonomian juga telah merumuskan 17 kebijakan yang kemudian dikembangkan menjadi 20 kebijakan untuk penanganan masalah transportasi Jabodetabek. Namun masih belum terlihat keseriusan masing-masing pihak untuk menangani persoalan kemacetan lalu lintas di Jakarta. Sehingga yang masih dirasakan masyarakat sejauh ini adalah suasana *chaos*, semrawut dan kurang koordinasi, serta kurang kemauan politik (*political will*). Semuanya mengarah kepada *tragedy of the common*, karena setiap pihak seolah melakukan pembiaran terhadap persoalan yang ada sehingga merugikan semua pihak.

Dua puluh kebijakan yang dimaksud meliputi: (i) penerapan *electronic road pricing*, (ii) penanganan *on-street parking*, (iii) perbaikan prasarana jalan, (iv) pembangunan tol dalam kota, (v)

pembatasan kendaraan bermotor, (vi) penerapan *park-and-ride*, (vii) perbaikan jalur pejalan kaki, (viii) sterilisasi jalur *busway*, (ix) penambahan koridor *busway*, (x) harga gas untuk transportasi, (xi) restrukturisasi angkutan umum, (xii) optimalisasi KRL Jabodetabek, (xiii) penertiban angkutan liar, (xiv) pembangunan MRT, (xv) *double-track* Manggarai-Cikarang, (xvi) integrasi KRL dan angkutan massal, (xvii) pembangunan jalur KA Bandara, (xviii) pembentukan otoritas transportasi Jabodetabek, (xix) rencana induk transportasi terpadu Jabodetabek, dan (xx) pendidikan masyarakat tentang lalu lintas (Kompas, 10 Juni 2011).

TRANSPORTASI BERKELANJUTAN MULTI-FACET AGAR TAK MENAMBAH MACET

Penanganan masalah kemacetan yang sangat akut seperti Jakarta nampaknya tidak dapat dilakukan secara *piece-meal* dan *single approach* belaka. Perlu adanya pendekatan *multi-facet* yang lebih berkelanjutan dan terpadu, baik antar jenjang pemerintahan, lintas wilayah, dan antar pemangku kepentingan lainnya (swasta, komunitas, pakar).

Kebijakan dan strategi penanganan masalah kemacetan tersebut meliputi penanganan di tingkat makro, menengah maupun mikro. Sedangkan aspek yang dilakukan mencakup aspek teknis (*Engineering*), aspek penegakan hukum (*Enforcement*), dan aspek pendidikan (*Education*).



Gambar 1. Model Pembangunan Linier yang Kompak

Pada level makro, pembangunan kota-kota baru yang berfungsi sebagai *counter magnet* terhadap kota Jakarta perlu didorong agar tumbuh menjadi kota-kota mandiri dimana 70 persen penduduk tinggal dan bekerja di kota tersebut. Untuk itu perlu dipertimbangkan relokasi beberapa kantor-kantor BUMN atau gedung-gedung perkantoran swasta lainnya, sehingga tidak semua



perkantoran terpusat di Jakarta. Kota-kota baru seperti Lippo Cikarang di timur, BSD di barat, dan Cibubur atau Sentul City di selatan dapat didorong menjadi pusat-pusat aktivitas perkotaan yang lebih lengkap dengan aksesibilitas yang tinggi. Kota-kota baru ini harus terhubung dengan kota inti Jakarta melalui jaringan rel KA dan angkutan umum *busway* yang terpadu, serta jalur KA lingkaran baru yang menghubungkan kota-kota tersebut tanpa harus melalui pusat kota Jakarta.

Penataan ruang perkotaan di kota inti dan kota-kota satelit perlu dikembangkan ke arah model-model perencanaan kota yang bersifat kompak dan terhubung dengan jaringan transportasi massal, baik *busway* maupun MRT atau yang dikenal dengan konsep *transit oriented development* (ToD). Untuk itu perlu dikembangkan kawasan-kawasan terpadu yang kompak yang memadukan fungsi-fungsi hunian, perkantoran dan komersial secara terintegrasi dalam suatu *super-block*.

Untuk mengurangi penggunaan kendaraan pribadi, pengembangan kawasan-kawasan ini perlu diarahkan pada simpul-simpul jalur angkutan umum massal yang memiliki aksesibilitas tinggi dengan jalur-jalur pedestrian yang nyaman. Kawasan hunian lainnya juga perlu didorong ke arah vertikal dengan membatasi ijin untuk hunian-hunian berkepadatan rendah (*landed housing*).

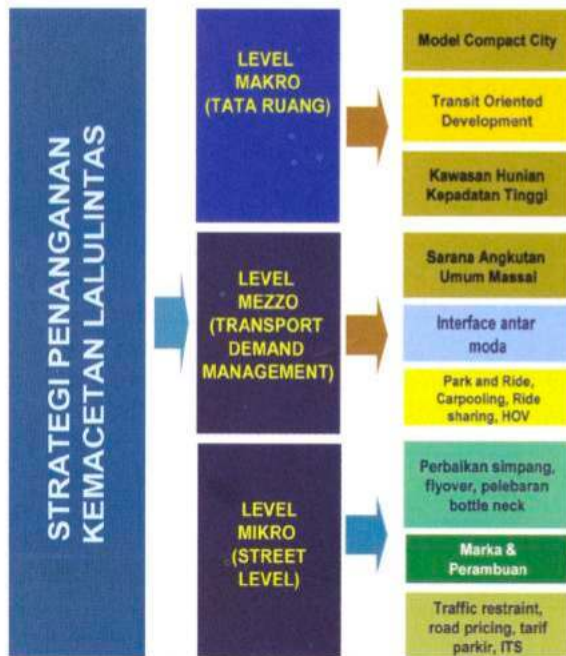
Pada level menengah, di koridor barat (BSD), timur (Cikarang), selatan (Depok), dan tenggara (Cibubur/Sentul), perlu dikembangkan sistem angkutan umum massal (*Mass Rapid Transit*) yang terintegrasi, dimana moda transportasi lokal (*feeder*) dan antar wilayah (*Busway*) serta jaringan KA dapat terhubung secara *seamless*, sehingga pengguna angkutan umum dapat berganti-ganti moda tanpa halangan yang berarti.

Selain itu untuk mengurangi tingkat kebutuhan perjalanan, perlu dikembangkan kebijakan-kebijakan jam kerja yang fleksibel (*flexi time*), atau pekerjaan yang dapat dikerjakan di tempat

tinggal masing-masing (*small office home office*), maupun konsep-konsep antar pesan (*delivery system*) untuk mengurangi perjalanan yang tidak perlu.

Dalam upaya mengoptimalkan kapasitas ruas-ruas jalan yang ada, perlu dikembangkan skema-skema *Transport Demand Management* (TDM) seperti *park-and-ride*, yaitu penyediaan fasilitas parkir di stasiun-stasiun atau terminal angkutan umum massal (KA atau *Busway*). Selain itu perlu dikembangkan kebijakan yang memberikan prioritas kepada kendaraan dengan okupansi tinggi seperti minibus, mikrobus dll untuk menggunakan lajur khusus.

Kebijakan TDM yang lain adalah mengembangkan upaya-upaya penyediaan angkutan antar-jemput atau berkendaraan bersama dalam satu tempat kerja (*ride-sharing*), atau pengembangan sistem angkutan *shuttle* dari lokasi-lokasi hunian yang disediakan secara swadaya oleh penghuni atau pengembang (*car pooling*).



Gambar 4. Strategi Transportasi Berkelanjutan Multi-facet

Kebijakan pada level mikro, di tingkat *street level* akan diarahkan pada keterpaduan penanganan prasarana dan sarana serta penerapan skema-skema *traffic management*. Komponen prasarana dan sarana yang perlu ditangani antara lain menyangkut:

- Penanganan/peningkatan kapasitas persimpangan melalui pelebaran lengan-lengan simpang.
- Pemasangan alat pengatur instrumen lalu lintas (APIL) yang terkoordinasi.
- Pembangunan *fly-over* atau *underpass* pada persimpangan

yang padat maupun perlintasan jalan dengan rel KA.

- Perbaikan kerusakan kondisi jaringan jalan dan pelebaran bagian-bagian yang mengalami penyempitan.
- Peningkatan bahu jalan, rambu-rambu, lampu penerangan dan fasilitas pejalan kaki di perkotaan.

Dari segi rekayasa dan manajemen lalu lintas, perlu dilakukan pembatasan-pembatasan terhadap penggunaan kendaraan pribadi dan kendaraan barang pada waktu-waktu tertentu, melalui skema *Traffic Management* seperti:

- *Road Pricing*, melalui penerapan tol bagi kendaraan yang memasuki suatu area tertentu seperti jalan-jalan utama.
- *Traffic restraint*, melalui pembatasan kendaraan yang dapat beroperasi pada hari kerja.
- *Parking charge*, melalui penerapan tarif parkir yang tinggi pada zona-zona tertentu dan pembatasan waktu parkir.
- Sistem informasi lalu lintas (*intelligent transport system*), melalui penerapan sistem informasi yang akurat mengenai kondisi lalu lintas.

Di samping upaya-upaya diatas, perlu dilakukan upaya penegakan hukum (*enforcement*) dan penyuluhan (*education*) yang efektif melalui:

- Penerbitan SIM yang lebih selektif
- Penindakan yang tegas terhadap pelanggar peraturan lalu lintas
- Penertiban pengguna jalan yang tidak semestinya seperti PKL dan parkir di badan jalan.
- Kampanye terhadap tata tertib berlalu lintas dan keselamatan mengemudi di jalan.

Pada akhirnya, tidak ada solusi tunggal dalam penanganan kemacetan lalu lintas seperti kota Jakarta. Yang dibutuhkan adalah kemauan politik yang kuat untuk bersama-sama menerapkan hasil-hasil perencanaan yang ada secara konsisten dan konsekuen. Sebagaimana pepatah mengatakan, *nothing great was ever achieved without enthusiasm*.



STRATEGI MENGENDALIKAN EMISI TRANSPORTASI DARI PERSPEKTIF PENATAAN RUANG

Penulis: **Endra S. Atmawidjaja**, Kasubdit Kebijakan dan Strategi Pembangunan Perkotaan, Kementerian PU

POTRET DEMOGRAFI DAN LALU LINTAS KOTA INDONESIA

Untuk pertama kalinya dalam sejarah peradaban Indonesia, di tahun 2007 penduduk perkotaan akan melebihi 50 persen dari jumlah keseluruhan penduduk Indonesia. Prosentase penduduk perkotaan terus bergerak naik dari 22.3 persen (1980-an), meningkat 30.9 persen (1990-an), dan terakhir menjadi 48.3 persen (tahun 2005). Dengan pertumbuhan sekitar 1.5-2.0 persen per tahun, maka prosentase penduduk perkotaan akan mencapai 60 persen atau 150 juta orang pada tahun 2015 mendatang (Winarso & Hudalah, 2006).

Pertumbuhan penduduk perkotaan ini yang diikuti dengan perkembangan kegiatan sosial-ekonomi perkotaan yang demikian pesat. Pada akhirnya, pertumbuhan ini meningkatkan tekanan pada kualitas lingkungan. Salah satunya tekanan tersebut adalah memburuknya kualitas lingkungan udara yang semakin tercemar baik oleh gas-gas maupun partikulat.

Saat ini sekitar 90 persen angkutan penumpang maupun barang bertumpu pada jaringan jalan di Indonesia. Dengan demikian jalan merupakan *ground transport infrastructure* yang sangat vital dalam mewujudkan sasaran pembangunan nasional. Sementara itu, rasio antara panjang jalan dan luas wilayah di beberapa kota besar di Indonesia tidak memenuhi kondisi yang ideal, yakni antara 15-25 persen.

Dirjen Perhubungan Darat Departemen Perhubungan menyebutkan bahwa rasio tersebut di Jakarta kini berkisar 7 persen saja



(Gatra, 2007). Dengan kondisi yang 'tidak ideal' tersebut, kemacetan lalu-lintas menjadi fenomena yang terjadi sepanjang tahun dan meningkatkan emisi kendaraan secara signifikan.

Dirjen Hubdar juga menyebutkan bahwa 34 persen emisi karbon berasal dari kendaraan bermotor, dengan kandungan 70 persen CO, 100 persen Pb, 60 persen HC dan 60 persen NOx. Sementara itu, WHO memberikan indikasi bahwa 70 persen pencemaran udara di kota-kota besar berasal dari emisi bergerak alias kendaraan bermotor. Kalau kenyataan ini benar maka kita patut sangat khawatir karena setiap 5-7 tahun, jumlah kendaraan bermotor di Asia bertambah dua kali lipat (ADB, 2007).

PENATAAN RUANG DAN TRANSPORTASI

Pokok persoalan dalam sektor transportasi adalah ketidakmerataan sebaran infrastruktur transportasi. Akibatnya beberapa persoalan turunan timbul, diantaranya adalah rendahnya rata-rata mobilitas dan aksesibilitas ke pusat-pusat kegiatan sosial-ekonomi. Selain itu sistem jaringan jalan di sebagian wilayah nasional belum terhubung dengan sempurna (tidak menerus).

Sementara itu, kemacetan lalu-lintas di pusat-pusat perkotaan yang menyebabkan meningkatnya waktu tempuh (*travel time*) dan biaya transportasi secara signifikan. Kemacetan pun memberikan dampak yang serius bagi pengangkutan produk-produk ekspor-impor (logistik secara umum).

Kemacetan parah yang terjadi di kota-kota besar disebabkan oleh 3 (tiga) hal, pertama, peningkatan laju pertumbuhan jalan (termasuk tol) tidak sebanding dengan laju pertumbuhan kendaraan per tahun. Kedua, penggunaan transportasi umum masih relatif rendah, hanya berkisar antara 40-45 persen saja. Sisanya

sangat tergantung pada kendaraan pribadi. Yang ketiga adalah tidak optimalnya penataan ruang. Ini menyebabkan lebih dari 60 persen kegiatan ekonomi nasional menumpuk di Jabotabek (pusat kegiatan industri, komersial, pemerintahan, dan jasa keuangan).

Berbagai intervensi dilakukan untuk menurunkan emisi transportasi. Intervensi teknologi dilakukan dengan penggunaan kendaraan bermotor berbahan bakar elektrik, gas alam, maupun hibrid (Myrtelka, 2007). Intervensi fiskal/non-fiskal dilakukan dengan kenaikan harga dan pajak pembelian kendaraan serta pembatasan jumlah kendaraan bermotor.

Upaya penting lain adalah intervensi penataan ruang (*land-use management*). Intervensi ini diarahkan untuk mengurangi jarak jelajah dari satu titik asal ke titik tujuan dan meningkatkan efisiensi pergerakan orang dan barang dalam suatu kawasan/wilayah. Upaya ini bermuara pada pengurangan emisi dari sektor transportasi jalan raya.

Perencanaan terpadu dalam penyediaan prasarana transportasi multi-moda transportasi menjadi kebutuhan mutlak sebagai muatan dari Rencana Tata Ruang (RTR). Namun demikian, implementasi RTR tersebut lebih penting dibandingkan sekedar rencana yang komprehensif dan *sophisticated*. Pembagian peran (*role-sharing*) dan beban (*load-sharing*) antara jalan raya dan jalan KA, terutama untuk angkutan barang harus diciptakan, agar angkutan barang (logistik) tidak menanggung eksternalitas akibat kemacetan yang luar biasa dan kota-kota tidak menimbulkan eksternalitas dalam bentuk pencemaran udara yang tinggi.

Pembebanan antar-moda sudah selayaknya dibentuk sehingga jalan dapat berfungsi secara lebih efektif dan efisien dalam menopang pergerakan orang dan barang. Di samping itu pembebanan spasial juga sangat dibutuhkan pada skala makro-nasional. Sudah saatnya kita mulai memikirkan pengurangan beban Jakarta dan sekitarnya melalui desentralisasi kegiatan, bukan hanya desentral-



STUDI KASUS: TRANSIT ORIENTED DEVELOPMENT (TOD) UNTUK MEMADUKAN SISTEM TRANSPORTASI DAN TATA RUANG

"*métropole d'équilibre*" yang menjadi dasar pengembangan kota-kota industri modern baru (seperti Strasbourg, Lyon, Marseille, Toulouse, Bordeaux, dan Lille) yang diikat dengan jaringan kereta api berkecepatan tinggi (TGV) dan jaringan jalan bebas hambatan, serta pengalaman Malaysia dengan pengalihan pusat pemerintahan ke Putrajaya pada tahun 1980an akhir merupakan *best practices* yang layak dipelajari lebih jauh.

Konsep *Transit-Oriented Development* (TOD) menekankan kaitan antara transportasi massal dan tata ruang. Cirinya adalah kedekatan antara sarana transportasi (stasiun, terminal) dengan kegiatan perkotaan campuran (jasa komersial/retail, residensial dan perkantoran) dengan densitas tinggi. Radius pelayanan perkotaan antara 0,4-0,8 km dari stasiun/terminal yang memungkinkan terjadinya sirkulasi pejalan kaki dan pesepeda.

Salah satu fitur konsep TOD adalah pengutamaan transportasi publik untuk sirkulasi di dalam kota dengan menyediakan sarana-sarana perhentian sementara (transit). Dengan demikian, konsumsi energi per kapita dapat dikurangi secara signifikan. Kota-kota menengah di Eropa, seperti di Perancis dan Rusia dengan jumlah penduduk antara 500.000 hingga 1.000.000 jiwa, telah menggunakan sistem *rail-based*.

Kota-kota di Eropa yang menderita akibat kekalahan pada Perang Dunia II tidak memiliki pilihan lain kecuali membangun perumahan sosial yang dekat dengan sistem transportasi publik (subway, kereta atau bus). Selain itu karena kota-kotanya relatif kecil sehingga cukup mudah diakses pengguna transit, pesepeda, dan pejalan kaki.

Sebaliknya konsep TOD tampaknya tidak cukup efektif berjalan di AS yang sejak kemenangan pada Perang Dunia II menerapkan kebijakan *low-density single family housing*. Kebijakan ini mendorong pemanfaatan pinggiran kota (*sprawling*), dimana perjalanan dengan menggunakan kendaraan bermotor lebih disukai karena alasan privasi dan fleksibilitas.

Bagi masyarakat Amerika, sistem *mass transit* sama sekali tidak fleksibel secara geografis, karena umumnya berorientasi ke *downtown*. *Mass transit* di AS hanya mengangkut 5 persen jumlah komuter, sementara 95 persen komuter menggunakan kendaraan pribadi (Selmi dan Kushner, 2004). Bagi masyarakat Eropa yang dipengaruhi paham sosialis, *low-density suburb* yang memicu kebutuhan kendaraan pribadi bukanlah cermin masyarakat yang berkeadilan.

isasi kewenangan dan sumberdaya seperti sekarang ini.

Pada skala mikro atau internal perkotaan, pengendalian pencemaran udara pada kawasan perkotaan perlu dilakukan secara terpadu dengan pengendalian urban *sprawling* dengan mengedepankan pendekatan penataan ruang. Untuk itu penerapan prinsip *transit oriented development* (TOD) sebagai salah satu kategori dari berbagai konsep *urban planning*, seperti *Intelligent Urbanism* atau *Smart Growth*, *Compact City* layak dipertimbangkan.

PERAN PENATAAN RUANG UNTUK PENGENDALIAN EMISI SEKTOR TRANSPORTASI

UU No. 26/2007 tentang Penataan Ruang yang diberlakukan sejak April 2007 memberikan perhatian besar terhadap peningkatan kualitas lingkungan. Ini adalah bagian dari upaya mewujudkan visi penataan ruang ke depan yang aman, nyaman, produktif dan berkelanjutan. Penataan ruang berupaya mencari bentuk keseimbangan antara kebutuhan pertumbuhan ekonomi dan pelestarian lingkungan melalui upaya-upaya yang mengarah pada *demand-side management* (intervensi yang mempengaruhi keputusan untuk melakukan perjalanan). Upaya penataan ruang

mencakup dua dimensi utama, yakni: *planning* (perencanaan tata ruang) dan *control* (pengendalian pemanfaatan ruang agar selalu sesuai dengan rencana tata ruang).

Di dalam perencanaan tata ruang, UU No. 26/2007 mewajibkan seluruh daerah otonom (khususnya kota-kota) menyediakan 30 persen luas wilayahnya untuk Ruang Terbuka Hijau (RTH). Tujuan aturan ini adalah mengurangi efek emisi dari sumber transportasi dan sumber emisi lain, serta menjamin hak menikmati udara bersih. Upaya pengendalian emisi untuk meningkatkan kualitas udara di kawasan perkotaan harus diletakkan dalam visi jangka panjang demi mewujudkan kota yang lebih layak huni. Maka upaya pengendalian emisi tak kalah pentingnya dengan upaya konservasi air, pengelolaan risiko bencana, penataan kawasan bersejarah, penguatan citra positif, dan peningkatan atraksi dan daya saing sebuah kota.

Selanjutnya RTR juga mengatur kepadatan populasi dan kegiatan melalui instrumen peraturan zonasi. Dengan demikian pergerakan orang dan barang dalam suatu kawasan/wilayah lebih efisien. Tujuan pembuatan dan pemberlakuan peraturan zonasi antara lain untuk melindungi nilai aset, menghindari terjadinya eksternalitas, memperluas basis pajak, mendorong kehidupan

yang lebih berkualitas, kesehatan masyarakat yang lebih baik, hingga aspek-aspek lainnya (menjamin kesehatan, keselamatan, moral dan kesejahteraan umum).

Dalam hal pengendalian pemanfaatan ruang, instrumen *performance zoning* dapat digunakan pada satu atau beberapa blok peruntukan. Contohnya adalah memberikan batas konsentrasi pencemaran udara pada suatu kawasan yang harus dipatuhi, karena bersifat mengikat sesuai dengan *level of service* atau tingkat pencemaran yang ditolerir. Apabila konsentrasi pencemaran udara melebihi kinerja/ketentuan yang ditetapkan, maka beban/volume lalu lintas pada kawasan harus dikurangi atau menjadi dasar bagi penerapan instrumen manajemen lalu lintas yang memberatkan pengguna kendaraan bermotor.

Akhirnya, instrumen perizinan adalah kendali pemanfaatan ruang agar sesuai dengan rencana tata ruangnya. Selmi dan Kushner (2004) menyebutkan, ada tiga kemungkinan tindakan dalam rangka perlindungan lingkungan. **Pertama**, pemerintah berupaya mengintegrasikan perlindungan lingkungan ke dalam pengendalian tata ruang yang ada. **Kedua**, pemerintah memberlakukan aturan perlindungan lingkungan untuk area-area kritis. **Ketiga**, pemerintah mewajibkan pemerintah daerah menduplikasi atau bahkan memberlakukan aturan perlindungan lingkungan yang lebih ketat di daerah. ■



CLUSTER 4 - GOVERNANCE



“Adopsi konsep keberlanjutan merupakan sebuah keharusan yang memiliki dua sisi yang saling terkait satu sama lain, yakni sisi kebijakan dan sisi penerapannya. Kebijakan yang tegas dan kuat tentang keberlanjutan kota harus bisa ditransformasikan secara efektif menjadi program-program nyata yang bermanfaat.”

(Djoko Kirmanto, Menteri Pekerjaan Umum RI, 2012)



MEMBANGUN METROPOLITAN BERKELANJUTAN

Penulis: **Ir. Joessair Lubis, CES**, Direktur Perkotaan - Ditjen Penataan Ruang, Kementerian PU

Ketika zaman Yunani Kuno, kota-kota besar saat itu disebut *metropolitan*, berasal dari kata *meter* yang berarti *ibu* dan *polis* yang berarti *kota* (Wackerman, 2000). Kenapa disebut *kota ibu*? Di masa itu, metropolitan memiliki makna sebagai *kota ibu* yang memiliki kota-kota satelit sebagai anak. Namun istilah itu juga dapat berarti pusat sebuah kota, sebuah kota negara (*city-state*), atau sebuah provinsi di kawasan Mediterania (Winarso, 2006).

Dalam UU No. 26/2007 tentang Penataan Ruang, kawasan metropolitan didefinisikan sebagai:

kawasan perkotaan yang terdiri atas sebuah kawasan perkotaan yang berdiri sendiri atau kawasan perkotaan inti dengan kawasan perkotaan di sekitarnya, yang saling memiliki keterkaitan fungsional yang dihubungkan dengan sistem jaringan prasarana wilayah yang terintegrasi, dengan jumlah penduduk keseluruhan sekurang-kurangnya satu juta jiwa.

Jadi perbandingan antara definisi undang-Undang dengan metropolitan secara etimologis (asal kata) cukup koheren. Keduanya bermakna bahwa kawasan metropolitan terdiri dari aglomerasi beberapa wilayah administratif dan masing-masing wilayah tersebut memiliki keterkaitan. Wilayah tersebut memben-tuk sebuah kawasan dengan aktivitas yang bermuara pada pusat (kota besar sebagai inti atau 'ibu').

KAWASAN METROPOLITAN DI INDONESIA

Pemerintah sudah menetapkan tujuh kawasan metropolitan di Indonesia. Statistik kawasan-kawasan ini cukup mencengangkan mengingat masih ada angka pertumbuhan penduduk rata-rata 3,3 persen. Saat ini dari jumlah penduduk kawasan Jabodetabek-punjur menempati peringkat ketiga dalam peringkat metropolitan dunia. Kawasan ini berada di bawah Tokyo dan Guangzhou (citypopulation.de, 2012). Oleh karena itu Pemerintah berani memasang target menjadi peringkat 6 kekuatan perekonomian

Tujuh kawasan metropolitan di Indonesia yang ditetapkan sebagai Kawasan Strategis Nasional (KSN) Perkotaan berdasar PP No.26/2008

NAMA	CAKUPAN WILAYAH	JUMLAH PENDUDUK	LUAS WILAYAH
Metropolitan Jabodetabek-Punjur	Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, Bekasi, Puncak, Cianjur	sekitar 28 juta jiwa	6,682 km ²
Metropolitan Bandung	Kota Bandung, Kabupaten Bandung, Kota Cimahi, Kabupaten Sumedang (metropolitan 'Cekungan Bandung')	sekitar 7,8 juta jiwa	3,382 km ²
Metropolitan Semarang	Kabupaten Kendal, Kabupaten Semarang (Ungaran), Kota Semarang, Kabupaten Purwodadi (metropolitan 'Kedungsepur')	sekitar 4,7 juta jiwa	3,267 km ²
Metropolitan Surabaya	Kabupaten Gresik, Bangkalan, Kabupaten Mojokerto, Kota Surabaya, Kabupaten Sidoarjo, Kota Lamongan (metropolitan 'Gerbangkertosusila')	sekitar 6,4 juta jiwa	2,116 km ²
Metropolitan Medan	Kota Medan, Kabupaten Binjai, Kabupaten Deliserdang (metropolitan 'Mebidangro')	sekitar 4,1 juta jiwa	2,739 km ²
Metropolitan Denpasar	Denpasar, Badung, Gianyar, Tabanan (metropolitan "Sarbagita")	sekitar 2,2 juta jiwa	1,749 km ²
Metropolitan Makassar	Kota Makassar, Kabupaten Maros, Kabupaten Gowa, Kabupaten Takalar (metropolitan "Mamminasata")	sekitar 2,4 juta jiwa	2,462 km ²

dunia di tahun 2050, melalui program Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI).

Jumlah penduduk besar mendatangkan masalah tipikal, yakni kemacetan, polusi, banjir, kumuh, dan pengangguran. Masalah-masalah yang meliputi aspek lingkungan, ekonomi, dan sosial. Melarang manusia untuk berdatangan ke kota metropolitan merupakan hal yang sia-sia. Karena manusia memiliki insting yang kuat dan tekad yang membara untuk meningkatkan taraf hidup masing-masing (Eko Budihardjo, 2006).

Namun Wakil Gubernur DKI Jakarta Basuki Tjahaja Purnama, di dalam blog miliknya *ahok.org*, menyatakan kesiapannya untuk urbanisasi besar-besaran. Daripada memperbesar kota, mungkin lebih baik membangun sebuah sistem yang terdiri dari kota-kota yang disebut dengan sistem perkotaan. Berarti kita harus berharap pada pengelolaan kota yang dilakukan oleh Pemerintah.

KEMANA ARAH KAWASAN METROPOLITAN?

Sekarang mari menilik definisi KSN Perkotaan dari PP 26 /2008 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional (RTRWN). KSN Perkotaan merupakan kawasan perkotaan metropolitan (penduduk lebih dari satu juta jiwa) dengan sudut pandang eko-

nomi dan merupakan Pusat Kegiatan Nasional (PKN). Ini berarti kawasan perkotaan tersebut berfungsi melayani kegiatan skala internasional, nasional, atau beberapa provinsi.

Maka dapat disimpulkan bahwa faktor utama pengaturan metropolitan adalah *sektor perekonomian*. Namun belajar dari Jakarta, faktor lingkungan juga mempengaruhi perkembangan perekonomian. Oleh karena itu kesatuan *eco-region*-lah, bukan kesatuan *ego-region*, yang menjadi dasar penentuan cakupan KSN Perkotaan demi membangun metropolitan berkelanjutan.

Pemerintah saat ini sudah menetapkan 4 Perpres (Jabodetabek-punjur, Sarbagita, Mamminasata, dan Mebidangro) dan sedang menyusun 3 lainnya (Cekungan Bandung, Kedungsepur, dan Gerbangkertosusila) untuk mengatur kota metropolitan di atas.

Kawasan Jabodetabekpunjur dengan DKI Jakarta sebagai kota inti dan ibukota NKRI, tampaknya memiliki permasalahan yang paling kompleks dibanding keenam metropolitan lainnya. Kawasan ini diatur dalam Perpres No. 54/2008 tentang Penataan Ruang Kawasan Perkotaan Jabodetabekpunjur yang bersiap memasuki tahun kelima. Ini berarti Perpres tersebut dapat ditinjau ulang untuk diperbarui dengan penanganan masalah yang juga selalu baru.

Kawasan Sarbagita diatur dalam Perpres No. 45/2011 tentang

Rencana Tata Ruang KSN Perkotaan Sarbagita. Yang menarik di dalam Perpres ini adalah bagian tujuan penataan ruang Kawasan Sarbagita. Disebutkan Kawasan Perkotaan Sarbagita sebagai kawasan pariwisata bertaraf internasional yang berjatidiri budaya Bali berlandaskan *Tri Hita Karana* (Tiga Penyebab Kesejahteraan). Landasan ini meliputi hubungan manusia dengan Tuhan, manusia dengan alam lingkungan, dan manusia dengan sesamanya. Inilah kearifan lokal yang dianut demi tujuan bertaraf internasional.

Kawasan Mamminasata diatur Perpres No. 55/2011 tentang Rencana Tata Ruang KSN Perkotaan Mamminasata. Kawasan ini mengukuhkan diri sebagai pintu gerbang Kawasan Timur Indonesia yang bertaraf internasional. Konsep struktur ruang kawasan metropolitan Mamminasata dirancang menyerupai 'setengah kipas'.

Tujuannya adalah mengurangi tingkat kepadatan tinggi dan perluasan perkotaan di Makassar. Selain itu ditujukan untuk meningkatkan amenitas perkotaan dengan mengembangkan daerah-daerah permukiman baru di luar Makassar (Maros dan Gowa). Ini bersamaan dengan pembangunan jaringan jalan barat-timur dan utara-selatan, yang menghubungkan daerah perkotaan dengan daerah-daerah permukiman baru tersebut.

Sementara itu Kawasan Mebidangro diatur dalam Perpres No. 62/2011 tentang Rencana Tata Ruang KSN Perkotaan Mebidangro. Kedekatannya dengan Kuala Lumpur dan Singapura menjadikan perekonomian kawasan ini berkembang pesat. Dari beberapa kali sosialisasi Perpres 62 Tahun 2011, sering dijumpai warga negara Malaysia dan Singapura di kawasan perbelanjaan dan pariwisata Mebidangro. Hal ini menjadi salah satu modal perkembangan kawasan.

KSN Mebidangro didelineasikan atas keterkaitan daerah aliran sungai dalam wilayah sungai. Sehingga dalam pengembangan kawasan perkotaan Mebidangro, perlu melihat dan memperhatikan keterkaitan ekosistem hulu, yaitu di sebagian Kab. Karo dan sebagian Kab. Deli Serdang. Sedangkan daerah hilir adalah Kota Medan, Kota Binjai, dan sebagian Kab. Deli Serdang.

Perpres Kawasan Gerbangkertosusila saat ini sedang dirancang.



Kawasan ini memiliki nilai perekonomian terbesar kedua setelah Jabodetabekpunjur. Karena itu konsep penataan ruang menaruh perhatian utama pada sektor perdagangan dan jasa.

Kawasan Cekungan Bandung berkembang dengan sektor perekonomian kreatif dan pendidikan. Kawasan ini berada di dataran tinggi sehingga tidak memiliki pelabuhan laut. Namun kondisi geografis ini memberikan iklim yang sejuk sehingga kondusif untuk kegiatan pendidikan dan pemikiran kreatif. Warga negara asing banyak dijumpai di kawasan ini dengan tujuan sebagian besar untuk berbelanja.

Kawasan Kedungsepur dengan kota inti Semarang memiliki kedekatan dengan Kota Solo dan Yogyakarta. Ketiga kota ini membentuk koridor Joglosemar dengan penggerak utama perekonomian di sektor perdagangan-jasa dan budaya.

MEMBANGUN METROPOLITAN BERKELANJUTAN UNTUK KEHIDUPAN YANG LEBIH BAIK

Demikianlah kota-kota metropolitan Indonesia dengan kemiripan sekaligus keunikannya masing-masing. Menilik lokasi beberapa kawasan metropolitan Indonesia, terdapat kemungkinan-kemungkinan terbentuknya megapolis. Dalam UU 26 /2007, megapolis didefinisikan sebagai kawasan yang terbentuk dari dua atau lebih kawasan metropolitan yang memiliki hubungan fungsional dan membentuk sebuah sistem. Seperti Jabodetabekpunjur dengan Cekungan Bandung, Kedungsepur dengan Solo dan Yogyakarta.

Kota-kota metropolitan tumbuh dengan pesat melebihi antipasi para perencana, pengambil keputusan kebijakan, manajer, politisi, dan ahli-ahli perkotaan. Seakan-akan tidak ada kekuatan dan kemampuan yang dapat menghentikan tumbuh dan berkem-





bangnya kota-kota metropolitan sampai suatu saat membangkitkan tuntutan kebutuhan untuk membahas persoalan dan tantangan metropolitan di Indonesia.

Yang jelas, kehadiran persoalan dan tantangan tersebut adalah fakta yang harus diterima. Tidak banyak manfaatnya mempersoalkan apakah ada kelalaian atau kecerobohan dalam kebijakan publik sehingga timbul kota-kota metropolitan dengan persoalan dan tantangan yang dihadapi sekarang dan masih terus dihadapi dalam waktu panjang. Kita optimis saat ini sedang berproses menuju keadaan yang lebih baik.

Dibutuhkan langkah-langkah yang melibatkan semua pihak terkait. Peran masyarakat harus ditingkatkan dalam pengelolaan kota. Sudah saatnya kita memandang kota metropolitan sebagai

satu kesatuan, serta sebagai wadah perkembangan peradaban dan kebudayaan manusia Indonesia. Mengutip Prof. Eko Budihardjo, diperlukan alternatif dan terobosan-terobosan baru dengan berfikir *lateral* (Edward De Bono), *nggiwar* (Romo Mangun) dan *out of the box* (Rob Eastway) untuk bisa menjadi pencipta dan bukan pengikut kecenderungan. ■



SINKRONISASI PERATURAN PERUNDANGAN TERKAIT PERKOTAAN

Penulis: **Haryo Sasongko**, BPPI, Universitas Trisakti

Belum optimalnya tata kelola dan kelembagaan dalam pembangunan perkotaan baik di pemerintah maupun pemerintah daerah bisa ditengarai dengan sulitnya penanganan proses pembangunan perkotaan itu sendiri. Misalnya dalam tataran pemerintah (pusat atau nasional), berbagai peraturan perundangan telah dibuat dan sedang dipersiapkan. Yang menjadi pertanyaan adalah apakah berbagai peraturan perundangan tersebut sudah sinkron satu sama lain? Dalam dunia akademis ada istilah *Constitution/Regulation Examination*. Nampaknya walaupun sudah ada proses harmonisasi peraturan perundangan, namun tahap eksaminasi kurang mendapat porsi yang memadai sehingga hasilnya kurang optimal.

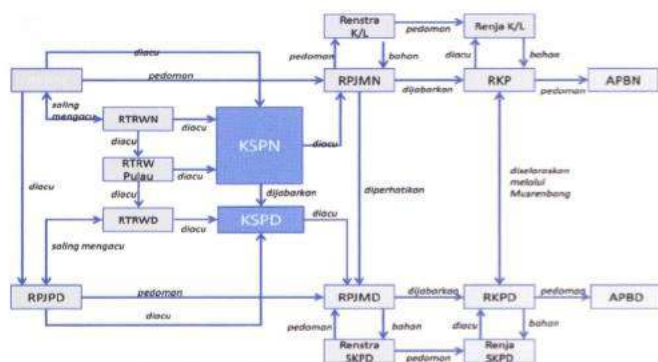
Di tingkat daerah, belum optimalnya tata kelola dan kelembagaan pemerintah daerah ditunjukkan beberapa hal. Pertama

kapasitas pemerintah daerah dalam penerapan *good governance and good public management* masih terbatas. Selain itu kepemimpinan kota yang visioner dan berorientasi kepada kepemimpinan masyarakat luas masih langka. Di sisi lain, kapasitas kelembagaan yang masih belum memadai untuk menerjemahkan visi-misi pembangunan kota kedalam tindakan nyata. Dan yang tak bisa diabaikan adalah belum optimalnya upaya pemberdayaan masyarakat kota, serta belum terwujudnya *community self-government* di kota.

KOORDINASI TERPADU DALAM PERENCANAAN PERKOTAAN NASIONAL

Dalam bidang perencanaan perkotaan di tingkat nasional, koordinasi dan sinkronisasi peraturan perundangan dilakukan oleh sebuah tim yang anggota-anggotanya representasi dari berbagai kementerian/lembaga terkait. Tim ini bernama Tim Koordinasi

Keterkaitan KSPN dengan Dokumen Perencanaan Lainnya



Kebijakan dan Strategi Perkotaan Nasional (KSPN) VISI



Pembangunan Perkotaan Nasional (TKPPN) dan dibentuk berdasarkan Keputusan Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional/Kepala Bappenas No. 23/M.PPN/HK/03/2011. Tugas tim ini adalah:

1. Melaksanakan koordinasi dan sinkronisasi perencanaan pembangunan perkotaan;
2. Melaksanakan evaluasi dan review kebijakan-kebijakan perkotaan, menyusun kebijakan, tata aturan dan kesempatan bersama dalam rangka menyelesaikan masalah pembangunan perkotaan.

Salah satu kebijakan yang dihasilkan adalah rancangan Kebijakan dan Strategi Perkotaan Nasional (KSPN). Proses penyusunan rancangan ini dilakukan secara partisipatif. Berbagai pemangku kepentingan terkait pembangunan perkotaan terlibat di dalamnya, antara lain pemerintah pusat, pemerintah daerah, kalangan akademisi, dunia usaha, dan masyarakat. Keseluruhan proses penyusunan rancangan ini dikoordinasikan melalui TKPPN.

KSPN berfungsi sebagai dokumen baru perencanaan tingkat nasional jangka panjang hingga tahun 2025 yang mengintegrasikan perencanaan spasial dan nonspasial dalam kegiatan pemba-

ngunan perkotaan secara nasional. Oleh karena itu, posisi KSPN diusulkan berada di posisi antara RPJPN dan RPJMN, khususnya untuk memperjelas RPJPN yang terkait dengan peran kota di dalam pembangunan. Selain itu, KSPN diusulkan untuk menjadi Peraturan Presiden atau Peraturan Pemerintah.

Saat ini Pedoman Standar Pelayanan Perkotaan (SPP; Permendagri no. 57/2010) sedang disesuaikan dengan revisi UU 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah, Rancangan UU tentang Tata Kelola Perkotaan, dan revisi PP 38 Tahun 2007 tentang Pembagian Urusan Pemerintahan Pusat, Pemerintah Provinsi dan Pemerintah Kabupaten/Kota.

Selain itu Kementerian Dalam Negeri tengah menyusun konsep RUU tentang Tata Kelola Perkotaan. RUU ini diharapkan menjelaskan masalah pemerintahan kota dan kawasan perkotaan dan menjadi persiapan terbitnya revisi UU No. 32/2004 tentang Pemerintahan Daerah dan PP No. 34/2009 tentang Pengelolaan Kawasan Perkotaan.

PERAN SUD-FI DALAM SINKRONISASI PERATURAN PERUNDANGAN

Dengan pemikiran agar supaya KSPN lebih adaptif dan responsif, saat ini Kementerian PU sedang menyusun Kebijakan dan Strategi Pembinaan Pembangunan (KSP3), dengan menguraikan tipologi dan peran kota. Selain itu, Kementerian Dalam Negeri tengah menyusun RUU tentang Tata Kelola Perkotaan. Rancangan ini adalah persiapan terbitnya revisi UU No. 32/2004 tentang Pemerintahan Daerah, yang diharapkan menyangkut urusan pemerintahan kota dan kawasan perkotaan. Sementara itu, PP No. 34 tahun 2009 tentang Pengelolaan Kawasan Perkotaan juga masih berlaku.

Walaupun tidak diuraikan disini, hal yang kurang lebih sama juga terjadi pada sejumlah Kementerian dan Lembaga lain yang juga menangani masalah pembangunan perkotaan, antara lain



KEBIJAKAN DAN STRATEGI PERKOTAAN NASIONAL (KSPN) SASARAN

A. Sistem Pelayanan Minimum Kota

Terpenuhinya SPP (Standar Pelayanan Perkotaan) di perkotaan sesuai dengan tipologinya

B. Sistem Perkotaan

1. Terwujudnya kawasan perkotaan metropolitan yang mampu bersaing di tingkat internasional (kota internasional/global city).
2. Terwujudnya kota besar yang dapat menjadi pusat pertumbuhan nasional (Pusat Kegiatan Nasional/PKN).
3. Terwujudnya kota menengah dan kecil yang dapat menjadi pusat pertumbuhan ekonomi regional (Pusat Kegiatan Wilayah/PKW dan Pusat Kegiatan Lokal/PKL) serta meningkatkan keterkaitan desa-kota.
4. Terwujudnya Pusat Kegiatan Strategis Nasional/PKSN sebagai gerbang internasional dan untuk mendorong kawasan perbatasan negara.

C. Terwujudnya pembangunan kota melalui pembangunan ekonomi, sosial budaya, Prasarana & Sarana Umum, tata ruang, lingkungan hidup, dan kelembagaan

Sebagai salah satu strategi mewujudkan Sistem Perkotaan Nasional, telah ditetapkan peraturan perundangan turunan UU 26/2007. Peraturan tersebut adalah Perpres Rencana Tata Ruang (RTR) Pulau/Kepulauan dan Perpres Rencana Tata Ruang KSN Perkotaan sebagai dasar dan pedoman pengembangan perkotaan bagi pemerintah pusat dan daerah. Dalam RTR Pulau/Kepulauan terdapat salah satu strategi yang penting, yaitu Strategi Operasionalisasi Perwujudan Sistem Perkotaan Nasional untuk masing-masing PKN, PKW dan PKSN.

Rencana Tata Ruang Pulau/Kepulauan

Pulau Sumatera	Perpres 13/2012
Pulau Jawa-Bali	Perpres 28/2012
Pulau Kalimantan	Perpres 3/2012
Pulau Sulawesi	Perpres 88/2011
Kepulauan Maluku	Raperpres
Kepulauan Nusa Tenggara	Raperpres
Pulau Papua	Raperpres

Kementerian-kementerian Perhubungan, Keuangan, Lingkungan Hidup, Perumahan Rakyat, BPN, BNPB, BNPP dan lain sebagainya.

Dengan banyaknya peraturan perundangan di tingkat pemerintah pusat dan pemerintah daerah, tentu diperlukan pemahaman yang memadai atas semuanya, apalagi bila terjadi tumpang tindih. Konsep peraturan yang akan muncul pun perlu dikaji dengan mendalam.

Dalam hal ini, walaupun bukan organisasi struktural, SUD-FI memiliki komitmen dan kekuatan moral untuk pemikiran suatu

perubahan menuju yang lebih baik terutama dalam manajemen perkotaan pada lintas kepentingan. SUD-FI bisa menjadi ajang koordinasi (bukan koordinator) antar kementerian terkait, para pemangku kepentingan lain (perguruan tinggi, asosiasi, dan forum-forum lain), serta pada kasus-kasus tertentu dengan pemerintah daerah terkait. Pada saat yang diperlukan, pembahasan isu-isu tersebut bisa dibahas bersama TKPPN dengan lebih bebas dan cair. Apalagi sebagian anggota TKPPN adalah juga anggota SUD-FI.

Dengan demikian, integrasi peraturan ditambah integrasi data menjadi salah satu prasyarat pembangunan perkotaan yang berkelanjutan. Pada akhirnya langkah integrasi ini dan juga upaya-upaya yang lain diharapkan akan bisa mensejahterakan masyarakat, negara, bangsa dan tentunya kelestarian bumi yang kita cintai itu sendiri. Semoga. ■





SOLO KOTA *PRO-POOR*

Penulis: **M. Jehansyah Siregar**, Pakar Perumahan dan Permukiman, ITB

Fenomena Joko Widodo yang muncul dalam pilkada di Jakarta telah membawa perhatian masyarakat kepada kiprahnya dalam memimpin Kota Solo selama 7 tahun. Pengalamannya memimpin Solo kini menjadi objek studi dari berbagai bidang, dengan tujuan selain untuk mengembangkan studi perkotaan juga sebagai pembelajaran bagi kepemimpinan kota. Salah satu yang menonjol dari pola pembangunan Kota Solo adalah paradigma kota yang *pro-poor*, yaitu kota yang lebih mengedepankan keterbukaan akses sumberdaya bagi kaum marginal. Dalam penerapannya, paradigma kota yang *pro-poor* di Solo dimulai sejak perumusan visi dan

misi kota, penyusunan rencana dan program, hingga ke tingkatan praktek-praktek di lapangan. Di berbagai literatur, paradigma kota yang *pro-poor* dikenal pula dengan istilah kota inklusif.

Pembangunan kota-kota di tanah air berhadapan dengan realita masih melekatnya kemiskinan dalam kehidupan sebagian besar penduduknya. Data menunjukkan sekitar 50-60 persen penduduk kota yang hidup dari sektor informal dan sekitar 30-40 persen penduduk kota-kota di negara berkembang yang tinggal di lingkungan permukiman kumuh (UN-Habitat, 2003). Kekumuhan, informalitas dan kemiskinan kota saling mengkait memberi gambaran kesenjangan sosial yang memprihatinkan. Inilah latar belakang pentingnya pembangunan kota yang inklusif, yang ditujukan untuk semua golongan tanpa sekat-sekat akses kepada

sumber daya kota.

Visi kota inklusif tentunya bermakna sebuah pemihakan yang nyata untuk mengangkat derajat kehidupan kaum miskin kota. Dengan demikian, kota yang *pro-poor* dapat diartikan sebagai kota yang memihak kaum miskin untuk secara berkeadilan memiliki akses yang sama terhadap berbagai pelayanan dasar dan sumber-sumberdaya kunci perkotaan. Orientasi harus diarahkan pada pengembangan program pelayanan publik, yang berarti pelayanan untuk semua warga.

Lebih jauh, penerapan pembangunan “kota yang *pro-poor*” secara konsekuen dan konsisten dapat dijelaskan dalam 5 prinsip dasar, yaitu:

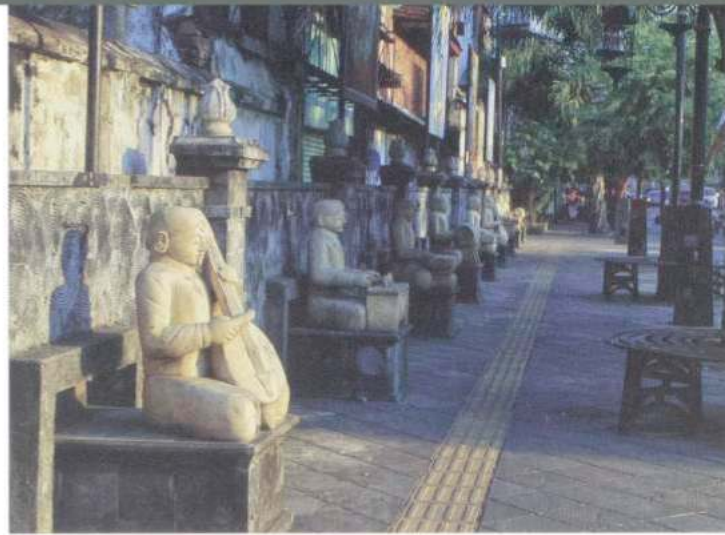
- **Pertama**, visi dan misi pembangunan kota yang secara tegas diarahkan untuk menanggulangi kemiskinan secara progresif dengan membuka belenggu-belenggu akses kepada pelayanan dasar dan sumberdaya kunci;
- **Kedua**, perencanaan pembangunan yang dilaksanakan secara partisipatif, sebagai langkah penerapan visi-misi ke dalam kebijakan dan strategi pembangunan kota;
- **Ketiga**, pelayanan publik yang terpadu dan terukur (akuntabel), dengan target pencapaian yang progresif;
- **Keempat**, tata kelola pemerintahan yang transparan, seperti manajemen keuangan yang transparan dan efisien, alokasi sumber-sumber daya yang pantas, layak dan berkeadilan;
- **Kelima**, ekonomi lokal yang semakin kuat dan mandiri sebagai tumpuan pembangunan ekonomi kota yang tumbuh secara berkeadilan.

VISI DAN MISI KOTA SOLO

Visi pembangunan Kota Solo adalah meningkatkan kesejahteraan warga kota dan pembangunan kota yang bertumpu pada semangat Solo sebagai Kota Budaya (paparan Pemerintah Kota Solo, Juni 2012).

Visi Solo Kota Budaya ini dituangkan ke dalam 8 (delapan) Misi Kota Solo, yaitu:

1. Memberdayakan dan meningkatkan ekonomi kerakyatan,
2. Mengembangkan etika dan nilai-nilai budaya,
3. Memperkuat karakter kota,
4. Meningkatkan pelayanan kesehatan dan pendidikan,
5. Memperbaiki dan meningkatkan akses bagi para pencari kerja,
6. Menciptakan iklim investasi yang kondusif,
7. Memperbaiki dan meningkatkan prasarana dasar dan fasilitas perkotaan,
8. Mempromosikan tema kota.



VISI DAN MISI KOTA SOLO YANG *PRO-POOR*

Visi dan misi Kota Solo secara tegas sekali menunjukkan sebuah pemihakan kepada warga kota yang marjinal. Siapakah mereka? Mereka adalah yang belum mencapai aras sejahtera dan belum berdaya karena belum memiliki pekerjaan. Mereka adalah yang menjalankan ekonomi kerakyatan yang kondisinya tetap berada di bawah. Mereka tidak mendapatkan pelayanan kesehatan dan pendidikan yang layak hanya karena ketidakberdayaannya. Warga marjinal adalah juga mereka yang tinggal di lingkungan permukiman kumuh dan tidak terlayani oleh prasarana dasar dan fasilitas perkotaan.

Namun visi dan misi yang *pro-poor* tersebut tidak berdiri sendiri. Secara bersisian, visi dan misi yang memihak tersebut dilekatkan dengan misi untuk mencapai kemajuan sosial dan ekonomi kota secara utuh. Melalui penetapan tema pembangunan Solo sebagai Kota Budaya, misi yang diemban adalah mengembangkan budaya kota (*urban culture*) untuk memperkuat karakter kota. Sisi ekonomi kota menjadi perhatian dengan misi meningkatkan iklim investasi yang kondusif. Visi dan misi tersebut akhirnya mewujud ke dalam kebijakan dan strategi kota yang utuh. Hasilnya adalah paradigma *pro-poor* yang berorientasi produktif, bukan alam arti yang karitatif dan konsumtif ataupun menjadi jargon untuk pencitraan semata.

CITY BRANDING SOLO SEBAGAI KOTA BUDAYA

Prinsip kedua dalam penerapan paradigma kota yang *pro-poor* adalah perencanaan pembangunan yang dilaksanakan secara partisipatif dengan menggerakkan berbagai kalangan untuk menetapkan sebuah tema pembangunan kota. Tema pembangunan kota

bisa saja kita jumpai di berbagai kota di tanah air, namun apakah tema-tema tersebut adalah aspirasi yang melekat di hati warganya, masih menjadi pertanyaan besar. Melalui pendekatan partisipatif yang dijalankan secara sistematis, kemudian ditetapkan pemberian tema kota (*city branding*) untuk Solo yaitu Solo Kota Budaya.

Perkembangan bidang kebudayaan dan pariwisata di Solo mengalami peningkatan yang menonjol dalam kurun waktu lima tahun terakhir. Beberapa indikasi bisa dilihat dari beberapa bentuk investasi seperti hotel dan restoran serta beberapa fungsi lainnya. Kemajuan pariwisata dan kebudayaan di Solo bukan hanya sebatas atraksi-atraksi wisata, namun secara mendasar didukung infrastruktur fisik, sosial maupun ekonomi kota. Kemajuan ini tidak lepas dari dukungan perencanaan, komitmen alokasi anggaran dan dukungan investasi sektor publik dalam bentuk berbagai fasilitas dan prasarana penunjang.

Dengan tema Solo Kota Budaya maka kebijakan dan strategi pembangunan kota diarahkan pada pengutamaan pembangunan di bidang kebudayaan dan pariwisata. Selain untuk tujuan pelestarian budaya, program kebudayaan dikembangkan menjadi

program pariwisata yang dapat pula menjadi basis ekonomi kota.

Bisa dinilai bahwa Solo telah melakukan upaya *city branding* secara efektif. Efektifitas tersebut tampak dari pendekatan yang komprehensif yang menjadi 3 (tiga) pilar pembangunan berkelanjutan, yaitu efektif secara sosial, secara ekonomi maupun implikasinya yang besar terhadap upaya penataan lingkungan. Di salah satu pojok kota, yaitu di Taman Kota Ngarsopuro, terdapat tema “Solo Kota Budaya” di hadapan khalayak ramai. Papan kota ini bukan hanya berfungsi mensosialisasikan, namun juga sekaligus menjadi cermin dari apa yang diinginkan warga Kota Solo

MANAJEMEN KROYOKAN DAN NYEKRUP

Prinsip ketiga dalam penerapan paradigma kota yang *pro-poor* adalah pelayanan publik yang terpadu dan akuntabel. Di Solo prinsip ini diwujudkan melalui konsep yang diistilahkan sebagai manajemen *kroyokan* dan *nyekrup*. Manajemen *kroyokan* berarti manajemen yang mengutamakan keterpaduan antar sektor pembangunan kota.





Melalui pendekatan ini diharapkan tujuan-tujuan pembangunan yang bersifat lintas sektor dapat dicapai secara efektif, serta menghindari program pemerintah kota yang terfragmentasi ke dalam sektor-sektor pembangunan yang berjalan sendiri-sendiri. Pemko Solo menghindari pendekatan “membagi-bagi jatah” anggaran, dan untuk itu maka dibentuk beberapa Kelompok Kerja (Pokja) yang beranggotakan berbagai instansi yang terkait dengan sebuah program payung.

Sebagai indikator keterpaduan, maka sebuah program yang dijalankan oleh sebuah instansi akan dilihat sejauh mana tingkat *nyekrup*-nya dengan program besar secara keseluruhan, maupun dengan program terkait lainnya, yang meliputi pelayanan kesehatan, pendidikan, air bersih, sanitasi, perumahan, transportasi umum, pasar umum, dan sebagainya. Manajemen pembangunan secara terpadu berbasis kawasan seperti ini pada dasarnya adalah wujud penerapan pendekatan skala kota (*city-wide approach*).

Dengan dilandasi *brand* Solo Kota Budaya, kapasitas dan peran beberapa kelembagaan pemerintah kota semakin ditingkatkan, seperti Badan Promosi Pariwisata Daerah Surakarta yang semakin diberdayakan. Lebih jauh lagi, beberapa SKPD, diantaranya Disparta, Disperindag, Dinkop dan UMKM, Dishubkominfo, para pelaku industri wisata, dan juga pelaku UMKM se-Solo Raya bekerjasama untuk memajukan program-program pariwisata dan kebudayaan di Solo.

Sebagai hasilnya, terjadi perubahan perilaku konsumen, perkembangan kelas menengah yang mendorong peningkatan daya beli dan meningkatnya kegiatan wisata. Pola-pola aktifitas dan

route perjalanan pariwisata, baik wisatawan lokal maupun mancanegara, mengalami perubahan sejalan dengan kegiatan promosi dan penyiapan atraksi wisata yang semuanya semakin meningkat dari sisi persiapan program.

Strategi pembangunan kota kemudian ditindaklanjuti menjadi program-program kota yang sangat operasional. Di sini tampak sebuah proses pengambilan keputusan yang sistematis dan tepat, yaitu kapan sebuah gagasan harus disusun secara konseptual, kapan dikembangkan secara partisipatif, dan kapan pula harus ditindaklanjuti secara administratif. Dengan demikian, manajemen terpadu tersebut bukanlah bertujuan untuk keterpaduan itu sendiri. Keterpaduan menjadi sebuah instrumen strategis untuk mencapai tujuan bersama untuk mendukung visi Solo Kota Budaya, yang kemudian berubah menjadi semangat seluruh elemen masyarakat di dalam berbagai bidang kehidupan kota.

Manajemen *kroyokan* dan *nyekrup* juga diterapkan dalam penataan permukiman kumuh dan pedagang kaki lima (PKL) di Solo. Penanganan permukiman kumuh tidak bisa lagi hanya melalui proyek-proyek kecil setiap tahun. Dengan penanganan terpadu lintas sektor, dibentuk Pokja Penataan PKL yang *kroyokan* dan fokus. Sedangkan lahan di area baru, keterpaduan infrastruktur dan pembiayaan menjadi sumberdaya kunci untuk penanganan secara *nyekrup* atau *linked*.

Mengacu ke sebuah paparan (Siregar, 2009), ditunjukkan bahwa diperlukan 3 (tiga) pilar penanganan permukiman kumuh dan *squatter* secara efektif, yaitu: peremajaan kawasan, pemukiman kembali (*resettlement*) dan pengembangan area baru. Pendekatan

yang dilakukan oleh Kota Solo secara tepat memenuhi ketiga pilar terpadu tersebut.

Pada kasus penanganan PKL barang *klithikan* (kecil) di taman kota Banjarsari, disiapkan dahulu pengembangan kawasan baru, sambil memberdayakan PKL dalam rangka *resettlement*. Akhirnya, ketika komunikasi dan pengorganisasian sosial selesai, kawasan baru pun selesai secara terencana dan lengkap di daerah Semanggi, Notohardjo. Adanya kawasan baru yang *well-planned and well-informed* inilah yang akhirnya mampu mendorong energi positif para PKL untuk mau menjalani proses *resettlement*.

Akhirnya, kawasan taman Banjarsari pun siap untuk diremajakan kembali menjadi taman kota yang bermartabat dan menyediakan RTH secara signifikan. Kemudian dilengkapi dengan *squatter control* sebagai instrumen yang proaktif “anti pembiaran” di kawasan yang sudah tertata tersebut, untuk menjamin tidak ada lagi PKL baru bermunculan.

TRANSPARANSI DATA DAN ANGGARAN

Dengan mengacu pada prinsip keempat, yaitu tata kelola pemerintahan yang transparan, Kota Solo menampilkan cara-cara yang cukup sistemik dan melembaga. Transparansi dalam tata-kelola pemerintahan yang dijalankan Solo dapat dilihat dari keterbukaan informasi anggaran APBD Kota Solo. Setiap warga masyarakat Solo bisa mengawasi penggunaan APBD.

Demikian pula pada kasus data kemiskinan yang dikatakan meningkat. Kantor Pusat Statistik mengatakan menurun dan Tim Penanggulangan Kemiskinan Daerah mengatakan meningkat. Ini adalah gambaran perbedaan data yang selalu muncul. Data kemiskinan umumnya masih dipandang sebagai bentuk pengakuan kegagalan pembangunan, sehingga pemerintah enggan mengaku miskin.

Jadi, justru bukan meningkatnya data kemiskinan tersebut yang perlu digarisbawahi, melainkan adanya transparansi pembangunan yang membuka data kemiskinan yang lebih mendekati keadaan sebenarnya, yang memberi konsekuensi pada kesiapan untuk memikul tanggung-jawab penanggulangannya. Artinya, Kota Solo semakin memperbaiki data dan kriteria miskin, agar semakin banyak yang berhak mendapatkan pelayanan sosial penanggulangan kemiskinan (kesehatan, pendidikan dan perumahan).

MEMAJUKAN EKONOMI LOKAL

Misi pertama Kota Solo, yaitu “Memberdayakan dan meningkatkan ekonomi kerakyatan” sudah mencerminkan penerapan prinsip kelima Kota yang *pro-poor*, yaitu pemberdayaan ekonomi lokal yang semakin kuat dan mandiri sebagai tumpuan pembangunan ekonomi kota yang tumbuh secara berkeadilan.

Istilah “sebagai tumpuan” di sini bukan berarti “semata-



mata”. Ekonomi kota tidak akan berkembang secara mantap jika semuanya terdiri dari usaha kecil. Struktur ekonomi akan kuat hanya jika ditopang oleh ekonomi rakyat yang mengakar, ekonomi menengah yang inovatif dan iklim investasi global yang atraktif, yang kesemuanya membentuk tautan-tautan yang *nyekrup* satu sama lain.

Pemberdayaan ekonomi kerakyatan menemukan bentuknya dengan arahan tema “Solo Kota Budaya” yang ditujukan pula untuk menjalankan salah satu misi memperkuat karakter kota. Berbagai kegiatan ekonomi lokal mendapat sentuhan pemberdayaan dan fasilitas dari pemerintah kota. Salah satunya yang menonjol adalah industri batik.

Sudah diketahui secara luas, Solo dikenal pula sebagai Kota Batik. Setidaknya ada 2 (dua) kawasan atau kampung batik yang terkenal di Solo, yaitu di Kauman dan Laweyan. Di dua kampung yang ramai dikunjungi wisatawan ini, selain memproduksi kain-kain batik para pembatik juga memiliki toko yang memajang busana-busana berbahan batik. Untuk tujuan pengembangan Kota Solo menjadi Kota Budaya yang lebih terkemuka tentunya tidak dapat meninggalkan upaya pengembangan kedua kampung batik ini.

PENUTUP

Solo adalah kota *Pro-poor* yang berhasil menunjukkan bahwa kemiskinan bukanlah sebatas rendahnya tingkat penghasilan. Bagi Solo, kemiskinan adalah tidak terpenuhinya hak-hak dasar manusia akibat masih terbelenggunya berbagai akses kepada pelayanan dasar dan sumber-sumber daya dasar seperti pembiayaan dan alat produksi, pekerjaan yang layak, pangan dan gizi seimbang, sandang, perumahan dan permukiman, kesehatan, pendidikan, hingga aktualisasi diri.

Dalam perspektif kemanusiaan, pemenuhan kebutuhan-kebutuhan dasar ini tidak dapat ditunda ataupun dibiarkan saja menunggu hingga semua orang semakin sejahtera dengan sendirinya. Pengalaman Kota Solo menunjukkan tanggung jawab negara dan pemerintah untuk mewujudkannya secara konsekuen. Inilah penerapan paradigma kota yang *pro-poor* sesungguhnya, yang tidak terjebak dalam pragmatisme program-program bantuan sosial yang bersifat karitatif semata. ■



TATA KELOLA PERMUKIMAN SKALA BESAR

Penulis: **Hari Ganie**, Ketua Kompartemen Tata Ruang – DPP Real Estate Indonesia

Pembangunan permukiman skala besar (kota baru) oleh developer swasta dimulai sekitar 1985, dengan diberikannya ijin pengembangan Kota Mandiri Bumi Serpong Damai (BSD) seluas 6000 hektar di Serpong, Kabupaten Tangerang. Di wilayah Jabodetabek, 25 tahun kemudian, tercatat lebih dari 25 proyek kota baru yang sedang berjalan (dengan luas lahan total sekitar 38 ribu hektar dan telah dihuni sekitar 1 juta jiwa).

Permukiman skala besar merupakan pengembangan lahan terpadu (*integrated land development*) dengan fungsi-fungsi utama tertentu (permukiman, komersial, industri) dengan luas lahan di atas 500 hektar. Konsep pengembangan permukiman skala besar dilakukan berdasar pada asumsi makin menurunnya kualitas kota-kota metropolitan Indonesia, khususnya Jakarta, akibat keterbatasan lahan untuk perumahan, minimnya infrastruktur kota dan mengantisipasi pengembangan *urban sprawl*. Konsep tersebut juga didukung oleh serangkaian kebijakan yang mendorong peran aktif pihak swasta (pengembang) dalam pembangunan kota.

Keberadaan proyek permukiman skala besar telah terbukti mampu mengalihkan arus urbanisasi ke Jakarta dengan menjadi embrio tumbuhnya beberapa kawasan yang tumbuh dengan cepat (*fast growing area*) di sekitar Jakarta seperti kawasan Serpong di wilayah barat (BSD City, Alam Sutera, Paramount, Summarecon Serpong), kawasan Cikarang di wilayah timur (Jababeka, Lippo

Cikarang, Delta Mas, Grand Wisata), serta kawasan Cibubur/Sentul di wilayah selatan (Kota Wisata, Legenda Wisata, Harvest City, Citra Indah, Sentul City, Sentul Nirwana).

Kawasan-kawasan tersebut telah berfungsi menjadi pusat pertumbuhan baru yang menjadi tandingan (*counter magnet*) Jakarta. Akibatnya pola lalu lintas tidak hanya dari Bogor, Tangerang, Bekasi ke Jakarta, tapi melintas pula para komuter dari Jakarta yang bekerja di kawasan Serpong/Tangerang, Cikarang/Bekasi, Cibubur/Sentul.

Paska 25 tahun berkembangnya kawasan permukiman skala besar, paling tidak 30 persen dari keseluruhan area yang direncanakan telah terbangun dan dihuni. Kawasan yang telah dihuni tersebut saat ini sebagian besar masih dikelola oleh divisi pengelolaan kota (*town management division*) pengembang yang bersangkutan. Sebagian kecil bahkan sudah diserahkan kepada pemerintah daerah masing-masing dan dikelola oleh RT/RW setempat.

MASALAH KAWASAN PERMUKIMAN BARU

Dengan berjalannya waktu pengelolaan kawasan-kawasan tersebut, muncul berbagai masalah. Perbedaan kepentingan antar pemangku mulai muncul. Pihak pengembang menginginkan kawasan dapat dikelola dengan baik agar harga jual rumah/komersialnya bernilai tinggi. Sementara itu penghuni ingin rumahnya aman, nyaman, dan harganya naik. Di sisi lain, pihak pemda

berkepentingan terhadap fasos/fasum yang akan diserahkan dan masyarakat sekitar menginginkan manfaat positif dari proyek. Untuk itu diperlukan keahlian pengelola kawasan melakukan negosiasi/lobi untuk mempertemukan berbagai kepentingan tersebut.

Selain itu juga timbul masalah dalam Prasarana Sarana Utilitas (PSU) yang dahulu dikenal dengan fasos/fasum. Setelah diserahkan, tak jelas siapa pihak yang bertanggung jawab atas pengelolaan PSU tersebut.

Biaya pengelolaan kawasan juga menjadi permasalahan. Dibutuhkan biaya yang relatif mahal agar dapat memberikan pelayanan yang optimal bagi para penghuni. Biasanya pelayanan ini meliputi pelayanan keamanan/sekuriti, pemadam kebakaran, pengatur lalu lintas, pengelolaan sampah, kebersihan jalan dan perawatan taman, layanan transportasi umum, perawatan jalan/saluran/air/listrik/telpon, serta penanganan *community affairs* (pengontrolan bangunan, penyelenggaraan berbagai kegiatan, *customer service* dan publikasi).

Seyogyanya pengelolaan kawasan permukiman skala besar tersebut mampu memberikan kawasan yang memberikan rasa aman, nyaman, bersih, hijau, bebas banjir bagi penghuni/warganya. Di samping itu pengelolaan kawasan juga harus mandiri, artinya dapat berjalan tanpa dukungan subsidi. Bahkan sebaiknya pengelola mampu menciptakan kawasan yang berdaya saing tinggi baik sebagai tempat tinggal, tempat berusaha maupun sebagai tempat berinvestasi.

KUNCI KEBERHASILAN PENGEMBANGAN PERMUKIMAN SKALA BESAR

Kesuksesan pemukiman skala besar yang dikembangkan oleh pihak swasta tersebut tidak hanya mengandalkan kualitas rancang bangunan dan lingkungan semata. Banyak faktor lain yang sangat berperan dalam keberhasilannya. Faktor kunci apakah yang mempengaruhi kesuksesan?

Tata kelola sistem transportasi. Saat ini setiap proyek kota baru tidak bisa lagi hanya mengandalkan akses dari jalan arteri yang ada. Pengembang berupaya memiliki akses langsung ke jalan tol terdekat serta memiliki prasarana/sarana transportasi mandiri. Langkah ini telah dilakukan oleh BSD City, Sentul City, Alam Sutera, Grand Wisata, dan Summarecon Serpong. Dalam rangka menjadi pusat pertumbuhan baru di barat daya Jakarta, BSD City mengembangkan sistem moda transportasi yang lengkap. Selain sistem angkutan umum lokal, mereka juga mengadakan regional *shuttle bus* dan *feeder busway*. Tak hanya itu, mereka juga membangun jalan tol Jakarta-Serpong, serta mendorong tersedianya jalur ganda rel kereta api Serpong-Jakarta.



Tata kelola lahan. Cadangan lahan yang besar harus dimiliki pengembang permukiman skala besar. Selain untuk mengamankan usaha jangka panjang, cadangan ini juga mengantisipasi semakin sulitnya melakukan pembebasan saat ini. Hingga kini ada pengembang yang mempunyai lahan mencapai 600 hektar. Untuk itu pengembang perlu mengelola lahan di areal ijin lokasinya, tidak hanya sebatas pada areal yang sudah dikembangkan tapi juga pada lahan yang belum dikembangkan. Tujuannya adalah mengamankan lahan-lahan yang sudah dibeli dari para penggarap.

Tata kelola fasilitas kota. Pengembang permukiman skala besar bersaing dalam penyediaan fasilitas kota yang lengkap dengan kualitas premium. Fasilitas tersebut berupa sekolah, dari SD sampai perguruan tinggi berkualitas internasional, pusat perbelanjaan dari pasar basah sampai supermall, rumah sakit internasional, arena bermain sekelas waterpark, dan convention center. Perkembangan standar fasilitas kota yang disediakan pengembang kota baru mengikuti perkembangan preferensi konsumen atau perubahan gaya hidup masyarakat. Di tahun 80-an ruko dan lapangan golf adalah syarat bersaing, tetapi di tahun 90-an fasilitas ini tidak berlaku lagi. Sebagai gantinya, kota baru harus memiliki sekolah SD sampai SMU swasta unggulan dan pusat perbelanjaan sekelas plaza (dengan luas lantai sekitar 40.000 meter persegi). Pada tahun 2000-an tuntutan standar fasilitas kota meningkat lagi sampai pada perbelanjaan setingkat *shopping center/mall* (luas lantai 80.000-100.000 meter persegi) dan rumah sakit. Bahkan selain fasilitas rekreasi anak-anak berbentuk *waterpark*, akhir-akhir ini para pengembang kota baru juga mulai berlomba-lomba menyediakan universitas swasta unggulan.

Tata kelola infrastruktur kota. Pengembang harus menyediakan infrastruktur mikro maupun makro seperti jaringan jalan utama, air bersih dengan kapasitas *Water Treatment Plant* (WTP) yang memadai. Bahkan beberapa pengembang menyediakan keran air yang langsung dapat diminum (*potable water*), jaringan listrik berstandar kualitas melebihi PLN, jaringan telekomunikasi, sistem pembuangan sampah yang mengacu pada konsep 3R (Re-



duce, Reuse, Recycle), kemungkinan ketersediaan jaringan gas serta lansekap kota setingkat taman lingkungan sampai pada hutan kota yang mengikuti trend *eco-city*.

Tata kelola kawasan. Sejak era reformasi, pola kompetisi antar pengembang permukiman skala besar bahkan sudah bergeser ke tingkat produk penunjangnya. Produk tersebut adalah kehendakan tim pengelola kota (*town management*) dalam memberikan rasa aman kepada penghuni, akibat trauma masyarakat terhadap kerusuhan tahun 1988.

Faktor lain adalah reputasi pengembang dalam mewujudkan komitmen pembangunan, terutama pada saat kondisi krisis moneter. Saat krisis tersebut banyak pengembang yang tidak dapat mewujudkan komitmen pembangunan rumah kepada konsumennya. Sehingga tak heran dominasi pasar pengembang-pengembang bereputasi baik dalam melakukan tata kelola kawasan seperti Ciputra Group, Sinar Mas Group dan Agung Podomoro Group saat ini memiliki posisi penguasaan pasar sedemikian kuatnya.

HAMBATAN DAN HARAPAN

Hingga saat ini masih terjadi kekosongan landasan hukum yang terkait dengan pembangunan/pengelolaan permukiman skala besar. Perijinan kota baru hanya mengacu pada RTRW kabupaten/kota saja. Karena itu, perlu disiapkan kerangka hukum yang mengatur kriteria fisik/administratif, pemberian ijin, kelembagaan yang mengatur koordinasi lintas sektor, kemitraan

strategis, pengelolaan fasos/fasum, dan sebagainya.

Keterkaitan pada kebijakan makro juga menjadi penting, karena terkait dengan penambahan jumlah penduduk yang sangat pesat dalam 20 tahun mendatang. Apakah pengelolaan kawasan permukiman skala besar nantinya tunduk pada PP No. 34 Tahun 2009 tentang Pengelolaan Kawasan Perkotaan?

Saat ini Permendagri No. 9 Tahun 2009 tentang Prasarana-Sarana Utilitas (PSU) Perumahan dan Permukiman memang sudah ada. Namun produk hukum ini hanya mengatur hal-hal yang berkaitan dengan pengelolaan PSU, seperti serah terima & persyaratannya, lembaga pengelola, & pembiayaan PSU.

Untuk itu pada periode 2011-2012, Ditjen Penataan Ruang Kementerian Pekerjaan Umum telah melakukan serangkaian diskusi untuk memetakan permasalahan pokok pengembangan permukiman skala besar. Diskusi ini membahas dari sisi kebijakan, pelaksanaan hingga pengelolaan.

Selain itu hasil diskusi ini merumuskan berbagai rekomendasi kebijakan yang terkait dengan pengembangan permukiman skala besar. Diskusi/seminar tersebut melibatkan berbagai pihak, mulai dari institusi pengambil kebijakan ditingkat pemerintah pusat/propinsi dan kabupaten/kota, akademis, sampai para pelaku (asosiasi REI/HKI/Apersi, pengembang kota baru/pengembang kawasan industri). Diharapkan rangkaian diskusi ini dapat menghasilkan panduan dalam pembangunan/pengelolaan kawasan permukiman skala/besar atau kota baru yang berkelanjutan. ■



KONSEP PEMBANGUNAN KOTA BERKELANJUTAN DALAM PERSPEKTIF TATA KELOLA

Oleh: **Andi Oetomo**, Kelompok Keahlian Pengelolaan Pembangunan dan Pengembangan Kebijakan (P2PK) Sekolah Arsitektur, Perencanaan, dan Pengembangan Kebijakan (SAPPK), ITB

ARTI PENGELOLAAN PERKOTAAN

Dalam dunia ilmiah, kesepakatan mengenai definisi “pengelolaan kota/perkotaan” (*Urban Management/UM*) sulit dicapai. Akan tetapi secara prinsipil, pengelolaan perkotaan hampir selalu digambarkan berfokus pada pendekatan manajemen interdisiplin lintas bidang pengetahuan profesional konvensional.

Pada umumnya UM dipelajari untuk menyiapkan pengetahuan yang tidak terlihat (*insight*) ke dalam solusi-solusi berorientasi praktis yang dapat diterapkan dalam tataran aktivitas pengelolaan kota sehari-hari. Dalam UM biasanya bergabung berbagai pengalaman yang pernah diperoleh berbagai pemerintah

daerah, LSM, sektor bisnis/swasta, dan juga konsep-konsep yang dipromosikan oleh organisasi-organisasi pembangunan internasional seperti World Bank, UNDP, dan lain-lain.

RAGAM DEFINISI PENGELOLAAN PERKOTAAN

Beberapa ahli bahkan menyatakan bahwa bahwa pengelolaan perkotaan itu tidak bisa didefinisikan, “*Urban management is an elusive concept, which escapes definition.*” (Stren, 1993; Mattingly, 1994). Akan tetapi beberapa ahli lain berusaha membuat definisi dengan merinci cakupan dari UM itu sendiri. Clarke (1991) mendefinisikan pengelolaan perkotaan termasuk mengelola sumberdaya ekonomi perkotaan, terutama lahan dan aset lingkungan buatan, menciptakan lapangan kerja, dan menarik investasi untuk meningkatkan kualitas dan kuantitas barang dan jasa yang tersedia.

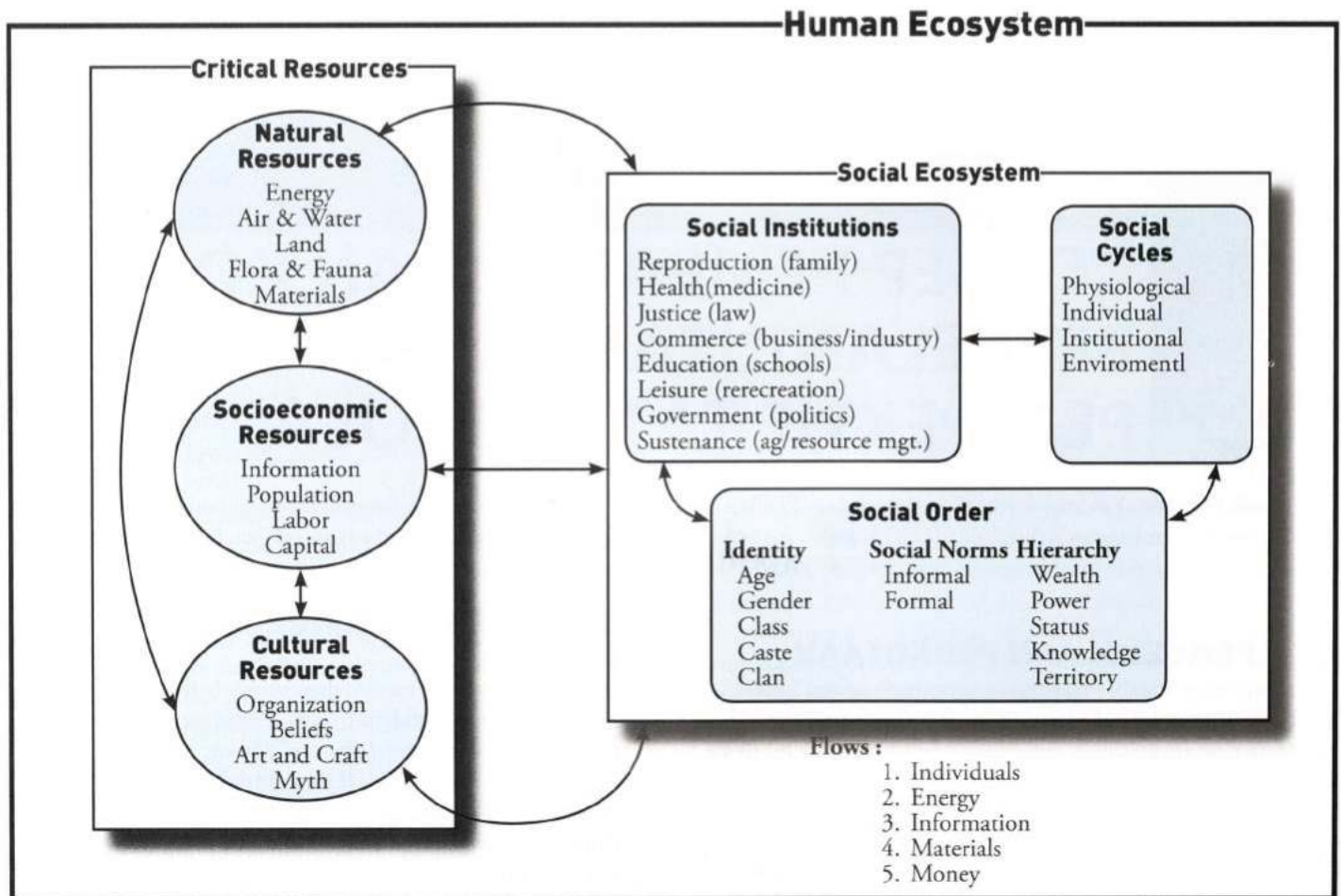
Pakar lain menyatakan bahwa UM mengacu pada struktur politik dan administrasi kota dan tantangan utama yang dihadapi dalam menyediakan layanan infrastruktur sosial dan fisik (Wekwete dalam Rakodi (1997)). Meine Pieter van Dijk dalam Urbanicity (2006) mendefinisikan UM sebagai usaha mengkoordinasikan dan mengintegrasikan tindakan publik dan swasta untuk mengatasi masalah utama yang dihadapi penduduk kota dan mewujudkan kota yang lebih berdaya saing, adil, dan berkelanjutan.

Akan tetapi jika bisa disarikan secara pendek, maka definisi UM tersebut kurang lebih adalah: pengambilan peran aktif dalam pengembangan, pengelolaan dan pengkoordinasian sumberdaya untuk mencapai tujuan-tujuan pembangunan kota/ perkotaan tertentu. Atau lebih singkat lagi adalah “peletakan perencanaan ke dalam praktek”.

PERSOALAN APA YANG DISOROTI UM?

UM biasanya menyoroti hal-hal yang terkait dengan persoalan-persoalan berat yang biasa dihadapi pembangunan perkotaan. Persoalan tersebut antara lain adalah degradasi lingkungan, pertumbuhan kota yang tidak terkendali, kacaunya sistem pertanahan, sistem perencanaan dan pengambilan keputusan yang kurang tepat, kondisi pekerjaan dan perumahan permukiman yang tidak memadai, ketidakcukupan infrastruktur, utilitas, dan polusi udara, hingga kemunduran kawasan bersejarah di kota.

Dari skema yang disusun oleh Machlis et.al (2002) berikut tampak bahwa ada 5 (lima) aliran materi yang harus dikelola oleh pengelola suatu kota/ perkotaan, agar pembangunannya berkelanjutan.



The Structure of Human Ecosystems, Machlis et. al (2002)

Gambar 1 : Perkotaan sebagai Ekosistem Manusia: Apa yang harus diatur & dikelola agar berkelanjutan?

FOKUS PENTING DALAM MASALAH PENGELOLAAN PERKOTAAN

Dalam menetapkan fokus pada masalah kota yang terpenting atau paling strategis, justru isu utamanya adalah siapa yang menetapkan masalah paling penting tersebut? Pemerintah daerah? Atau siapakah yang akan membantu dan berkolaborasi dengan manajer kota menetapkan persoalan yang paling penting tersebut? Setiap pihak bisa mempunyai sudut pandang dan kepentingan yang berbeda.

Menurut World Bank dalam *The Urban and City Management Course*, contoh isu-isu kunci yang harus ditangani oleh seorang pengelola kota adalah:

- tata kelola/kepemerintahan (*governance*)
- pembiayaan kota
- daya saing kota
- penguatan kapasitas untuk menarik investasi sektor privat dan penyediaan lapangan pekerjaan
- kapasitas untuk penyediaan pelayanan umum/publik secara efisien
- kapasitas manajerial lingkungan

MENCARI KONTEKS PENGELOLAAN PERKOTAAN DALAM PEMBANGUNAN KOTA BERKELANJUTAN DI INDONESIA

Pendekatan terpadu untuk pengelolaan perkotaan pada dasarnya adalah penanganan simultan dari keseluruhan isu-isu penting perkotaan yang terkait satu dengan lainnya. Oleh karena itu, hal ini menuntut lebih banyak lagi keterlibatan semua pemangku kepentingan yang ingin berperan aktif, sehingga akan muncul lebih banyak lagi tuntutan pelaksanaan tindakan-tindakan multi-sektoral. Implikasi pendekatan terpadu seperti ini berimplikasi pada pengelola kota yang memerlukan wewenang, tanggung jawab dan kewajiban yang jelas. Lebih dari itu, diperlukan adanya desentralisasi yang lebih jelas dalam pembangunan kota dan/atau perkotaan.

Mattingly (1994; 1995) menggarisbawahi pentingnya isu 'tanggung jawab' yang menyatu ke dalam konsep pengelolaan itu sendiri, terutama di dalam suatu skenario kelembagaan yang terpecah-pecah seperti di negara-negara sedang berkembang (tanggung jawab dan kewajiban dalam hal ini tidak mudah didefinisikan). Oleh karena itu, dalam mencari konteks pengelolaan perkotaan di Indonesia yang dibutuhkan adalah skenario keterpaduan atau koordinasi. Disini tanggung jawab dan kewajiban dibuat dan ditetapkan tidak semata-mata melalui cara-cara otoritas/kewenangan ataupun alokasi administratif tugas-tugas. Tanggung jawab dan kewajiban tersebut dihasilkan melalui debat, diskusi dan negosiasi antar seluruh pelaku yang berkepentingan.

Sementara itu pemerintah di negara maju tak lagi menjadi penyedia layanan publik secara tradisional. Secara pelan tapi pasti, mereka berubah hanya menjadi fasilitator proses-proses tempat masyarakat (dan juga sektor bisnis/swasta) mengartikulasikan kepentingan, memediasi perbedaan yang timbul, dan melaksanakan hak-hak hukum dan kewajiban-kewajiban. Pada intinya, di dunia telah terjadi pergeseran dari manajemen kota tradisional ke arah tata kelola/kepemerintahan. Pergeseran ini lebih melibatkan semua pemangku kepentingan utama kota dalam pengelolaan kota/perkotaannya.

Cakupan tata kelola ini lebih luas. Joris van Etten dan Leon van den Dool (2001) mengatakan, tata kelola yang baik di tingkat kota tak hanya berhubungan dengan manajemen kota yang baik, tetapi juga interaksi antar seluruh pemangku kepentingan di kota. Karena itu dimensi politis, konteks, dan konstitusional harus dipertimbangkan. Sementara Healy (1995) menyatakan bahwa pengelolaan perkotaan jaman sekarang tidak lagi hanya dilakukan dari pemerintah saja dengan model *top down* atau *command and control*.

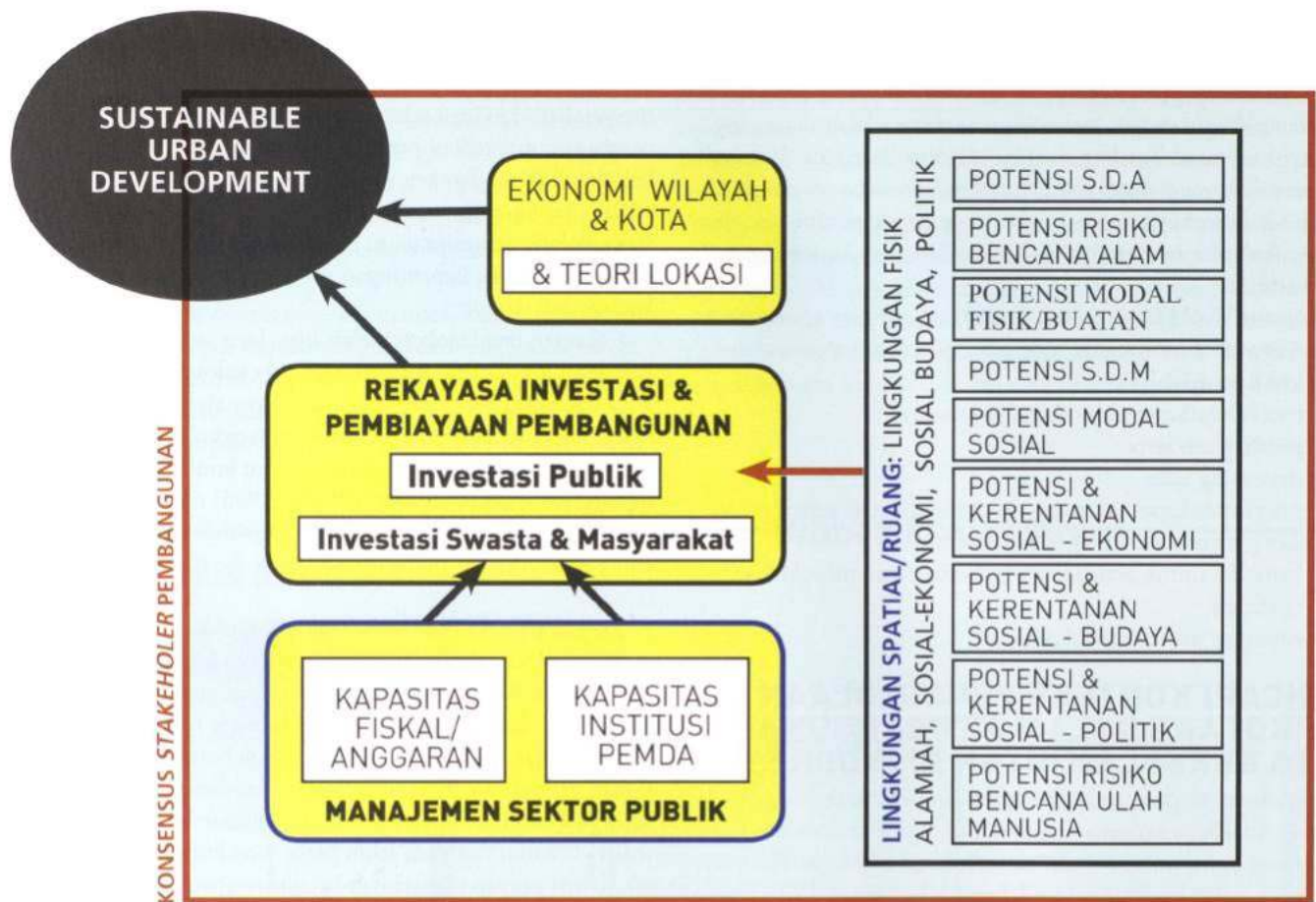
Dalam konteks Indonesia, yang dibutuhkan adalah cara menggeser pengelolaan (manajemen) kota ke tata kelola (*governance*) kota. Pergeseran ini mendudukkan pemerintah daerah/kota sejajar dengan pemangku kepentingan lain seperti sektor bisnis/privat dan masyarakat madani untuk bersama-sama menyelesaikan persoalan-persoalan kota dan membangun daya saing kota ke depan menuju keberlanjutan pembangunan. Situasi dualistik sosial-ekonomi yang ada lebih perlu mendudukkan pemerintah dalam prinsip pemerintah yang proporsional (bukan hanya *provider* atau *enabler*).

Dalam konteks mencapai tujuan Pembangunan Perkotaan Berkelanjutan, maka Gambar 2 menunjukkan seluruh sumberdaya yang dikelola dalam suatu sistem pengelolaan perkotaan adalah hasil konsensus seluruh pemangku kepentingan pembangunan perkotaan.

KEBUTUHAN PENGATURAN PENGELOLAAN PERKOTAAN DI INDONESIA

Sebenarnya sudah banyak aturan perundang-undangan yang terkait dengan pengelolaan perkotaan di Indonesia, tetapi sayangnya satu dengan lainnya sepertinya tidak/kurang komplementer, sehingga banyak celah yang harus diisi. Ambil contoh UU No. 32/2004 Tentang Pemerintahan Daerah, legislasi ini tidak cukup mengatur landasan pengelolaan kota (desentralisasi, otonomi, dan *governance*) khususnya yang terkait:

- Urusan *concurrent*: kriteria eksternalitas, akuntabilitas, efisiensi



Gambar 2 Pembangunan Perkotaan Berkelanjutan sebagai hasil Konsensus Stakeholders Pembangunan

- Urusan wajib: pelayanan dasar (termasuk penataan ruang)
 - Urusan pilihan: *core competence* kota/daerah atau basis ekonomi kota/daerah
 - Koordinasi & kerjasama antar-pemerintahan: horisontal & vertikal
 - Keterlibatan stakeholders kota dalam penentuan kebijakan pembangunan kota
 - Sumber dan mekanisme pembiayaan pembangunan kota
- Selain hal-hal di atas, masih banyak pertanyaan yang mengemuka yang berkaitan dengan peraturan perundangan lain:
- Apakah UU No. 33/2004 tentang Perimbangan Keuangan Pusat dan Daerah tidak cukup mengatur pola hubungan antar (hirarki) pemerintahan dalam pembiayaan pembangunan kota?
 - Apakah UU No. 17/2003 tentang Keuangan Negara tidak cukup jelas mengatur mekanisme dan prosedur pengang-

- gan pembangunan kota?
- Apakah UU No. 25/2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional belum cukup jelas mengatur perencanaan program pembangunan kota dan peranserta para pemangku kepentingan dalam hal itu?
- Apakah UU No. 32/2009 tentang Perlindungan & Pengelolaan Lingkungan Hidup kurang jelas mengatur peran, hak & kewajiban pemangku kepentingan dalam menjaga keberlanjutan pembangunan kota?
- Apakah UU No. 26/2007 tentang Penataan Ruang tidak cukup jelas mengatur sistem *governance* dalam penataan ruang kota?
- Apakah UU No. 24/2007 tentang Penanggulangan Bencana tidak cukup untuk melandasi usaha manajemen bencana kota/perkotaan?

Semua perundangan yang disebut di atas adalah bukan UU

Sektoral, tetapi mengatur kaitan semua sektor pembangunan kota. Oleh karena itu, justru yang perlu diharmonisasikan untuk kepentingan pengelolaan kota di Indonesia adalah kesesuaian antar beragam UU tersebut dan memadukannya dalam suatu Sistem Pengelolaan Pembangunan Daerah Kota/Perkotaan yang efektif & efisien. Pemaduan berbagai UU tersebut dalam pengelolaan perkotaan harus berkesesuaian pula dengan ideologi, konstitusi, dan ekonomi-politik negara untuk tujuan pembangunan kota/ perkotaan yang spesifik Indonesia.

Jika keseluruhan peraturan perundang-undangan di atas dimasukkan ke dalam pola integrasi sistem pengelolaan perkotaan menuju pembangunan berkelanjutan, akan terlihat komplikasi sistem pengelolaan yang harus dijalankan pemerintah daerah. Ini mengingat setiap UU mensyaratkan disusunnya “*mandatory plan*” yang kesemuanya harus berupa peraturan daerah. Hal tersebut dapat dilihat pada Gambar 3.

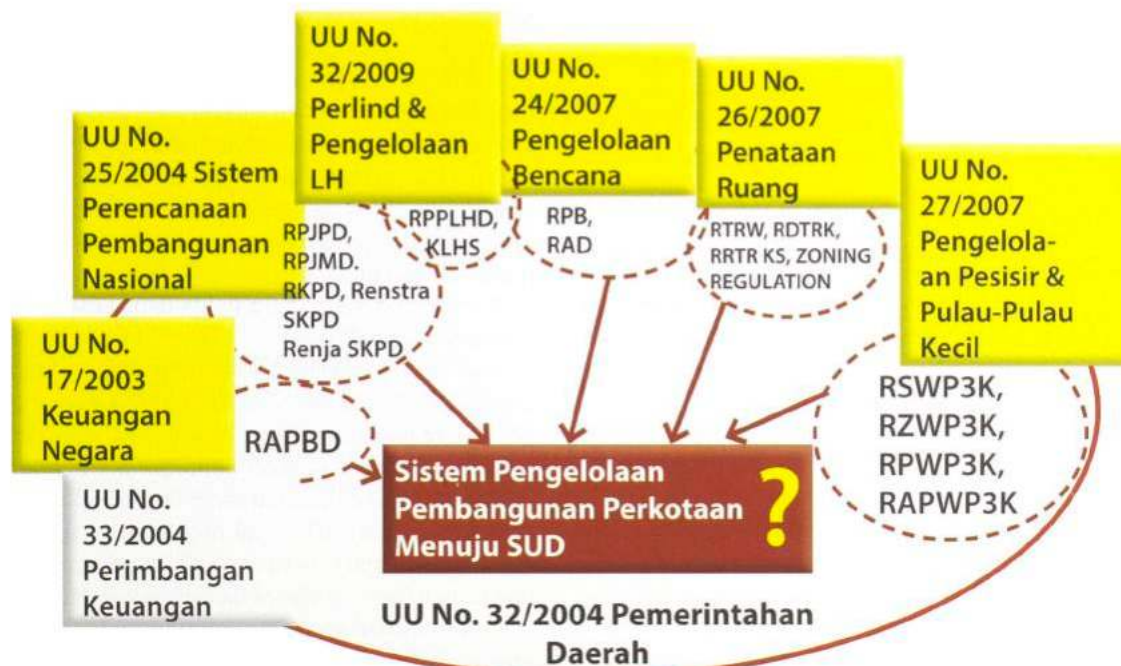
KEBUTUHAN PENGATURAN TATA KELOLA PERKOTAAN DI INDONESIA

Karena pengelolaan kota itu elusif atau tidak dapat didefi-

nisikan, maka akan sangat sensitif terhadap kualitas pengelola dan pemangku kepentingan kota yang bersangkutan dalam menjalankan proses *urban governance* sehari-hari sesuai ideologi, konstitusi, dan ekonomi politik yang dianut. Kalaupun ada yang perlu diatur, maka itu adalah kriteria dan indikator kinerja tata kelola pembangunan kota berkelanjutan secara komprehensif/ inklusif. Kriteria tersebut tidak berbentuk kriteria & indikator sektoral, tetapi gabungan/komposit. Selain itu tidak berbasis *output* saja, tetapi juga *input*, *process*, dan *outcome*!

Untuk itu hal yang paling dibutuhkan dalam *good urban governance* di Indonesia dalam konteks pembangunan berkelanjutan adalah koordinasi & kerjasama untuk optimasi, sinergi, dan minimasi konflik pembangunan kota. Konflik yang harus dikelola adalah konflik antar kepentingan/motif pemanfaat ruang, antar sektor pembangunan, antar fungsi ruang, dan antar sistem pembentuk ruang;

Berdasarkan daya dukung & daya tampung wilayah tertentu (administratif: nasional, provinsi, kabupaten, kota; maupun fungsional: WAS/DAS). Sayangnya Indonesia tidak mengenal desentralisasi fungsional, karena hanya diatur dengan desentralisasi



Gambar 3 : Mengintegrasikan Berbagai UU dalam Peletakan Perencanaan ke dalam Praktek Pengelolaan Perkotaan Menuju SUD

STUDI KASUS:

TATA KELOLA PEKALONGAN SEBAGAI KOTA BATIK DUNIA



Pekalongan adalah sebuah kota di pesisir utara Jawa Tengah. Kota ini menetapkan city branding-nya sebagai World's city of Batik, yang menjadikan batik sebagai lokomotif perekono-

mian kota selain sektor lain yang lebih konvensional seperti minapolitan/perikanan. Meskipun sebenarnya dampak dari menjamurnya industri rumahan batik tidak sesuai dengan minapolitan karena persoalan limbahnya, tetapi solusi untuk ke depan dapat ditemukan dengan mengajak berunding seluruh pemangku kepentingan pembangunan kota.

Penyusunan rencana-rencana pengelolaan limbah industri batik, penanaman mangrove dengan membangun Pekalongan Mangrove Park, gerakan penanaman pohon penghijauan untuk 20 persen Ruang Terbuka Hijau Publik dan pengembalian fungsi kawasan-kawasan konservasi disiapkan dengan landasan peraturan untuk pelaksanaan dan pengendaliannya bersama-sama berbasis masyarakat dan komunitas.

Pembagian peran pemangku kepentingan dilakukan dengan komitmen penuh, sehingga penganggaran, pelaksanaan, dan evaluasi program di Kota Pekalongan berbasis masyarakat. Program percepatan pembangunan pembangunan keluarga sejahtera berbasis masyarakat, seperti perbaikan rumah kumuh, perbaikan sanitasi, air bersih, penataan lingkungan, termasuk hutan kota dilaksanakan dan dikelola oleh masyarakat sehingga hasilnya jauh lebih baik.

SALATIGA KOTA PENDIDIKAN DAN OLAH RAGA

Salatiga adalah kota sejuk di Jawa Tengah yang menetapkan diri sebagai Kota Pendidikan dan Olah Raga yang berwawasan lingkungan. Banyak program inisiasi pemberdayaan masyarakat/komunitas, sehingga peran serta masyarakat dalam penyediaan kebutuhan prasarana dan sarana dasar sangat kuat dan terarah. Pendidikan yang diarah adalah pendidikan kejuruan yang menghasilkan lulusan terampil siap pakai dalam hampir semua sektor usaha perekonomian, dari mulai industri otomotif, konveksi, perdagangan, hingga perhotelan/kepariwisataan.

Pemberdayaan masyarakat juga sudah mulai beralih kepada pelayanan publik swadaya. Contohnya adalah utilitas air bersih

yang dilakukan secara komunal oleh kelompok masyarakat sendiri, dengan terbentuknya paguyuban Tirta Tunggal. Paguyuban ini bahkan dapat mengelola pengadaan dan pendistribusian air bersih ke rumah tangga dengan sistem jaringan perpipaan yang baik. Pemerintah Daerah membantu dengan melakukan pengujian kualitas air setiap bulan melalui Dinas Kesehatan setempat.

Selain itu kesempatan juga diberikan kepada masyarakat untuk berkreasi dalam pemenuhan kebutuhan mereka yang lain dengan dukungan program dari pemerintah kota.

BANDUNG KOTA KREATIF

Bandung, Jawa Barat, menetapkan diri sebagai Kota Kreatif,

sehingga yang banyak dilakukan adalah menampung dan menyalurkan aspirasi masyarakat secara terbuka. Perkembangan Bandung sangat dinamis, kreatifitas warga sangat mewarnai perubahan ruang dengan cepat se-

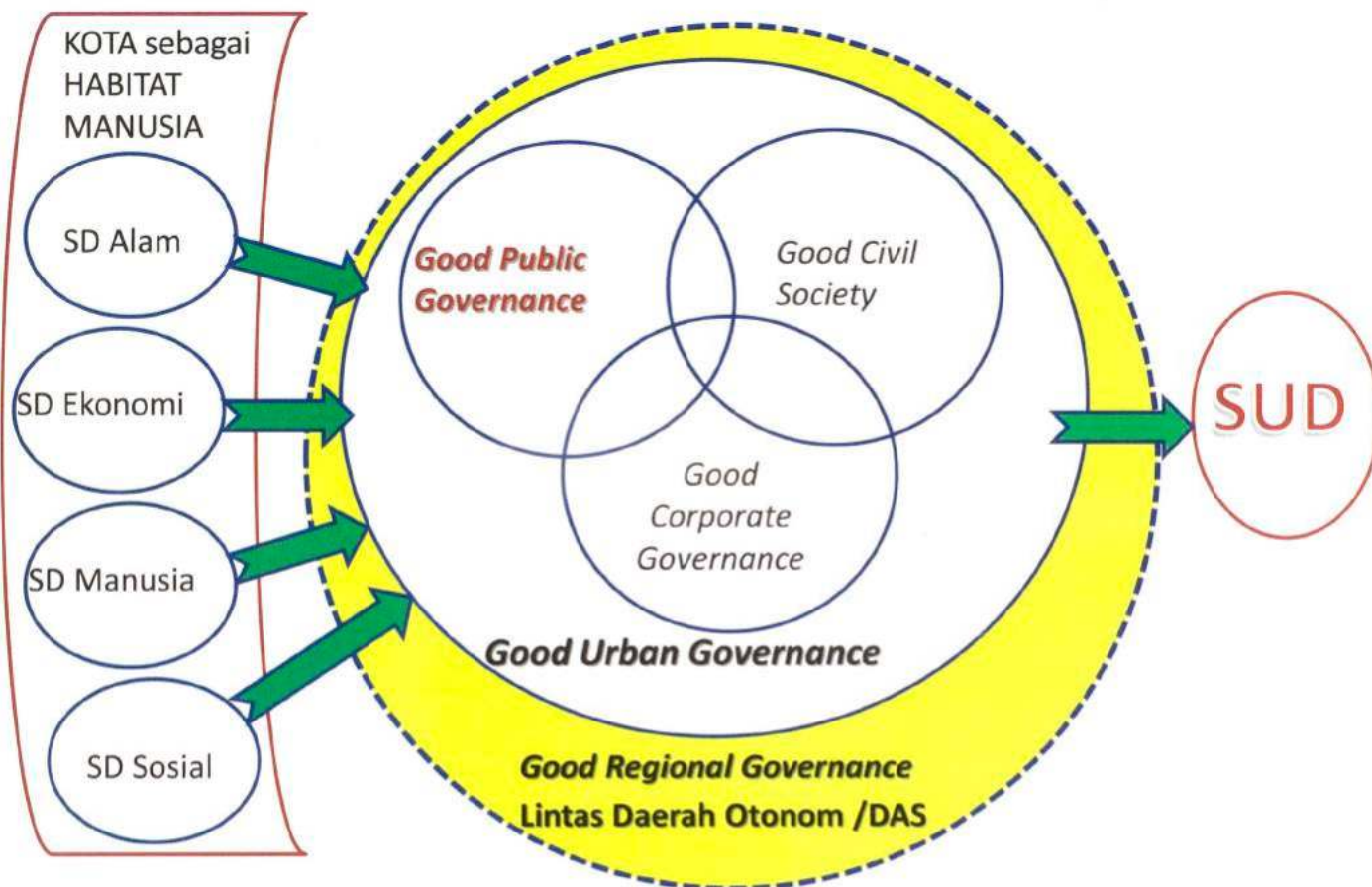


hingga menciptakan kantong-kantong kampung spesifik yang mewadahi ekonomi lokal warga kampung-kampung setempat dengan konsep pembangunan compact city atau waterfront city (di sisi Sungai Cikapundung yang membelah kota).

Banyak inisiasi program inovatif yang datang dari masyarakat kreatif yang dijalankan seperti Bandung Clean and Green, Beranda Masyarakat Cinta Cikapundung, Peta Hijau, dan tentu saja Bandung Creative City. Berbagai pemangku kepentingan bersama-sama menjalankan program-program tersebut, misalnya perguruan tinggi setempat (ITB, UNPAD, UNPAR, dll), LSM, RT/RW, karang taruna, dunia usaha, dan berbagai komunitas masyarakat spesifik lainnya.

Akan tetapi karena tekanan pembangunan yang begitu besar dari berbagai pihak eksternal dan keterbatasan lahan kota yang ada, sistem governance yang telah terbentuk ini sepertinya harus juga diarahkan untuk pengendalian pembangunan. Dengan demikian semua pemangku kepentingan dapat ikut langsung terlibat menahan laju dampak negatif menguatnya ekonomi lokal dan ekonomi kota yang demikian besar, sebagai bagian dari fokus pembangunan perkotaan berkelanjutan.

Konsistensi dan komitmen yang kuat dari seluruh pihak untuk mewujudkan green city perlu ditumbuhkan dan dikawal dengan penegakan hukum yang kuat atas terkendalinya pembangunan kota yang seimbang dan berwawasan lingkungan.



Gambar 4 : Konteks Kelembagaan Good Urban Governance Dalam Sustainable Urban Development

teritorial. Oleh karena itu, yang harus dilakukan lebih banyak adalah koordinasi & kerjasama horisontal (antar daerah) serta vertikal (dengan tingkat pusat) untuk wilayah fungsional yang bersifat lintas-batas administratif.

Secara konsepsional, *good urban governance* yang akan dibentuk perlu memenuhi beberapa pendekatan seperti yang teruang

dalam Gambar 4. Untuk itu diperlukan juga *good regional governance* yang bersifat lintas daerah kabupaten/kota.

Ada beberapa kota di Indonesia yang sudah mulai menerapkan *good urban governance*. Kota tersebut antara lain adalah Pekalongan, Salatiga, Bandung, Malang, dan Probolinggo. ■



LEMBAGA YANG KUAT BAGI PENATAAN KOTA

*Tulisan ini adalah rangkuman diskusi dalam milis
sud_forum@yahooogroups.com*

Dalam tulisan *Urban Involution and Informal Proletariat*, Mike Davis mengungkapkan sebuah fenomena desa-kota sebagai bentuk spesies baru urbanisme, yaitu bentuk hibrida atau perkawinan silang antara desa dan kota. Mike Davis menjelaskan bahwa fenomena urbanisasi di negara-negara Afrika dan Amerika Latin serta sebagian Asia Selatan agak berbeda dengan China. Urbanisasi di China lebih didorong oleh proses industrialisasi. Sedangkan di bagian selatan, kecenderungan yang terjadi adalah *urbanisation without growth* atau kemajuan berbasis industri silikon yang sa-

ngat elitis dan tidak bisa menyerap tenaga kerja dari pedesaan. Ini menyebabkan terjadinya fenomena *urban paradox*.

Sementara itu, sejak era otonomi di Indonesia terjadilah kecenderungan modernisasi daerah-daerah di luar Jawa dan termasuk kota-kota sekunder di luar Jakarta. Menurut pendapat ahli sosiologi perkotaan, kecenderungan ini merupakan ciri masyarakat transisi yang mengalami perubahan sosial budaya secara cepat, terutama akibat keterbukaan informasi. Salah satu dari pengaruh informasi yang cepat ini adalah mereka tidak sempat melakukan internalisasi dari apa yang mereka serap.

Umumnya mereka mengukur modernisasi hanya dari atribut-atribut yang mereka sering lihat melalui media, terutama televisi.

STUDI KASUS: KRIDOSONO, YOGYA: DARI STADION MENJADI MAL?



Salah satu fenomena involusi kota adalah rencana alih fungsi kawasan olahraga Kridosono menjadi mal di Yogyakarta. Padahal berdasar RTRW Kota Yogyakarta, peruntukan kawasan Kridosono adalah sebagai berikut: Kridosono sebagai *tetenger* dan titik kota yang menyiratkan citra kegiatan pendidikan dan pariwisata/rekreasi aktif dan pasif. Stadion Kridosono saat ini dikelilingi sekolah-sekolah dari SD Hingga SMA, antara lain SD Ungaran, SMPN V, dan SMAN III.

Di pihak lain, Pemerintah kota Yogyakarta telah memaparkan visinya sebagai 'Kota Nyaman Huni Berbasis Kampung'. Dengan visi ini, semestinya yang dibangun atau diperbaiki adalah pasar tradisional, seperti yang dilakukan Pak Jokowi di kota Solo. Maka rencana alih fungsi Kridosono seperti ini harus ditolak, karena hanya akan berakibat buruk pada perekonomian lokal. Apalagi kalau yang menjalankan aktivitas bisnis nantinya adalah pemo- dal global seperti Carrefour, McDonald, atau KFC.

Sehingga mereka menterjemahkan modernisasi secara pragmatis sebagai mal, pabrik, bandara, pusat hiburan, dan sebagainya. Sehingga supaya disebut modern, maka muncullah 'daftar belanja' yang muncul berdasarkan keinginan bukan kebutuhan.

MAL SIMBOL MODERNISASI KOTA?

Sejak awal 1970-an, Indonesia mentransformasi sistem pereko- nomiannya secara perlahan menjadi neoliberalis, sehingga sangat ramah terhadap investasi asing. Upaya ini tampak semakin jelas setelah dikeluarkan berbagai kebijakan deregulasi ekonomi antara 1980 hingga pertengahan 1990-an. Pada masa tersebut investor diberi keleluasaan besar untuk menguasai lahan-lahan perkotaan dan mengalihkannya menjadi lahan-lahan industri dan *real estate*

Alangkah lebih baik bila Kridosono dikembangkan menjadi taman kota yang asri. Tempat makan/restoran dan perparkiran dapat dibangun di bawah tanah, sedangkan bagian atas tetap menjadi taman terbuka. Inipun hanya menggunakan sebagian kecil lahan, supaya resapan air tetap tinggi. Langkah ini dapat mengundang wisatawan untuk berkunjung dan memajukan ekonomi lokal.

Untuk mencegah terwujudnya rencana alih fungsi di atas, ada beberapa langkah aksi yang dapat dilaksanakan. Pertama, mu- syawarah dan mendiskusikan secara baik-baik dengan pemerin- tah kota Yogyakarta. Pencegahan pembangunan mal dapat di- lakukan, karena berdasarkan PP 15/2010, instrumen-instrumen perizinan (izin lokasi, IMB, IPPT) termasuk ke dalam izin peman- faatan ruang yang harus sesuai dengan rencana. Musyawarah untuk mufakat merupakan kultur penyelesaian masalah yang lebih lazim di Indonesia.

Langkah kedua adalah petisi. Pengajuan petisi sebagai ben- tuk keberatan atas kebijakan tata ruang ini telah memperoleh payung hukum dalam UU Penataan Ruang No. 26/2007 pasal 60d. Petisi ini lebih baik dimulai oleh tokoh/organisasi non pe- merintah seperti IAI, IAP, IALI, Forum Rujak, dan pihak lain yang menaruh perhatian.

Spektrum langkah aksi lain yang diambil bisa sangat luas dan cair, mulai dari advokasi, surat terbuka, usulan teknis alterna- tif, penyelidikan awal tentang keabsahan rencana Kridosono (PPNS), jalur PTUN, *class action*, bahkan demonstrasi menentang rencana pembangunan atau melalui jalur politik parlemen. Isu alih fungsi ini tak sekedar isu penataan kota, tapi secara luas adalah isu *urban governance* atau urban politics. Terlebih mun- cul dugaan adanya kekuatan di belakang dan pemain besar berpengaruh. Jadi sebelum melangkah, amunisi berupa fakta, angka, legal aspek, kebijakan, dan alternatif solusi yang lebih elegan haruslah disiapkan dengan baik.

(khususnya mal, apartemen, dan perkantoran di kawasan Jabode- tabek) (Santoso, 2007 ; Cowherd, 2005).

Krisis moneter 1997/1998 hanya menghentikan laju pertum- buhan real estate (*short stagnation*) secara sementara, termasuk mal. Hingga kini, jumlah mal telah bertambah pesat di kota-kota yang secara tradisional merupakan tulang punggung pereko- nomian nasional, seperti Jakarta yang memiliki 39 mal, Bandung (28), Surabaya (16), Medan (8), Semarang (6), Manado (8), dan Denpasar (5). Namun pada era otonomi daerah, fenomena menjamurnya pembangunan mal pun menjadi tren di berba- gai kawasan perkotaan 'baru', seperti Depok (8 mal), Bekasi (9), Cimahi (2), bahkan di Jatinangor – Kab. Bandung (1).

Bagi masyarakat perkotaan Indonesia, di satu sisi mal mencer-



minkan kebutuhan nyata masyarakat perkotaan atas ruang-ruang publik untuk kegiatan rekreatif maupun kegiatan sosial, sebagai bagian dari gaya hidup modern. Akibat semakin terbatasnya ruang publik, mal menjadi pilihan logis karena beberapa alasan seperti: kenyamanan (menghindari sengatan udara tropis dan guyuran hujan), kepraktisan dan efisiensi (mengurangi pergerakan di dalam kota), keamanan (memenuhi kebutuhan psikologis untuk rasa aman) serta kepastian (menghindari praktek penipuan produk yang lazim terjadi di pasar tradisional). Tak heran para walikota dan bupati pun berlomba-lomba membangun mal dan menjadikannya sebagai simbol kemajuan wilayah dan keberhasilan mandat elektoralnya.

Keberadaan mal sebagai kompleks retail yang mendorong konsumsi masyarakat semenjak krisis ekonomi 1998 dianggap banyak membantu pertumbuhan sektor ekonomi riil. Namun demikian, kritik kerap dilontarkan para urbanis kepada para pengambil keputusan. Pertama, mal merupakan ruang publik artifisial yang bersifat eksklusif. Kalangan miskin bisa menikmati mal dari luar saja. Kedua, para pedagang kecil sulit bersaing dengan pedagang menengah ke atas dalam membeli/menyewa unit retail di dalam mal (*indoor unit*) seperti kios/toko dan lain lain.

Kritik ketiga adalah penyeragaman terhadap bentuk arsitektur kota-kota Indonesia. Mal di telah menjelma menjadi *landmark* kota yang benderang, sementara kawasan kota tua dibiarkan redup. Penyeragaman ini tentunya sangat bertolak belakang dengan keragaman budaya Indonesia. Kritik terakhir berkaitan dengan pemborosan energi akibat penggunaan pendingin udara, penerangan gedung dan kemacetan yang ditimbulkan di sekitar

mal. Keberadaan banyak mal merupakan ciri-ciri kota "sakit", karena sebagai ruang publik ia tidak memenuhi tujuan sosial dan lingkungan.

Dengan demikian, bagaimana sebuah perencanaan kota dapat dibuat dan dikendalikan pelaksanaannya, sehingga kota dapat berkembang menjadi kota yang manusiawi dan sekaligus ramah lingkungan? Paling tidak, ada dua solusi yang telah digulirkan para pakar dalam SUD-FI, yaitu penguatan sektor publik dan penguatan LSM perencanaan.

PERENCANAAN DENGAN PENGUATAN SEKTOR PUBLIK

Belajar dari Singapura dan Jepang, pengembang tidak akan berkesempatan membuat proposal yang aneh-aneh karena sudah betul-betul diarahkan dan difasilitasi. Para pengusaha selalu mendapat tempat yang membuat mereka tidak saling mematikan.



Di sisi lain, masyarakat selalu mendapat pilihan tempat-tempat yang nyaman berbelanja. Isu lingkungan, pelestarian budaya, dan sebagainya tentu tidak mungkin disingkirkan. Mengapa bisa? Karena semuanya diserahkan kepada sektor publik khusus. Mereka betul-betul memimpin sektor swasta dan masyarakat. Bisa dikatakan semua prakarsa sudah dimotori oleh sektor publik yang punya kapasitas mumpuni. Contohnya adalah *Urban Redevelopment Authority* (URA) di Singapura, *Urban Renaissance* (UR) di Jepang, dan begitu juga di Malaysia (PKNS, IRDA, KLCCA).

Rencana perbaikan S. Klang adalah pelajaran yang baik sekali dari URA. Rencana mewujudkan visi S. Klang bukan sekedar rencana umum di atas kertas, tapi telah lengkap dengan rencana-rencana kerangka peraturan, pendanaan dan kelembagaannya. Kinerja URA sebagai otoritas khusus (*dedicated authority*) akan berbeda sekali dengan organisasi Pimpro atau Satker.

Sementara itu Indonesia sama sekali belum memiliki visi, strategi, *set-up* kelembagaan dan kapasitas seperti itu. Badan-badan sektor publik yang ada dilemahkan dan dibiarkan dengan rencana yang tak jelas. Terjadinya inkonsentrasi prasarana dan fasilitas dibiarkan saja. Tanpa adanya kerangka relasi peran antar sektor seperti ini, permasalahan akan tetap semakin kusut dan merembet ke segala arah. Maka yang dibutuhkan adalah alternatif dan prakarsa sektor publik.

PERENCANAAN DENGAN PENGUATAN LSM PERENCANAAN

Ada pelajaran yang dapat dipetik dari pengalaman Prof. Arif Hasan bersama Urban Resource Center. Pada dasarnya URC merupakan LSM yang berbasis di Karachi. LSM ini didirikan sebagai tanggapan pengakuan bahwa proses perencanaan untuk Karachi tidak melayani kelompok masyarakat kecil, menengah ke bawah, usaha kecil dan sektor informal dan juga dapat menciptakan dampak lingkungan dan sosial ekonomi yang merugikan.

URC telah berupaya mengubahnya melalui penciptaan basis informasi tentang Karachi. Proses perencanaan pembangunan tersebut dapat melibatkan semua kelompok dan juga melalui penelitian dan analisis rencana pemerintah. Hal ini telah menciptakan jaringan antar profesional dan aktivis masyarakat sipil dan lembaga pemerintah yang mengerti masalah perencanaan. Jaringan ini telah berhasil menantang rencana pemerintah yang tidak efektif dan anti masyarakat miskin.

Organisasi semacam URC dimulai dengan forum sederhana sampai cukup memperoleh legitimasi. Untuk memulainya cukup membutuhkan komitmen sebuah satu tim relawan kecil dan pengelola kegiatan. Sebaiknya tim ini berada di tempat yang netral dan independen agar para pihak lebih nyaman untuk berbicara apa adanya. Keberadaan tokoh yang bisa menjadi motor forum akan sangat baik.



Pola yang diterapkan Prof. Arif Hasan dapat diterapkan, minimal di wilayah-wilayah yang masih banyak terdapat masyarakat miskin, termasuk wilayah kampung-kampung kumuh yang terlantar dan siap ditata dalam tekanan pembangunan modern. Kenyataannya, kota-kota di Indonesia lebih banyak ditataruankan oleh pengembang dan pada akhirnya terjadinya kemitraan sektor publik-swasta. Sebaiknya pembangunan menerapkan prinsip *co-development* antara public community/people dan private partnership, bukan hanya private partnership.

Di negara maju, *public-private partnership* (PPP) dikembangkan setelah kepemimpinan sektor publik kuat. Tata kelola pelayanan publik dalam masa kepemimpinan sektor publik telah menghasilkan sistem dan mekanisme yang menjadi acuan. Tetapi yang ada di Indonesia dan negara berkembang lain adalah kelemahan tata kelola sektor publik dan akumulasi kapital sektor swasta yang besar sekali. Akibatnya PPP berujung menjadi konsesi bahkan privatisasi. Pokok masalahnya terletak pada modal kelembagaan (*institutional capital*) yang lemah dalam pemerintah. Kelemahan ini hanya bisa diatasi melalui penguatan sektor publik untuk mengembalikan kepemimpinan sektor publik yang efektif. Termasuk di dalam kepemimpinan sektor publik tersebut adalah pemberdayaan sektor masyarakat, selain penempatan peran sektor swasta.

Sumber:

Milis sudforum@yahoogroups.com; thread berjudul: "Urban Involusi"; 2011, kontributor: Doni J. Widiyanto, Haryo Winarso, Wicaksono Sarosa, Dodo Juliman, Reza Firdaus, M. Jehansyah Siregar, Ning Purnomohadi

- Endra Saleh Atmawidjaja; *Masihkah Kota-kota Indonesia Butuh Mall?*; Online Bulletin Tata Ruang; Edisi Januari-Februari 2009; <http://bulletin.penataanruang.net/index.asp?mod=fullart&idart=126>



IBUKOTA, PERLUKAH PINDAH?

*Tulisan ini adalah rangkuman diskusi dalam milis
sud_forum@yahooogroups.com*

Presiden SBY melontarkan gagasan tentang pemindahan ibukota sebagai solusi mengatasi kemacetan dalam sebuah forum di hadapan KADIN. Di sisi lain, saat ini Jakarta sudah sangat tidak produktif, tidak hanya bekerja tetapi juga untuk aspek kehidupan yang lain. Banjir, tingkat polusi, perkampungan kumuh, kemiskinan adalah aspek lain yang semakin menambah beban Jakarta. Seorang menteri mengungkapkan bahwa daya dukung kota Jakarta sudah -1,4 (minus satu koma empat). Artinya, dengan aktivitas dan kehidupan masyarakat Jakarta sekarang ini, Jakarta baru ideal apabila wilayahnya diperluas 1,4 kali lipat dari luas sekarang. Bukan hanya pihak pemerintah, pihak swasta dan masyarakat pun merasakan Jakarta sudah tak efisien dan mengurangi produktivitas.

Gagasan pemindahan ini menjadi wacana dan mengundang pendapat dan usulan dari para ahli perkotaan dalam forum SUD-FI. Sebagian menolak gagasan ini dan mengusulkan solusi yang memecahkan sumber permasalahan Jakarta. Sebagian yang lain mendukung gagasan pemindahan ini dan menekankan perlunya otoritas khusus yang menjalankan pelaksanaannya.

MEMECAHKAN MASALAH KEMACETAN, BUKAN MEMINDAHKAN IBUKOTA

Wicaksono Saroso dan Harya Setyaka menyoroti asumsi bahwa pemindahan ibukota akan memecahkan masalah kemacetan. DKI Jakarta adalah Daerah Khusus Ibukota. Tetapi dalam kenyataannya Jakarta memiliki fungsi kota yang sangat umum, yaitu sebagai pusat kegiatan industri di Pulo Gadung, simpul niaga dan ekspor-impor di pelabuhan Tanjung Priok dan perkantoran bisnis. Fungsi

non-khusus ini justru lebih tinggi, sehingga status khusus Jakarta yang diamanatkan undang-undang sudah tidak proporsional.

Sementara itu, pemindahan ibukota mengandung dua potensi kesalahan besar yang bisa menambah panjang daftar *Great Planning Disasters* karya Sir Peter Hall.

Potensi kesalahan pertama: pemindahan ibukota dilaksanakan sekarang. Dalam sejarah dunia, pembangunan ibukota negara selalu jauh lebih mahal daripada yang direncanakan, terutama karena selalu ada pertimbangan politis-simbolis di dalamnya. Padahal saat ini Indonesia sedang membutuhkan sangat banyak dana untuk membangun infrastruktur seperti pelabuhan, bandara, jalan, kereta api, fasilitas umum, bahkan perumahan rakyat di tengah kota. Pembangunan ini jauh lebih bermanfaat bagi rakyat banyak daripada istana presiden baru, gedung-gedung pemerintahan baru, rumah-rumah dinas baru.

"Pembangunan ibukota negara selalu jauh lebih mahal daripada yang direncanakan, terutama karena selalu ada pertimbangan politis-simbolis di dalamnya."

STUDI KASUS: PUTRAJAYA, PUSAT PEMERINTAHAN MALAYSIA



Putrajaya adalah pusat administrasi Malaysia yang baru menggantikan posisi Kuala Lumpur, akibat tingginya kepadatan dan kemacetan. Walaupun demikian, Kuala Lumpur tetap menjadi ibukota, tempat raja dan perdana menteri berdiam, selain menjadi pusat perdagangan dan keuangan. Didirikan pada 19 Oktober 1995, namanya diambil dari nama Perdana Menteri Malaysia yang pertama, Tunku Abdul Rahman Putra dan juga

Seandainya pembangunan infrastruktur tersebut dikonsentrasikan di 5-7 pusat pertumbuhan di luar Jakarta, maka akan lebih banyak "gula-gula urbanisasi" yang terbangun, daripada hanya Jakarta dan ibukota baru. Potensi pengurangan tekanan penduduk ke Jakarta lebih tinggi daripada kalau membangun ibukota baru. Kota-kota pusat pertumbuhan baru ini bisa menjadi kota berdaya-saing internasional, sehingga berpotensi mewujudkan konsep *urban-led development*. Negara-negara yang telah menjalankan kebijakan ini adalah China dan Korea Selatan.

Karena menjadi pusat pemerintahan, maka Jakarta mendapat keistimewaan dalam banyak hal, antara lain dalam prioritas pembangunan. Akibatnya 'gula-gula urbanisasi' tersebut semakin terakumulasi di Jakarta. Padahal kota-kota besar lain juga siap 'menyaingi' Jakarta dalam menarik tenaga kerja, kalau saja medan permainannya seimbang.

Faktor sensitivitas masyarakat pun perlu diperhatikan, terlebih di alam demokratis seperti sekarang ini. Alokasi dana yang cukup besar, berapapun pasti akan cukup besar, untuk membangun 'fasilitas sendiri' yang pasti mewah akan mengundang kritik masyarakat pada pemerintah.

Potensi kesalahan kedua: memindahkan ibukota akan otomatis memecahkan masalah kemacetan di Jakarta. Masalah kemacetan harus dipecahkan pada akar masalahnya. Ada beberapa faktor

menjadi wilayah persekutuan Malaysia yang ketiga (dua wilayah lainnya adalah Kuala Lumpur dan Labuan).

Gagasan memiliki pusat pemerintahan baru yang menggantikan Kuala Lumpur muncul di akhir tahun 1980-an, di masa pemerintahan PM Mahathir Mohamad. Kota baru tersebut diusulkan terletak antara Kuala Lumpur dan bandara internasional KL yang baru. Maka dipilihlah wilayah Putrajaya. Wilayah ini diambil dari Selangor sebesar 46km² setelah dilakukan transaksi dengan pemerintah. Selain itu, transaksi ini juga membuat Selangor memiliki 2 buah wilayah persekutuan dalam batas-batasnya yaitu Kuala Lumpur dan Putrajaya.

Kota Putrajaya dirancang sebagai kota cerdas, 38 persen wilayahnya dijadikan sebagai ruang terbuka hijau. Jaringan ruang terbuka dan jalan yang lebar juga dimasukkan dalam perencanaan kota ini. Seluruh proyek dirancang dan dibangun oleh perusahaan-perusahaan Malaysia dan hanya membutuhkan 10 persen bahan impor. Kota Putrajaya juga terhubung dengan bandara dan Kuala Lumpur melalui kereta berkecepatan tinggi. Hingga 2007, jumlah penduduk Putrajaya sekitar lebih dari 30.000 jiwa. Sebagian besar penduduknya adalah pegawai pemerintahan.

Sumber: Wikipedia



yang dianggap menjadi akar masalah, yaitu: angkutan umum buruk, sistem transportasi dan tata ruang yang tak terpadu, pejalan kaki tak nyaman, penyalahgunaan ruang publik, disiplin penggunaan jalan dan ruang publik rendah, banyaknya *side-frictions* jalan-jalan raya, rambu-rambu kurang, dan aspek tata-kelola lain. Karena itu bila masalah kemacetan terselesaikan, adalah karena akar masalahnya dipecahkan baik untuk jangka pendek maupun panjang, bukan karena pemindahan ibukota.

Jelas masalah kemacetan bukanlah masalah khas ibukota negara. Belajar dari kota-kota besar lain di dunia, ibukota negara tidak selalu macet. Kemacetan paling parah justru terjadi di kota pusat kegiatan industri dan niaga. Kalau kebetulan fungsi tersebut berdampingan dengan ibukota negara, maka yang sekarang terjadi adalah kesalahan analitis yang paling mendasar, yaitu gagal membedakan antara ko-linearitas dengan kausalitas.

'MENYELAMATKAN JAKARTA'

Reza Firdaus mengajukan konsep solusi untuk 'menyelamatkan Jakarta' ini dalam dua level, level makro dan level mikro.

Level pertama: makro. Faktor pemicu urbanisasi harus disebarkan ke luar Jawa. Pengembangan wilayah yang khas harus didorong dan tidak saja menghasilkan keunggulan kompetitif, tetapi juga keunggulan absolut tematik.

"Pengembangan wilayah yang khas harus didorong dan tidak saja menghasilkan keunggulan kompetitif, tetapi juga keunggulan absolut tematik."

Contohnya, hampir seluruh pusat perikanan terdapat di Laut Sulawesi, Laut Banda, Laut Halmahera, Laut Aru dan Arafuru.

Maka investasi perikanan, mulai dari industri hulu sampai hilir harus didorong, bahkan kalau perlu sampai kantor pusatnya di Indonesia timur. Demikian pula halnya sektor-sektor lain.

Cara ini sudah tertuang dalam konsep penataan ruang, salah satunya dalam konsep kawasan andalan. Walau demikian penerapannya sulit di lapangan. Dari sudut pandang pihak BKPM, penataan ruang dan khususnya RTRW bisa menjadi rencana investasi bagi daerah tersebut.

Kemudian, pengembangan kota harus mempunyai tema spesifik. Sebagai contoh adalah kota-kota di Amerika Serikat. Detroit menjadi kota industri otomotif, Cambridge-Massachusetts (*hinterland Boston*) menjadi kota pendidikan.

Bagaimana dengan Jakarta? Semua fungsi ada di kota ini. Semua kantor pusat dari perbankan sampai pertambangan juga ada. Sebaiknya diterapkan kota bertema dan konsisten dengan tema tersebut. Misalkan Jakarta menjadi kota jasa perniagaan. Maka fungsi lain harus dikurangi atau dipindahkan. Misalnya untuk fungsi pendidikan, universitas yang di ada Grogol, Salemba, di Simatupang dipindahkan ke pinggiran Jakarta.

Level kedua: mikro. Usaha yang dilakukan adalah menggenjot pembangunan sarana transportasi massal (*mass rapid transportation* – MRT) yang terintegrasi. Berbagai macam MRT seperti *subway*, *monorail*, *trem*, *waterway*, *busway*, sampai bus konvensional harus dikembangkan dan ditingkatkan. Selain itu para sosiolog perkotaan harus bekerja keras mengedukasi masyarakat agar terjadi perubahan sosio-kultur perkotaan.

"Para sosiolog perkotaan harus bekerja keras mengedukasi masyarakat agar terjadi perubahan sosio-kultur perkotaan."

Ada sebuah hasil studi tentang *busway* yang menyatakan bahwa *busway* hanya menarik sekitar 4-6 persen pengguna kendaraan pribadi. Sederhananya, dari 100 penumpang per hari, maka 96 penumpang adalah penumpang metromini atau kopaja. Sementara itu, hanya 4 penumpang yang tadinya naik mobil atau motor yang berganti naik *busway*.

Selama mental dan sosio kulturalnya masih 'manja', masyarakat akan tetap menggunakan mobil pribadi walaupun transportasi publik sudah sekelas mobil mewah. Untuk itu, Indonesia bisa mencontoh kota-kota besar di luar negeri, dengan menerapkan konsep transportasi yang memanjakan pengguna transportasi umum dan 'menyiksa' pengguna kendaraan pribadi.



BAGAIMANA MEMECAHKAN MASALAH KEMACETAN?

Penelitian ekonometris termutakhir menunjukkan bahwa kemacetan akan selalu terjadi, selama penggunaan kendaraan bermotor pribadi tidak mencerminkan biaya sosial sesungguhnya. Kemacetan disini diukur dengan kecepatan (*speed*) versus kepadatan kendaraan per satuan waktu (*vehicle per hour*). Ukuran ini dipakai untuk menganalisis statistik kemacetan yang melahirkan teori lalu-lintas. *Volume-Delay function* ini lalu ditransformasikan dalam ukuran biaya kondisi kemacetan, yang bisa dimodelkan dalam kurva biaya dan kebutuhan penggunaan kendaraan (*volume*).

Pada tingkat kepadatan tertentu, biaya sosial terlihat lebih tinggi dari biaya pribadi. Ini berarti biaya yang ditanggung masyarakat lebih tinggi dari biaya yang dibayar oleh pengguna kendaraan pribadi. Pada tingkat kepadatan inilah mulai terjadi kemacetan. Maka solusinya adalah pengenaan pajak eksternalitas agar biaya yang ditanggung si pengguna kendaraan pribadi sudah menginternalisasi eksternalitas tersebut. Dengan pajak tersebut maka kepadatan akan berkurang sampai dengan tingkat kemacetan yang optimal, dimana biaya sosial sama besar dengan biaya pribadi.

Bagaimana dengan kendaraan umum? Ternyata tidak cukup konklusif. Ada saja kota-kota yang dengan sistem kendaraan umum baik namun tetap terjadi kemacetan yang tidak optimal (*hyper-congestion*). Harya Setyaka menduga bahwa keberadaan kendaraan umum tak menurunkan kurva permintaan, tapi membuat permintaan lebih elastis terhadap biaya/harga. Jadi kalau terdapat angkutan umum yang cukup baik dan diterapkan pajak eksternalitas (*congestion pricing*), maka tingkat kemacetan optimal akan lebih rendah dibandingkan kalau pajak diterapkan tanpa angkutan umum. Kalau hanya disediakan angkutan umum tanpa

penerapan pajak, mungkin kemacetan parah akan terjadi lagi di kemudian hari. Walau demikian kemungkinan ini belum terbukti secara utuh dan meyakinkan

MEMINDAH IBUKOTA: KEPEMIMPINAN SEKTOR PUBLIK DAN LEMBAGA OTORITA SEBAGAI KUNCI KEBERHASILAN

Dalam pandangan Jehansyah Siregar, pemindahan ibukota memerlukan otoritas pembangunan wilayah dan kota yang kuat seperti yang ada di negara-negara lain. Dengan demikian pembangunan ibukota baru tersebut tidak akan menjadi ajang spekulasi dan bancakan proyek.

Kepemimpinan sektor publik (*public sector-led*) dalam pembangunan tidak berarti mengabaikan pihak swasta. Semua pemangku kepentingan dilibatkan secara sinergis. Kuncinya adalah kepemimpinan yang harus dijalankan oleh sektor publik, karena menyangkut sumberdaya dan kepentingan publik. Peran sektor publik dalam *leading* berbeda dengan *dominating*. *Leading* berarti *framing*, *coordinating*, *controlling* dan sekaligus *directing* secara aktif. Untuk mendapatkan efek sinergi maka peran para-pihak yang perlu dikembangkan adalah *supporting*, *filling*, *participating*, termasuk juga *innovating*.

Kepemimpinan sektor swasta (*private sector-led*) pada hakikatnya adalah pembiaran dan dapat diartikan sebagai lemahnya peran sektor publik.

Kepemimpinan sektor swasta (*private sector-led*) pada hakikatnya adalah pembiaran dan dapat diartikan sebagai lemahnya peran sektor publik. Lemahnya kepranataan publik akhirnya menguatkan dominasi peran swasta tanpa arah. Peran sektor publik akhirnya tereduksi menjadi produk perijinan dan kumpulan proyek kecil. Sektor publik tidak memiliki kepemimpinan dan kesatuan langkah serta malah lebih nampak sebagai fasilitator tujuan-tujuan sektor swasta.

Ini bukan kesalahan sektor swasta, karena swasta adalah pelaku usaha dan berorientasi *profit*. Tapi pembiaran tata peran yang tanpa pemimpinlah yang jadi induk masalah. Di titik inilah pemindahan ibukota memiliki arti strategis, yaitu menjadi titik masuk membangun tata kelola perumahan dan perkotaan (HUD) yang baik dengan sektor publik kembali sebagai pemimpin.

BAGAIMANA BENTUK LEMBAGA YANG TEPAT?

Pemindahan ibukota dari Jakarta ke lokasi baru tidak diikuti dengan pengembangan fungsi-fungsi komersial yang tak sesuai. Fungsi-fungsi komersial harus dipilih yang sesuai dengan kebutuhan ibukota, misalnya fungsi wisata. Sebagai contoh, kota Putrajaya sebagai ibukota baru Malaysia juga mengakomodasi kunjungan wisata.

Sementara itu tingkat urbanisasi di Indonesia masih sangat tinggi. Selain itu potensi investasi swasta juga sangat tinggi. Ini membutuhkan saluran pengembangan wilayah yang lebih menjanjikan. Apapun fungsi ibukota baru, kepemimpinan sektor publik adalah jaminan sekuritisasi dan legitimasi yang tinggi untuk menggerakkan potensi-potensi tersebut secara efektif. Upaya-upaya yang sama seperti ini tidak akan efektif jika hanya berupa rencana dan peraturan di atas kertas. Sektor publik harus langsung meregulasi secara aktif. Dengan demikian di ibukota baru dan wilayah sekitarnya direncanakan secara terpadu pula untuk bisa menampung fungsi-fungsi komersial. Bahkan tidak menutup kemungkinan kota-kota industri baru dibangun di lokasi dengan jarak tertentu dari ibukota.

Potensi ini yang harus diberikan kepada sektor publik dan dimanfaatkan sebuah badan otorita yang dibentuk untuk itu. Badan otorita ini menata wilayah secara berkelanjutan, memberikan model dan tolak ukur, membangun kapasitas dan kelembagaan yang tangguh, dan memberdayakan kelembagaan yang sejenis di daerah.

"Otoritas publik yang kredibel dan kapabel diperlukan ketika menyangkut eksekusi pengelolaan sumber-sumberdaya anggaran, tanah, infrastruktur, dan sebagainya."

Dalam pandangan Jehansyah, lembaga *intermediary* sangat diperlukan terutama dalam proses pemberdayaan dan konsensus. Oleh karena itu pengembangan lembaga-lembaga seperti ini perlu mendapat perhatian, baik di tingkat komunitas, lokal maupun wilayah.

Otoritas publik yang kredibel dan kapabel diperlukan ketika menyangkut eksekusi pengelolaan sumber-sumberdaya anggaran, tanah, infrastruktur, dan sebagainya. Di titik ini skala dan tingkat intervensi menjadi isu penting. Semakin besar skalanya, otoritas publik semakin dibutuhkan. Sebaliknya, semakin mikro skalanya, semakin bertumpu pada komunitas.

Bagaimanapun ketika sektor publik, sektor swasta and masyarakat akan bersinergi, tetap harus ada yang memimpin. Semua negara melakukan rekayasa kelembagaan ini, apapun ideologi dan pandangan politiknya. Di Shanghai, kelembagaan publik pengelolaan kota bahkan dimuseumkan untuk menjadi bahan pembelajaran.

Mengapa diperlukan otorita publik yang kuat? Karena dalam otorita publik inilah simpul koordinasi tersebut dijalankan. Masalahnya, otoritas publik di Indonesia itu semakin melemah atau dilemahkan. Ada tiga titik penting kelemahan lembaga-lembaga publik di tanah air (seperti Perumnas misalnya), yaitu:

- Level Manajemen (rekrutmen dan *insider trading*)
- Level Pengawasan (arahan dan strategi)
- Level Kebijakan (kebijakan Kementerian BUMN, intervensi politik, dll).

Melemahnya lembaga publik ini kemudian berganti dengan pembiaran sektor swasta, perkeliruan perijinan, dan kumpulan proyek kecil APBN dan APBD dalam jumlah banyak. Akibatnya, terjadilah fragmentasi kelembagaan dan program-program. Setiap unit proyek maupun simpulnya (subdit di pusat, dinas di daerah) memiliki justifikasi sendiri-sendiri dan juga memiliki 'jago' masing-masing. Setiap pihak ingin menancapkan bendera masing-masing setinggi mungkin dan berkibar seluas mungkin.

Contohnya, sekarang setiap Sub-Direktorat di Kementerian PU memiliki rencana strategis (*renstra*) masing-masing sebagai landasan justifikasi kumpulan program dan proyeknya. Demikian juga dinas-dinas di daerah memiliki *renstra* masing-masing yang sangat tak terkoordinasi di tingkat kota/wilayah. Betapa terfragmentasinya institusi seperti ini!

Pertanyaan kuncinya kemudian adalah apakah koordinasi yang efektif bisa dilakukan dalam situasi seperti ini? Bisakah komitmen dicapai melalui forum-forum? Adakah satu bidang bisa meyakinkan bidang lainnya untuk mengikuti, saat masing-masing memiliki *renstra*, anggaran, daftar proyek, dan 'jago' sendiri-sendiri? Jawabannya hampir mustahil, karena biasanya yang dicapai adalah kesepakatan untuk berbagi seperti biasa. Karena itulah diperlukan keberadaan sebuah lembaga otoritas publik yang kuat. Semua negara membangun ini sejak lama dan kini memiliki kapasitas lembaga-lembaga publik yang tinggi, mengapa Indonesia tidak? ■

Sumber:

Mailis sudforum@yahoogroups.com; thread berjudul:

- SBY: Pindahkan Ibu Kota Solusi Kemacetan
- Focus Group Discussion SUD Forum Indonesia : pemindahan ibukota

Kontributor: M. Jehansyah Siregar, Wicaksono Saroso, Harya Setyaka, Reza Firdaus

SEKILAS SUD-FI



*"Our problems are man-made.
Therefore, they can be solved by man.
And man can be as big as he wants. No
problem of human destiny is beyond
human beings. Man's reason and
spirit have often solved the seemingly
unsolvable. And we believe they can do it
again."*

(John F. Kennedy, June 10, 1963)



JIWA SUD-FORUM INDONESIA

VISI DAN MISI

Keberadaan SUD Forum Indonesia (SUD-FI) berawal dari rangkaian mini *workshop* yang diselenggarakan pada tahun 2008, yang dihadiri oleh para pemerhati, akademisi, praktisi dan pengambil keputusan dalam pembangunan perkotaan di Indonesia. Inisiatif ini kemudian melahirkan komitmen “kepedulian terhadap penyelenggaraan penataan ruang perkotaan dengan pelibatan masyarakat secara inklusif, guna mendukung pelaksanaan pembangunan berkelanjutan”. Komitmen tersebut dinyatakan dalam peringatan Hari Tata Ruang (*World Town Planning Day/WTPD*) pertama pada tahun 2008.

Saat ini SUD-FI beranggotakan sekitar 188 anggota yang berasal dari berbagai kalangan: akademisi (ITB, UI, IPB, Undip, dsb), asosiasi profesi (Ikatan Arsitek Indonesia/IAI, Ikatan Ahli Perencanaan/IAP, Green Building Council Indonesia (GBCI), Ikatan Arsitektur Lansekap Indonesia/IALI, dsb.), praktisi, pemerhati pembangunan perkotaan, lembaga swadaya masyarakat (WALHI, WWF, dsb), mahasiswa, pemerintah pusat dan pemerintah daerah.

SUD-FI dibentuk sebagai salah satu upaya penerapan prinsip-prinsip pembangunan perkotaan berkelanjutan dalam perencanaan dan pengelolaan perkotaan yang dituangkan dalam bentuk kebijakan strategis hingga kebijakan operasional. Secara garis besar, peran SUD-FI adalah untuk:

- mengembangkan dan membangun nilai-nilai baru dalam mempromosikan pembangunan perkotaan berkelanjutan,
- mengembangkan kepemimpinan dan lingkungan pembelajaran serta menjadi agen-agen perubahan dalam pembangunan perkotaan, dan
- mendorong partisipasi secara inklusif dari berbagai pemangku kepentingan.

PRAKARSA BALI

1. Sebagai tindak lanjut dari kesepakatan tersebut diatas, pada peringatan Hari Tata Ruang (HTR) ke-2 di Indonesia di tahun 2009 telah dilakukan Penandatanganan Naskah Deklarasi Pembentukan Forum oleh perwakilan dari pemangku kepentingan. Sedangkan pada puncak Peringatan HTR ke-3 di Bali, telah dicanangkan 10 Prakarsa Pembangunan Kota Berkelanjutan (SUD-FI Initiatives). Kesepuluh prakarsa tersebut adalah:
2. Mendorong perubahan paradigma pengelolaan kota yang visioner, kreatif, dan inklusif, termasuk mendorong keterpaduan perencanaan, pemanfaatan dan pengendalian ruang.
3. Mendorong pengembangan kapasitas kelembagaan dan kebudayaan nilai-nilai tata kelola perkotaan yang baik, termasuk kerjasama antar-kota dan antar-wilayah
4. Mendorong upaya pengendalian penduduk perkotaan yang sejalan dengan pembangunan kota kompak dan desentralisasi konsentrasi perkotaan
5. Mendorong perencanaan dan mitigasi bencana dan perubahan iklim pada kawasan permukiman dan perkotaan
6. Mendorong keberpihakan pengembangan ekonomi perkotaan ke arah peran ekonomi lokal dan sektor informal
7. Meningkatkan apresiasi, perlindungan dan revitalisasi terhadap warisan budaya, pusaka alam dan kearifan lokal
8. Mendorong upaya penyediaan perumahan dan permukiman yang layak huni dan terjangkau oleh masyarakat ber-

JIWA SUD-FORUM INDONESIA

penghasilan rendah dengan mengutamakan penataan permukiman kumuh dan informal, serta memperhatikan prinsip jaminan bermukim

9. Mendorong para pemangku kepentingan perkotaan dalam mewujudkan Kota Hijau
10. Mendorong upaya revitalisasi kawasan tepi air sebagai beranda kawasan perkotaan
11. Mendorong perkembangan sistem transportasi perkotaan, *eco-infrastructure* dan tanah perkotaan secara terpadu

KONTAK SUD-FI

Kegiatan SUD-FI sejak tahun 2008 hingga kini dapat dilihat pada situs web SUD-FI: <http://sudforum.penataanruang.net>.



SUD Forum Indonesia
sustainable urban development

[Anda pengunjung ke : 13833]

Home | Tentang Kami | Berita | Pustaka | Aksi Hijau | Artikel | Anggola | Galeri

**SAYEMBARA GAGASAN
Perencanaan dan Perancangan Kota
GREEN METROPOLIS
JAKARTA 2050**

TOTAL HADIAH 600 jt
Terbuka untuk umum
Individual dan kelompok/group

KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM
DIREKTORAT JENDERAL
PENATAAN RUANG

PEMROV
DKI JAKARTA

www.jgreenmetro2050.com

Artikel

Indonesia green city development program: an urban reform

fast urban transformation has not been simple to manage. In one hand, cities have long been considered as a leading catalyst of economic growth and symbol of civilization advancement. Cities are the ideal places for innovations, where rich ideas are not only flourishing, but also competing one to another in search of higher efficiency in urban life. Cities are also places where spatial conflicts occur, demanding more urban services for the sake of economic growth, but often

Sekretariat SUD Forum Indonesia:

Gedung Ditjen Sumberdaya Air dan Penataan Ruang, Lantai 8
Jl. Pattimura No.20 Kebayoran Baru – Jakarta Selatan 12110.
telepon : 021 – 7243431
email : sud_forum@yahoo.com

ANGGOTA

Sampai tahun 2012, jumlah anggota di situs web SUD-FI tercatat sebanyak 286 orang. Anggota forum ini datang dari berbagai kalangan, mulai dari instansi pemerintah, perguruan tinggi, LSM, lembaga penelitian, swasta, yayasan, praktisi hingga individu. Berikut nama-nama berbagai lembaga yang menaungi anggota-anggota SUD-FI:

Lembaga Pemerintah Pusat

BAPPENAS, Kementerian Pekerjaan Umum, Kementerian Perhubungan, Kementerian Lingkungan Hidup, Kementerian Dalam Negeri, Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian.

Instansi Pemerintah Daerah

Ambon, Badung, Banjarmasin, Baubau, Bekasi, Blora, Bogor, Kab. Bandung, Ciamis, Cirebon, Gresik, Kendal, Lombok Tengah, Nganjuk, Makassar, Mamasa, Tanjungpinang, Pagar Alam Gorontalo, Pariaman, Pekanbaru, Probolinggo, Purbalingga, Pati, Probolinggo, Sawahlunto, Sidoarjo, Surakarta, Pontianak, Sidoarjo, Sukoharjo, Yogyakarta, Provinsi Banten, Provinsi Jawa Timur, Provinsi DKI, Provinsi Jawa Barat.

Swasta

AECOM Indonesia, PT. Mutiara Wiyatadarma Consultant, PT. Bumi Serpong Damai, PT. Bumi Serpong Damai Tbk., PT. Cipta Nindita Buana, PT. Gafa Multi Consultant, PT. Jakarta Konsultindo, PT. RDM, PT. Studio Cilaki Empat Lima, PT. Surya Abadi Konsultan, PT. Tribina Matra Carya.

Asosiasi dan Ikatan Profesional

Asosiasi Kontraktor Lansekap Indonesia (AKLANI), Asosiasi Pemerintah Kota Seluruh Indonesia, Asosiasi Konsultan Pembangunan Permukiman Indonesia (AKPPI), Ikatan Arsitek Lansekap Indonesia (IALI), ASPI (Asosiasi Sekolah Perencanaan Indonesia), IAI (Ikatan Arsitek Indonesia), REI (Real Estate Indonesia), BPPI (Badan Pelestarian Pusaka Indonesia), Dewan Transportasi Kota Jakarta, GBCI.

Lembaga Penelitian dan Pendidikan

LIPI, LAPAN, Badan Pelestarian Pusaka Indonesia (BPPI), BPPT, Dewan Transportasi Kota Jakarta, UN-HABITAT, Universitas Trisakti, UGM, IPB, ITB, ITS, UGM, ITN, UPC, UPH, Malang, Universitas Kristen Duta Wacana, Universitas Negeri Gorontalo, Universitas Diponegoro, Universitas Indonesia, Universitas Udayana, Universitas Tarumanagara, Sekolah Tinggi Teknologi Cirebon.

LSM, Yayasan, Para Pihak

Forum Permukiman (FORKIM), GERAKAN PEDULI DISABILITAS dan LEPRAS INDONESIA (GPDLI), Green-eration Indonesia, Gtz – Paklim, Housing Resource Center, INFEDS, Jaringan Relawan Kemanusiaan, Pelangi Jakarta, PDW/Lead, Perkumpulan Teras Indonesia, Sekretariat Nasional Habitat Indonesia, Urbane Indonesia, WALHI, URDI, WWF Indonesia, Yayasan Ars86 Peduli, Yayasan Arsitektur Hijau Indonesia.

LINI MASA SUD-FI

Semenjak tahun 2008, gerak langkah SUD-FI sudah aktif dalam berbagai kegiatan yang berkaitan dengan tata ruang dan pembangunan kota berkelanjutan. Kiprah ini didukung dan diperkuat anggota-anggotanya yang memiliki beragam latar belakang, baik dari instansi pemerintah, dunia bisnis, lembaga swadaya masyarakat, perguruan tinggi hingga individu.

2008

30 MEI 2008

LOKAKARYA MINI “PEMBANGUNAN KOTA BERKELANJUTAN”

Direktorat Jenderal Penataan Ruang – Departemen Pekerjaan Umum

“Perlu Perubahan Paradigmatik dalam Kebijakan Pengembangan Perkotaan di Indonesia”

Pernyataan diatas menjadi salah satu catatan penting dalam Lokakarya Mini dengan topik Pembangunan Perkotaan Berkelanjutan yang diselenggarakan pada hari Jum’at, 30 Mei 2008 yang lalu, bertempat di ruang rapat Ditjen Penataan Ruang - Departemen Pekerjaan Umum. Lokakarya ini diselenggarakan dengan bertitik-tolak dari keprihatinan yang mendalam terhadap kondisi perkotaan di Indonesia dan mencari jawaban terhadap pemecahan persoalan perkotaan yang ada selama ini.



Lokakarya Mini yang dihadiri oleh pakar-pakar pembangunan perkotaan, antara lain: Jo Santoso, Hendro Sangkoyo, Haryo Winarso, Haryo Sasongko, Dodo Juliman, Suhadi, Sri Probo, Wicaksono Sarosa, Lana Winayanti, dan Jehansyah Siregar, bukan bertujuan untuk mendaftar-ulang persoalan perkotaan yang telah menumpuk, melainkan untuk mencari rumusan awal kerangka kerja pembangunan perkotaan berkelanjutan yang sesuai dengan kebutuhan dan mampu menjawab berbagai tantangan pembangunan perkotaan di Indonesia.

Dirjen Penataan Ruang, Imam S. Ernawi dalam pengantar lokakarya menegaskan bahwa kelemahan kita selama ini adalah tidak pernah melaksanakan kebijakan pembangunan perkotaan secara sinergis. “Perlu ada konsensus dan komitmen baik dari pihak pemerintah maupun masyarakat madani untuk berbuat sesuatu secara bersama-sama, tidak sendiri-sendiri”, demikian ujarinya. Masing-masing pemangku kepentingan, baik pemerintah, pakar, maupun masyarakat sipil (civil society), selama ini cenderung berjalan sendiri-sendiri sesuai dengan kepentingan dan nilai-nilai yang dianut. Dengan pola terfragmentasi seperti ini, tujuan pembangunan perkotaan yang berkelanjutan diyakini tidak akan pernah tercapai.

Di awal diskusi Jo Santoso menekankan perlunya melihat kembali secara utuh persoalan perkotaan baik dari perspektif global maupun lokal. Transformasi kota-kota kita selama ini cenderung dipengaruhi oleh fenomena urbanisasi, globalisasi, modernisasi, dan desentralisasi yang mengakibatkan perubahan struktur ekonomi, distribusi lahan, kondisi lingkungan dan hubungan sosio-kultural di perkotaan.

Menanggapi hal tersebut Hendro Sangkoyo mengkritisi perlunya upaya perubahan paradigmatik dalam pengelolaan pembangunan perkotaan dengan lebih mengedepankan keterlibatan warga dan pemberdayaan masyarakat “kampung”. Kelompok ini jangan hanya dibaca sebagai obyek yang senantiasa dikesampingkan melainkan harus menjadi pelaku aktif bagi perbaikan kondisi lingkungannya. “Para pelaku pengembangan perkotaan jangan asyik ‘bertapa’ dengan kegiatannya sendiri-sendiri” imbuhnya.

Secara garis besar, dikemukakan dalam Lokakarya adanya faktor-faktor yang menyebabkan kondisi kota-kota di tanah air “begini-begini saja”. Apabila model pembangunan perkotaan yang parsial tersebut terus berlanjut, nasib kota-kota tersebut boleh jadi akan semakin buruk, dan entropi di segala aras akan semakin besar.

Selain itu, Haryo Sasongko dari Depdagri dan Wicaksono Sarosa (URDI) menengarai terjadinya *error of omission*, dimana kita semua sudah terlalu lama membiarkan berbagai kesalahan terjadi. Pemerintah membiarkan masyarakat melanggar hukum, dan sebaliknya para pakar membiarkan para pengambil keputusan berjalan sendiri-sendiri, atau tidak berbuat sama sekali. Kesalahan lainnya adalah *error of commission*, yang diakibatkan oleh kelemahan para pengambil keputusan dalam merumuskan kebijakan dan melaksanakan program-program pengembangan perkotaan. “Kita sudah berjalan cepat, tapi ternyata salah arah” ujar Hendro Sangkoyo mengibaratkan kebijakan kita selama ini di bidang perkotaan.

Faktor lainnya adalah ketidakpahaman para pakar dan pengambil keputusan terhadap fenomena dinamika perkotaan sebagai sebuah sistem organik yang kompleks. Kerendahan hati untuk kembali belajar sangat dibutuhkan. Perkotaan dengan demikian akan menjadi ‘ruang belajar’ dari komunitasnya, saling berbagi peran dan berbagi tanggung jawab. “Pembangunan perkotaan harus dilakukan dengan melibatkan warganya dan bersifat *pro-poor*”, tegas Sri Probo mengenai hal ini. “Pengembangan perkotaan harus dimulai dari elemen yang paling kecil, yaitu manusianya” ujar Jehan Siregar menambahkan.

Pada akhir diskusi yang dimoderatori oleh Dodo Juliman dari UN-Habitat ini, Dirjen Penataan Ruang mengajak para pakar di bidang pembangunan perkotaan untuk merekatkan diri satu sama lain (*binding*) dalam satu forum/regu belajar yang tidak bersifat eksklusif. Selain sebagai arena untuk lebih mendalami dinamika perkotaan, maka secara paralel forum diharapkan dapat memberikan umpan balik yang tajam dan kritis (*policy feedback*), serta memberikan pengaruh yang signifikan bagi para pengambil keputusan. Dengan kata lain, forum diharapkan dapat memikirkan kembali bagaimana bentuk dan rumusan kebijakan dan program pembangunan perkotaan yang tepat untuk perspektif jangka pendek dan jangka menengah.

Melalui lokakarya ini diharapkan dapat terbentuk sinergi positif dan pondasi kebijakan dan program yang kuat, sebagai cikal-bakal penyelenggaraan pembangunan perkotaan di tanah air yang berbeda dan lebih baik.

8 November 2008

PERNYATAAN SIKAP PARA PEMANGKU KEPENTINGAN

Peringatan *World Town Planning Day*/Hari Tata Ruang 2008

Peringatan ini didorong kebutuhan di tingkat masyarakat, khususnya para akademisi, praktisi, dan masyarakat tentang pentingnya penataan ruang. Pesan peringatan ini adalah: penataan ruang berperan penting dalam pembangunan berkelanjutan, menampilkan hasil penataan wilayah dan kota pada masyarakat, dan meningkatkan kepedulian dan partisipasi semua pihak dalam penataan ruang kotanya.



Pernyataan sikap pada hari peringatan ini didukung oleh pemerintah, asosiasi profesi, swasta, dan masyarakat. Penandatanganan pernyataan ini dilakukan oleh perwakilan para pemangku kepentingan, yaitu Menteri Negara Perumahan Rakyat, ketua ASPI, REI, IAP, dan GMPPR.

2009

01 Oktober 2009

WORKSHOP “MERENCANAKAN MASA DEPAN KOTA KITA”

Jakarta

Workshop ini mengangkat isu pembangunan perkotaan dan strategi penanganan permasalahan kota. Selain itu aspek keberlanjutan dalam pembangunan kota juga dibahas mendalam. Selanjutnya dibahas pula upaya peningkatan kualitas ruang dan lingkungan kawasan perkotaan, serta kelembagaan dan peran masyarakat.

Rekomendasi tindak lanjut dari workshop ini adalah pelembagaan upaya pembangunan perkotaan berkelanjutan. Selain itu perlu dilancarkan kampanye menyebarkan pemahaman pembangunan perkotaan berkelanjutan. Tak hanya pada masyarakat, kampanye ini juga terutama ditujukan pada pemerintah kabupaten/kota.

05 Oktober 2009

SARASEHAN “MERENCANAKAN MASA DEPAN KOTA KITA”

Ballroom Hotel Aryaduta, Palembang

Sarasehan ini mengangkat tema bahwa kebijakan pengembangan perkotaan, infrastruktur, dan pemukiman tidak bisa dilakukan dengan cara komando. Karena itu manajemen pembangunan perkotaan dilakukan melalui penyusunan RPIJM sebagai program bersama antara kabupaten/kota, provinsi, dan pusat melalui proses partisipatif.

Perencanaan tata ruang wilayah harus bersifat binding dan menjadi acuan pengembangan kota. Kota masa depan harus bersifat cerdas, manusiawi, dan ekologis. Pengembangan juga harus memperhatikan aspek spiritualitas, yang secara etis mempertimbangkan kepentingan anak-cucu. Selain itu proses desentralisasi dan urbanisasi harus mampu mendorong pertumbuhan ekonomi dan memberdayakan pemerintah kota.

8 November 2009

DEKLARASI SUD FORUM INDONESIA

Peringatan Hari Tata Ruang, Jakarta

Deklarasi berangkat dari permasalahan kota yang membutuhkan pendekatan holistik dan tanggung jawab seluruh pemangku kepentingan. Tetapi kesadaran masih rendah dan belum adanya saluran untuk saling curah gagasan dan berbagi pengalaman antar pemangku kepentingan.

Komitmen, pemikiran, dan langkah perlu disatukan untuk mengembangkan pendekatan perkotaan berkelanjutan, untuk memecahkan masalah perkotaan. Pembentukan forum ini bertekad memberikan kontribusi positif untuk mewujudkan ruang kehidupan yang berkualitas dan memberikan kesempatan pada masyarakat untuk meningkatkan kesejahteraan, selain mengaktualisasikan nilai-nilai secara arif dan budaya yang berkembang.

22 Desember 2009

PERTEMUAN SUD FORUM

Bali

Pertemuan ini merumuskan pembentukan SUD Forum sebagai wadah pembahasan berbagai isu perkotaan untuk mengawal perkembangan yang lebih baik ke depan. Fungsi dan peran SUD adalah think-tank sekaligus fasilitator dan mediator,

DEKLARASI

Dengan didasarkan pada keprihatinan atas tingginya intensitas dan kompleksitas permasalahan perkotaan serta kesadaran akan pentingnya penerapan prinsip-prinsip pembangunan berkelanjutan dalam pengembangan kawasan perkotaan, demi terwujudnya ruang kehidupan yang aman, nyaman, produktif dan berkelanjutan, kami para pemangku kepentingan yang berasal dari unsur-unsur perguruan tinggi, organisasi profesi, lembaga swadaya masyarakat, swasta, individu/masyarakat serta pemerintah pusat dan daerah yang hadir dalam peringatan Hari Tata Ruang pada tanggal 8 November 2009 sepakat untuk membentuk:

FORUM PENGEMBANGAN PERKOTAAN BERKELANJUTAN (Sustainable Urban Development Forum)

Melalui forum tersebut kami bertekad untuk terus memberikan kontribusi positif dalam upaya mewujudkan ruang kehidupan yang berkualitas, serta yang dapat memberikan kesempatan kepada masyarakat untuk meningkatkan kesejahteraannya dan mengaktualisasikan secara arif nilai-nilai sosial dan budaya yang berkembang. Semoga Tuhan Yang Maha Kuasa memberikan berkah dan karunia-Nya.

Jakarta, 8 November 2009

Atas nama Pemangku Kepentingan,

Asosiasi Sekolah Perencanaan
Indonesia


DR. Ir. Haryo Winarso

Individu/Masyarakat


Prof. DR. Ir. Buchy Triahati

Ikatan Arsitek Indonesia


Endy Subijono, IAI

Individu/Masyarakat


DR. Ir. Wicaksono Sarosa

Green Building Council Indonesia


Bintang A. Nugroho

Walikota Banjarmasin


H. A. Yudhi Wahyuni

Real Estate Indonesia


Ir. Hari Ganie, MM

Deputi Gubernur DKI Jakarta
Bidang Tata Ruang dan Lingkungan


Achmad Harjadi

wadah *policy advocacy*, *problem solution basis*, dan *market forum* antara pemerintah, pemda, dan masyarakat.

Langkah-langkah yang akan dilakukan SUD Forum antara lain adalah mengumpulkan informasi praktek-praktek pengembangan perkotaan, membentuk dewan pakar dan kesekretariatan, membuat sistem informasi dan komunikasi, melakukan dialog sepuluh isu strategis, hingga berhubungan dengan institusi lain.

Sepuluh isu strategis yang menjadi tema dialog adalah kemiskinan, sosial perkotaan, kebudayaan – *heritage*, kerjasama antar kota dalam mengelola, kapasitas pemerintah daerah, lingkungan hidup dan mitigasi bencana, investasi dan perkembangan ekonomi, tanah perkotaan, infrastruktur, dan terakhir adalah implementasi dan mengawal tata ruang.

Dalam hubungan dengan institusi lain, SUD Forum akan mmenjadi tempat curah gagasan berbagai lembaga profesi dan praktisi seperti IAP, IAI, IALI, praktisi seperti REI dan lain-lain. Selain itu SUD Forum diharapkan menjadi *inter-sectoral government*. Hasil-hasil pembahasan forum ini akan menjadi masukan bagi Tim Koordinasi Lintas Strategi Pembangunan Kota (pusat dan daerah). SUD Forum adalah forum bebas dan miliki bersama. Dengan demikian forum ini tak hanya membahas penataan ruang, tetapi juga seluruh topik yang terkait pengembangan perkotaan. Ke depannya, forum ini dapat berkembang untuk membahas topik lain, misalnya membentuk forum perdesaan.

Melihat banyaknya isu terkait perkotaan, maka perlu dilakukan pemilahan isu strategis yang akan dibahas. Maka selanjutnya dibentuk kelompok-kelompok khusus (komite) tersendiri berdasar minat dan spesialisasi para anggota. Pertemuan

forum selanjutnya akan lebih jarang, tetapi komite akan sering berkumpul dan menjalankan fungsi forum, baik yang bersifat substansial maupun operasional (contohnya komite operasional-pendanaan).

Untuk sekretariat SUD, Ditjen Penataan ruang telah menyediakan ruang sekretariat di lantai 8 Gedung SDA-Penataan Ruang. Adapun dalam pelaksanaan pertemuan dan kegiatan lainnya, Ditjen Penataan Ruang siap mendukung serta menerima seluasnya dukungan dan fasilitasi dari sektor-sektor lain.

2010

07 Juli 2010

PEMBENTUKAN SEKRETARIAT SUD FORUM INDONESIA (SUD-FI)

Direktorat Jenderal Penataan Ruang Kementerian Pekerjaan Umum, Jakarta

Direktur Jenderal Penataan Ruang memutuskan membentuk sekretariat SUD-FI di Direktorat Jenderal Penataan Ruang. Sekretariat ini terdiri dari Tim Pengarah dan Tim Pelaksana. Selain itu juga ditetapkan struktur organisasi dan susunan keanggotaan.

1 September 2010

FOCUSED GROUP DISCUSSION (1)

Hotel Sultan, Jakarta

Tema diskusi pada acara ini adalah Smart Green City Issues and SUD Goals. Kesimpulan dan tindak lanjut yang diperoleh dalam FGD adalah penentuan SUD Goals dengan membuat matriks indikator berdasar elemen-elemen sustainable urban development dan mengkaitkan dengan konsep 3P (Policy, Political Will, Participation).

Para peserta diharapkan dapat memberikan masukan sesuai kewenangan masing-masing untuk pengayaan matriks indikator penentuan SUD Goals. Hasil masukan ini akan menjadi pembahasan FGD selanjutnya.



21 September 2010

FOCUSED GROUP DISCUSSION (2)

Dilaksanakan untuk menindaklanjuti FGD (1) dengan tema 'Smart Green City Ideas for SUD Goals.' Agenda utamanya adalah membahas hasil kesepakatan FGD, pembahasan indikator SUD Goals, pembahasan kelompok dalam 3 desk.

Diskusi ini menghasilkan 10 indikator yang dijabarkan dengan berbagai rencana tindak, yaitu: krisis urban multisektor, sistem urban development, konsepsi keberlanjutan partisipasi masyarakat, transportasi perkotaan, perumahan dan pemukiman, pengelolaan DAS, inisiatif warga, sektor swasta, responsif pemerintah, dan peran masyarakat.

25 September 2010

WORKSHOP NASIONAL PELESTARIAN DAS BARITO

Hotel Rattan Inn, Palembang



Workshop ini bertema Pelestarian Fungsi DAS Barito untuk Mendukung Pembangunan Kota Berkelanjutan. Acara ini juga merupakan bagian dari rangkaian Hari Tata Ruang 2010. Agenda utamanya adalah merumuskan rencana aksi kebijakan dan strategi pengembangan pengelolaan dan SUD Goals.

7 November 2010

FOCUSED GROUP DISCUSSION (3)

Werdhapura Village, Bali

Agenda utama acara kali ini adalah perumusan Prakarsa Bali dan Rencana Kerja 2011. Kesimpulan dan tindak lanjut FGD ini adalah identifikasi sepuluh (10) realitas dan tantangan perkotaan, mulai dari masalah kepemimpinan, kelembagaan, RTH, kawasan tepi air, resiko bencana dan perubahan iklim, peran swasta dan ekonomi lokal, transportasi, urbanisasi, perumahan, dan identitas budaya lokal serta pusaka.

Selain itu dihasilkan juga rumusan 10 Prakarsa Bali yang ditandatangani pada acara puncak peringatan Hari Tata Ruang 2010.

7 November 2010

PENANDATANGANAN 10 PRAKARSA BALI

Werdhapura Village, Bali

Penandatanganan Prakarsa Bali ini adalah wujud komitmen dan integritas anggota SUD Forum terhadap perwujudan pembangunan kota yang berkelanjutan.

Anggota SUD Forum diwakili Jehansyah Siregar dari ITB, Alinda Zain dari P4W, Ning Purnomohadi dari GBCI, dan Wicaksono Sarosa dari Kemitraan. Prakarsa Bali ini juga sebagai bentuk kesepakatan dalam 10 realitas dan tantangan perkotaan, sebagai fokus permasalahan yang perlu ditangani.



21 Desember 2010

FOLLOW UP MEETING

POD Meeting Room-fx Lifestyle X'enter, Jakarta.

Rapat ini diadakan untuk menyusun konsep SUD Guides dan SUD Action Plan. Rapat ini adalah rapat formal bersama tim penyusun SUD GUIDES sebagai tindak lanjut Prakarsa Bali.

Sebagai penutup rapat, para anggota sepakat membagi tugas pembahasan 10 indikator yang ditampilkan dalam SUD Guides. Sedangkan pembahasan akan dipertajam dalam acara konsinyasi.

2011

Januari-Februari 2011

PERUMUSAN MUATAN SUD-INDICATORS DAN SUD-GUIDE

Kegiatan ini difasilitasi oleh Sekretariat SUD Forum, dengan menyepakati muatan SUD Guides yang akan disusun sebagai panduan operasional penerapan Prakarsa Bali. Pertemuan pertama dilaksanakan di Bakoel Koffie, Jakarta pada tanggal 17 Januari 2011.

Kesimpulan dan tindak lanjut dari pertemuan itu antara lain adalah: muatan pokok panduan berisi langkah operasional perwujudan Prakarsa Bali, agenda aksi SUD Forum, dan Indikator Keberlanjutan pengembangan perkotaan terhadap 10 butir Prakarsa Bali.

Pertemuan kedua dilaksanakan di Kebun Raya Bogor, Bogor, pada tanggal 21-22 Januari 2011. Agenda pertemuan tersebut adalah merumuskan indikator kota berkelanjutan, berupa indeks gabungan dari setiap realitas dan tantangan perkotaan. Indeks tersebut disajikan dalam bentuk web diagram atau spektrum warna.

Pertemuan selanjutnya dilaksanakan di Hotel Ambhara, tanggal 1 Februari 2011. Agenda pertemuan ini untuk merumuskan variabel indikator 10 Prakarsa Bali. Dalam rapat diuraikan variabel dan skala pengukuran untuk setiap butir Prakarsa Bali.

Tindak lanjut dari rapat ini adalah penajaman variabel yang diusulkan sebagai panduan penilaian keberlanjutan kota. Selain itu workshop peluncuran SUD Guide juga ditetapkan.

19 Juni 2011

CURAH GAGASAN IMPLEMENTASI RTH 30 persen

Hutan Manggala Wanabakti, Jakarta

Kegiatan ini diawali dengan acara eksplorasi hutan kota dan museum di Manggala Wanabakti dan dilanjutkan dengan bersepeda bersama menuju hutan kota Kridaloka. Acara dilanjutkan dengan diskusi serta peluncuran peta keanekaragaman hayati dan buku RTH 30% karya Iwan Ismaun dan Nirwono Yoga.

Pada kegiatan eksplorasi hutan kota, peserta ditemani pemandu untuk menjelaskan makna monumen di pintu masuk dan jenis-jenis tanaman yang ada dalam hutan tersebut. Saat eksplorasi dekat danau, peserta mendapat penjelasan tentang jenis-jenis serangga dan semut yang ada di Indonesia dari anggota Komunitas Peta Hijau dari Fakultas Biologi UI. Di museum peserta mendapatkan penjelasan tentang hasil-hasil hutan berupa kayu dan hasil hutan lainnya.

Di Hutan Kota Kridaloka Senayan, peserta mengikuti kegiatan pengenalan reptil dari komunitas Sioux Jakarta dan peluncuran buku RTH 30%. Dalam peluncuran ini, disampaikan peran penting ruang terbuka di kawasan perkotaan. Proses penetapan proporsi 30 persen itu sendiri adalah proses panjang dan dalam kenyataannya sulit diwujudkan.

Tindak lanjut dari kegiatan ini adalah diharapkan dapat memberi pemahaman arti penting RTH seluas 30 persen tersebut pada lintas komunitas dan masyarakat. Perwujudan RTH juga akan melestarikan keanekaragaman hayati di lingkungan perkotaan. Perwujudan ini tidak hanya tanggung jawab Pemerintah, tetapi juga memerlukan partisipasi aktif masyarakat. Selain itu kerjasama lintas sektor dan lintas komunitas juga penting dibangun.



21 Juli 2011

POLICY DIALOGUE AND ROUNDTABLE DISCUSSION: EVALUASI 25 TAHUN PENGEMBANGAN PERMUKIMAN SKALA BESAR (KOTA BARU MANDIRI) DI KAWASAN METROPOLITAN

Tujuan kegiatan ini adalah mengevaluasi secara kritis dan menyeluruh pada tiga tahapan pengembangan kota baru. Acara ini dihadiri oleh lebih dari 80 orang dari anggota SUD-FI, kementerian/lembaga, akademisi, NGO, asosiasi profesi, pengembang/asosiasi, BPPI, Seknas-Habitat, dan URDI.

Acara dibagi menjadi dua sesi. Sesi pertama adalah evaluasi kebijakan pengembangan kota baru. Sesi kedua mengevaluasi implementasi pembangunan kota baru.



3-4 Oktober 2011

DIALOG RESPON INISIATIF SUD-FI

Gedung SDA dan Penataan Ruang Lt. 8, Kementerian Pekerjaan Umum, Jakarta



Kegiatan ini dilaksanakan sebagai persiapan peringatan puncak Hari TARU 2011. Kegiatan ini membahas peran SUD-FI sebagai forum untuk berdiskusi tentang Kota Hijau. Salah satu peran SUD-FI dalam pembangunan perkotaan berkelanjutan adalah mendorong pemangku kepentingan perkotaan dalam mewujudkan kota hijau.

Diharapkan juga SUD-FI dapat berfungsi sebagai forum untuk mendiskusikan keberhasilan/kegagalan sebuah forum untuk program mewujudkan kota hijau.

8 November 2011

Guest Lecture : Empowerment for Green Cities

Pada peringatan puncak HARITARU 2011, SUD-FI menghadirkan Senen D. Antonio dan Astrid Haryati, MLA, untuk berbagi pengalaman menjadi konsultan kota hijau di Chicago. Kuliah ini diikuti oleh walikota dan bupati dari berbagai penjurur Indonesia.

2012

Pembuatan Buku "Kota Indonesia Berkelanjutan Untuk Semua : Kompilasi 5 Tahun Perjalanan SUD-FI"

Buku ini berupaya merangkum secara sintetik berbagai komponen pembangunan perkotaan berkelanjutan serta memotret kiprah perjalanan SUD-FI dan para anggotanya dari tahun 2008 hingga 2012. Diluncurkan sebagai bagian dari peringatan 5 tahun perjalanan SUD-FI, buku ini diharapkan mampu menjadi tonggak penanda sumbangsih nyata SUD-FI dalam pembangunan perkotaan di Indonesia yang berkelanjutan.

Selain merekam berbagai aktivitas kegiatan SUD-FI, buku ini juga merangkum tulisan pemikiran para anggota SUD-

FI yang aktual berkaitan dengan 10 Prakarsa Bali yang diterjemahkan ke dalam 4 (empat) kluster utama : *planet, people, prosperity* dan *governance*. Berbagai topik besar tertuang dalam tulisan, baik berupa gagasan dan pemikiran pribadi maupun berupa rangkuman diskusi dan perdebatan dalam milis forum ini.

Forum Reboan SUD-FI

Sebagai upaya menterjemahkan ide-ide ke dalam aksi yang konkrit, maka ada tiga kegiatan yang akan ditindaklanjuti dan didalami dalam forum-forum reboan rutin. Kegiatan tersebut adalah: penyusunan SUD Indicators, penyiapan Buku 5 Tahun Perjalanan SUD-FI sebagai akumulasi *knowledge* dan *experience* dari forum, serta penyelenggaraan SUD Conference sebagai bagian dari Peringatan Hari Taru 2012 sekaligus sebagai media pembelajaran dan sharing pencapaian kota-kota Indonesia yang berprestasi.



18 Juli 2012

Dialog “Jelang Lima Tahun SUD-FI”

Garasi 66 – Jakarta Selatan

Acara Dialog Jelang 5 Tahun SUD-FI berlangsung di oase kota Joglo Perdikan, Jakarta Selatan, dan dihadiri kurang lebih 70 orang. Beberapa anggota SUD-FI yang turut memberikan kontribusi dalam Dialog ini adalah : Iman Soedradjat, Suhadi Hadiwinoto, Ning Poernomohadi, Endy Soebijono, Yayat Supriyatna, Dani B. Ishak, Wijono Pontjowinoto, Haryo Sasongko dan Eko Budi Kurniawan. Sedangkan sebagai moderator adalah Bintang Nugroho.

Acara yang dikemas dalam format diskusi semi populer ini juga diliput oleh insan pers. Secara singkat hasil dialog tersebut adalah:

- “The Future We Want” sebagai salah satu dokumen yang dihasilkan dari Konferensi Rio+20 walaupun tidak bersifat mengikat (*binding*), cukup memadai sebagai dasar adopsi kebijakan dan program perkotaan berkelanjutan yang lebih holistik (*planning, programming, design, implementation*), ramah lingkungan, dan mengedepankan aspek kemitraan dan inisiatif lokal.
- Untuk aspek *planet* (lingkungan), perlu dipikirkan agar salah satu kota di Indonesia dapat menjadi Green Capital seperti Curitiba di Brasil. Melalui pendekatan lintas-sektor dan lintas-pelaku, kota tersebut dapat menjadi open laboratory bagi forum SUD.
- Untuk aspek *people* (sosial budaya), aspek ini kerap terpinggirkan dalam *mainstream* pembangunan, padahal kota-kota kita seyogyanya lebih memiliki karakter/jatidiri keIndonesiaan yang kuat. Pusaka tidak hanya sebatas warisan yang harus dibekukan, tapi dapat dikembangkan secara selektif. Untuk aspek ini, peran arsitek sangat vital dalam rangka konservasi-preservasi pusaka, di samping untuk memberikan pelayanan perkotaan yang memadai bagi para tuna daksa dan tuna rungu, serta memastikan berjalannya *code of conduct* secara profesional.
- Untuk aspek *prosperity* (ekonomi), pembangunan perkotaan pada saat ini sudah harus diarahkan pada *quality of life* bagi semua, bukan *standard of living* bagi kelompok tertentu saja. Kota perlu mengembangkan *low-emission investment*. Kota-kota kita perlu memiliki daya saing dalam konteks global yang kompleks namun tetap berbasis ekonomi lokal (a.l pengakuan terhadap PKL, karakteristik geografis seperti kota tepi air, dsb).
- Untuk aspek tata kelola (*urban governance*), forum SUD dapat menjadi jembatan komunikasi lintas pelaku yang



peduli, sekaligus mediasi terhadap kebuntuan kebijakan. Gagasan atas lahirnya UU Perkotaan perlu menjadi perhatian bersama.

- Sudah saatnya SUD-FI sebagai habitat bersama para pelaku pembangunan perkotaan menjadi forum yang lebih produktif, signifikan kontribusi dan perannya secara nasional, khususnya dalam mendampingi kota-kota Indonesia yang memiliki visi keberlanjutan dan memiliki kesungguhan untuk mewujudkannya.
- Untuk itu kegiatan SUD-FI perlu dirancang dengan baik agar membumi dan tidak hanya berwacana saja. Tiga kegiatan akan ditindaklanjuti dan didalami dalam forum-forum reboan yang rutin adalah: penyusunan SUD Indicators, penyiapan Buku 5 Tahun Perjalanan SUD-FI sebagai akumulasi *knowledge* dan *experience* dari forum, serta penyelenggaraan SUD Conference sebagai bagian dari Peringatan Hari Taru 2012 sekaligus sebagai media pembelajaran dan sharing *achievement* dari kota-kota Indonesia yang berprestasi.
- Terakhir, SUD-FI secara bertahap akan menjadi “komunitas” yang mandiri, berorientasi aksi (bukan sekedar forum *sharing*) dan lebih mendorong keterlibatan aktif para generasi muda sebagai pelaku utama pembangunan perkotaan di masa yang akan datang.

Penyelesaian Panduan Penyusunan SUD Index

Di tahun ini juga dilakukan penajaman serta penyelesaian Panduan Penyusunan Indeks Pembangunan Kota Berkelanjutan di Indonesia (SUD Index). Panduan ini dimaksudkan untuk memberikan acuan bagi pemerintah kabupaten/kota dalam mengidentifikasi tingkat keberlanjutan kawasan perkotaan, dalam mengakomodasi kebutuhan pembangunan kawasan perkotaan.

Tujuan penyusunan SUD Index adalah:

- Memberikan pemahaman kepada para pemangku kepentingan secara luas mengenai prinsip-prinsip pembangunan kota berkelanjutan di Indonesia
- Memberikan acuan teknis mengenai penyusunan SUD Index
- Mengidentifikasi komponen yang perlu ditingkatkan oleh kabupaten/kota untuk mengarahkan pembangunan menuju kota-kota yang berkelanjutan (SUD Guide)

Pembahasan SUD Indeks telah dilakukan dalam beberapa kali lokakarya, ujicoba di beberapa kota dan dalam rangkaian diskusi reboan. Selain itu dilakukan pula penilaian atas tingkat kepentingan indikator relatif terhadap indikator lain melalui angket dan diskusi.

Ikutserta dalam berbagai ajang Hari Tata Ruang 2012

Seperti pada tahun-tahun sebelumnya, SUD-FI berpartisipasi aktif dalam mensukseskan Hari Tata Ruang yang jatuh bersamaan dengan lahirnya SUD-FI. Berbagai kegiatan yang diikuti antara lain: Sarasehan Kota Hijau dan Kota Pusaka (8 November 2012), serta Pameran pada Festival Hari Tata Ruang (tanggal 11 November 2012) di Taman Mini Indonesia Indah. Dalam pameran yang berlangsung meriah tersebut, SUD-FI menampilkan rekam jejak kegiatan SUD-FI sejak 2008, dan menyebarkan leaflet dan brosur yang memperkenalkan SUD-FI kepada masyarakat luas.



PENULIS DAN KONTRIBUTOR



Ir. Imam S. Ernawi, MCM, MSc., Direktur Jenderal Penataan Ruang, Kementerian Pekerjaan Umum ini lulusan Teknik Arsitektur ITB dan pascasarjana program Construction Management dan program Engineering Policy, di Washington University St. Louis, AS. Mengabdikan di Kementerian PU sejak tahun 1980 dan sebelumnya memegang berbagai jabatan: Staf Ahli Menteri PU Bidang Keterpaduan Pembangunan, Kepala Pusat Kajian Kebijakan, Direktur Bina Teknik, Ditjen. Perumahan dan Permukiman, Kepala Biro Perencanaan dan Informasi Publik, Direktur Bina Program Ditjen. Cipta Karya, dan Kepala Subdit Tata Bangunan Ditjen. Cipta Karya. Juga aktif di Ikatan Arsitek Indonesia (IAI), Ikatan Ahli Perencanaan (IAP), Himpunan Ahli Manajemen Konstruksi Indonesia (HAMKI), Society of American Value Engineers (SAVE), dan Construction Management Association of America (CMAA). Menjadi inisiator Gerakan Kota Hijau dan pengagas SUD-FI.



DR. Ir. Ruchyat Deni Djakapermana, M.Eng., Menyelesaikan pendidikan berturut-turut di Teknik Planologi ITB, S-2 dalam Teknik Transportasi, dan S-3 dalam Pengelolaan Sumber Daya Alam dan Lingkungan IPB. Mengabdikan di Kementerian Pekerjaan Umum sejak tahun 1981. Pernah menjabat sebagai Direktur Penataan Ruang Wilayah, Direktur Penataan Ruang Nasional. Sekarang menjabat sebagai Staf Ahli Menteri Pekerjaan Umum IV Bidang Hubungan Antarlembaga, Kementerian Pekerjaan Umum.



Ir. Joessair Lubis, CES, menyelesaikan pendidikan Teknik Arsitektur di Universitas Diponegoro dan *Building Construction and Management*, ENTPE-Lyon. Berkarir di Kementerian Pekerjaan Umum dan pernah menjabat sebagai Direktur Penataan Bangunan dan Lingkungan - Ditjen Cipta Karya, lalu Direktur Perkotaan - Ditjen Penataan Ruang. Kini menjabat sebagai Sekretaris Direktorat Jenderal (Sesditjen) Penataan Ruang.



Dr. Ir. Ning Purnomohadi, MS., adalah arsitek lanskap sejak tahun 1968 dan menjadi dosen di USAKTI, IPB, dan UI (1975-2005), bekerja di kantor KLH (1978-2005), Narasumber RTH, Ekologi Lanskap, Ekoturisme. Aktif di IALI, BPPI, dan sampai sekarang menjadi *assessor* di GCBI. Banyak menulis artikel dan buku tentang arsitektur lanskap dan RTH. Salah satu anggota SUD-FI yang aktif sampai saat ini.



Dr. Ir. Haryo Sasongko, insinyur Teknik Arsitektur UGM ini menyelesaikan program M.Sc in Development Management, The American University, Washington DC, USA; dan Mengikuti Program S3 Program di Pengembangan Wilayah dan Pedesaan Institut Pertanian Bogor dilanjutkan ke Universitas Satya Gama, Jakarta, bidang Manajemen Pemerintahan. Setelah purna tugas sebagai Direktur Perkotaan, Ditjen Bina Bangda, Kemendagri, menjadi *advisor* Setmenpera dan mengajar di Usakti untuk mata kuliah Manajemen Perkotaan. Widyaiswara Luar Biasa untuk bidang Manajemen Pembangunan Daerah/Perkotaan ini pernah menjadi anggota Dewan Pakar BPPI.



Ir. Suhadi Hadiwinoto. Merampungkan pendidikan di Teknik Arsitektur ITB dan *job-training* di Essen Stadtplanungsamt. Mengabdikan di Dinas Tata Kota DKI, Bappeda DKI, KPDE-DKI, World Bank/ MEIP National Program Coordinator, sekarang menjadi Dewan Pakar BPPI. Pendiri dan anggota SUD-FI.



Anita Syafitri Arif, ST. Setelah lulus dari Teknik Arsitektur Universitas Hasanudin, Makassar, pernah bekerja sebagai arsitek pada divisi Urban Planning JICA Study Team untuk Bappeda Kota Makassar. Kemudian aktif sebagai *interior designer* di Jakarta, juga *site supervisor* dalam Tim Manajemen Konstruksi pada pembangunan gedung. Menjadi tenaga ahli dalam proyek Perumahan Swadaya Kemenpera RI. Dan hingga kini sebagai relawan *think-tank* di *Forum Pemukiman Jakarta*. Melakukan beberapa kegiatan jurnalistik, khususnya di bidang perumahan dan permukiman. Aktif sebagai anggota SUD-FI.



Ir. Hari Ganie, MM, adalah profesional lulusan ITB di bidang permukiman sejak tahun 1985 hingga sekarang. Aktif mengembangkan permukiman baru di wilayah sekitar Jakarta. Saat ini menjadi Ketua Kompartemen Tata Ruang di DPP REI, Ketua Permukiman dan Perumahan IAP. Salah satu deklaratör SUD-FI dan penasihat di Kementerian Perumahan.



Hazaddin Tende Sitepu, ST, MM, Alumni Teknik Penyehatan ITB, kini menjabat sebagai Deputy Pengembangan Kawasan Kementerian Perumahan Rakyat.



Endra S. Atmawidjaja, Msc., DEA, menyelesaikan studi S-1 Teknik Lingkungan ITB, M.Sc bidang *Urban Infrastructure Management* di IHE Delft, Belanda, Master of Research (DEA) bidang Urbanisme dari Institut d'Urbanisme de Lyon – University of Lyon 2 – Perancis, serta mengambil program doktor di bidang Urbanisme di University of Lyon 2. Sejak 1997 mengabdikan di Kementerian Pekerjaan Umum. Kini menjabat sebagai Kepala Sub Direktorat Kebijakan dan Strategi Perkotaan - Direktorat Perkotaan - Ditjen Penataan Ruang. Aktif di IAP, IATPI, dan ketua Ikatan Alumni Teknik Penyehatan dan Lingkungan ITB (2012-2016).



Ir. Doni Janarto Widiyanto, M.Eng.Sc, Ph.D, menuntut ilmu di Teknik Sipil ITB dan The University of New South Wales, Australia di bidang teknik transportasi. Sejak 1991 mengabdikan di Kementerian Pekerjaan Umum. Kini menjabat sebagai Kepala Sub Direktorat Perencanaan Umum – Ditjen Penataan Ruang. Menulis beberapa buku tentang jalan dan RTH. Terlibat di berbagai proyek perencanaan transportasi. Aktif di PII, HPJI, MTI, dan SUD-FI. Salah satu penggagas perumusan 10 Prakarsa Bali.



Ir. Dodo Juliman, merampungkan pendidikan di Teknik Arsitektur ITB, pernah menjabat Manajer Program UN-HABITAT, dan sekarang menjadi *chairman* COMBINE Resource Institution. Aktif di SUD-FI sejak pembentukannya.



Ir. Harya Setyaka, adalah peneliti transportasi dari Urban and Regional Development Institute (URDI), lulusan Teknik Planologi ITB. Aktif di Masyarakat Transportasi Indonesia sebagai Deputi Media dan Publikasi. Juga menjadi anggota Dewan Transportasi Kota Jakarta. Bersama rekannya menerbitkan buku tentang kota satelit dan transportasi.



Penny Ariesanty, ST, IALI - Arsitek Lansekap dari Universitas Trisakti. Menjabat sebagai Wakil Sekretaris Jenderal Pengurus Nasional IALI, turut aktif dalam Tim Sekretariat SUDFI, penggiat KALBU (Komunitas Lansekap Budaya), sekretaris redaksi untuk majalah SWARA IALI, menjadi narasumber untuk buku-buku Disain dan Tanaman Lansekap, beberapa kali menjadi juri lomba taman di Provinsi DKI Jakarta dan menjadi pembicara untuk kegiatan penataan lingkungan.



Antonio Ismael Risianto, menempuh pendidikan S-1 dan *Community Design* S-2 di UC Berkeley dan *housing studies postgraduate* di MIT di AS. Berprofesi sebagai konsultan pembangunan penataan permukiman kumuh di Solo dan Surabaya, advokasi bagi pemukiman kolong tol Jakarta, Stren Kali Surabaya, Permukiman Pasca Bencana di Aceh dan Yogya. Pendiri LSM pemberdayaan penataan *neighborhoods* miskin di AS. Bekerja di pembenahan *squatters* swadaya di Meksiko; aktif dalam Gerakan Eco City Sanur Together, dan Gerakan Arsitek Komunitas. Mendapat penghargaan Aga Khan pada 1994 untuk penataan kawasan pusat kota Samarinda. Anggota ACCA (Asian Coalition for Communitify Action) dan aktif sebagai anggota SUD-FI dan sekarang berdomisili di Sanur, Bali.



Dr. Ir. Wicaksono Sarosa, lulusan Teknik Arsitektur ITB, meraih gelar master dan doktor di University of California at Berkeley. Pernah menjabat sebagai Direktur Eksekutif URDI (the Urban and Regional Development Institute). Konsultan, peneliti, *training fasilitator* dan penulis di bidang pembangunan perkotaan, lingkungan hidup serta isu-isu *governance*. Dosen program S2 di Universitas Trisakti untuk mata kuliah *urban ecology, urban management and planning methods/processes*. Salah satu penandatangan Deklarasi Pembentukan SUD-FI pada tahun 2009.



Ir. Azwir Malaon, M.Sc, menamatkan pendidikan sarjana di Institut Pertanian Bogor sebagai *Land Evaluation Specialist*, menekuni *Economic-Environment Modeling* di ITC Enschede, Belanda. Lebih dari 28 tahun bekerja di bidang penataan ruang Kementerian Pekerjaan Umum dan 13 tahun mendampingi operasionalisasi Kawasan Pengembangan Ekonomi Terpadu (KAPET). Aktif sebagai Sekretaris Tim Program Penataan dan Pelestarian Kota Pusaka dan kini melakukan riset tentang *Heritage Economy*.



Alinda Medrial Zain, setelah menyelesaikan pendidikan S-1 dan S-2 di IPB, meraih gelar doktor di University of Tokyo di bidang Perencanaan dan Ekologi Lanskap. Hingga kini menjadi dosen pengajar di IPB sejak tahun 1989. Menulis di berbagai jurnal ilmiah dan buku, menjadi narasumber P2KH di berbagai kota dan sebagai pembicara berbagai seminar dan lokakarya. Terlibat aktif di berbagai organisasi seperti IALI, RSGIS Forum, Persada, MAPIN, IHDP Indonesia, IAP, KRB100 dan SUD-FI.



Ir. Bintang Nugroho, adalah ahli arsitektur lanskap dari Universitas Trisakti, yang aktif sebagai arsitek/konsultan perencanaan. Aktif di GBCI, Tim Pendamping P2KH, dan menjadi anggota IALI dan SUD-FI. Pernah terlibat dalam persiapan fasilitas Sea Games 2011 di Jakabaring, Palembang.



Dani B Ishak, M.Sc., Lulus sebagai *Master of Landscape Architecture* di University of Pennsylvania. Hingga kini bekerja sebagai perancang dan pelaksana arsitek lanskap pada proyek berbasis pelestarian lingkungan hidup. Dosen di Universitas Muhammadiyah Jakarta yang aktif sebagai pengurus Yayasan Hutan Kota, anggota tim pengusul dan pendamping komunitas peduli Kota Tua Muntok dan Bangka Barat. Hingga kini sebagai anggota tim perancang dan pelestari taman plasma nutfah. Sejak tahun 2009 menjadi anggota tim pakar Badan Pelestarian Pusaka Indonesia (BPPI). Termasuk anggota tim tenaga ahli Program Penataan dan Pelestarian Kota Pusaka (P3KP).



Ir. Nirwono Joga, MLA, lulusan Arsitektur Lansekap, Universitas Trisakti, Jakarta dan *Master of Landscape Architecture* dari Royal Melbourne Institute of Technology (RMIT), Melbourne, Australia. Kini bergiat di Kelompok Studi Arsitektur Lansekap Indonesia (KeSALI), penggiat Peta Hijau dan koordinator Peta Hijau Jakarta. Menjabat Wakil Ketua Pengurus Nasional Ikatan Arsitek Lansekap Indonesia, anggota Dewan Pakar Badan Pelestarian Pusaka Indonesia (BPPI), koordinator tim pendamping Program Pembangunan Kota Hijau (P2KH), Ditjen Penataan Ruang, Kementerian Pekerjaan Umum dan koordinator Gerakan Indonesia Menghijau.



Mohammad Jehansyah Siregar, Ph.D., menyelesaikan pendidikan strata 1 dan master di ITB dan meraih gelar doktoral di University of Tokyo, Jepang di bidang kebijakan perumahan. Saat ini menjadi spesialis di bidang Perumahan dan Permukiman, Pembangunan Kota dan Kebijakan Publik, serta menjadi Penasehat Menteri Perumahan Rakyat (Desember 2011 s/d Agustus 2012). Menulis di berbagai media dan publikasi ilmiah dalam negeri dan luar negeri tentang perumahan dan permukiman. Aktif menjadi fasilitator, instruktur dan nara sumber berbagai seminar dan media.



Barano Siswa Sulistyawan, menyelesaikan studi S1 Biologi dan Master di bidang Penginderaan Jauh di UGM. Banyak melakukan penelitian dan perencanaan *ecology landscape*, *ecoregion planning* dan perencanaan ruang konservasi. Bekerja di WWF Indonesia sejak 1996. Banyak melakukan penelitian ekologi di Papua, Sumatera dan Kalimantan. Saat ini sebagai Nasional Koordinator Conservation Spatial Plan di WWF Indonesia.



Andi Oetomo. Menjadi Staf Pengajar di Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota ITB sejak 1988. Menamatkan studi di Jurusan Teknik Planologi, FTSP-ITB dan Program Master of Planning di University of Adelaide, South Australia. Penggiat Kelompok Keahlian Pengelolaan Pembangunan dan Pengembangan Kebijakan di ITB. Menjadi salah satu pendiri SUD-FI. Aktif terlibat mengawal penyusunan UU No. 26 Tahun 2007 Tentang Penataan Ruang dan berbagai turunannya seperti PP, Perpres dan NSPK. Beberapa tahun dipercaya menjadi Juri Penilaian Kinerja Pemerintah Daerah Bidang PU Penataan Ruang dan sekarang adalah salah satu anggota Tim Advisory Pelaksanaan P2KH di Ditjen Penataan Ruang Kementerian PU.



KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM
DIREKTORAT JENDERAL PENATAAN RUANG



ISBN 978-602-17471-0-0



9 786021 747100