



**Hari
Habitat
Dunia 2013**

KOTA UNTUK SEMUA

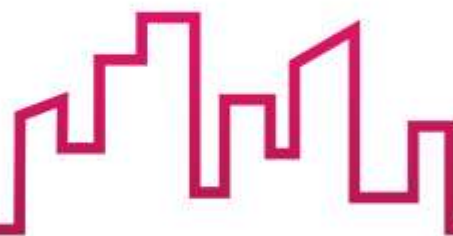
**PROSIDING PENYELENGGARAAN
SEMINAR NASIONAL DALAM RANGKA HARI HABITAT DUNIA 2013
JAKARTA, OKTOBER 2013**





KOTA UNTUK SEMUA

PROSIDING PENYELENGGARAAN
SEMINAR NASIONAL DALAM RANGKA HARI HABITAT DUNIA 2013
JAKARTA, OKTOBER 2013





KATA PENGANTAR



Seraya memanjatkan puji syukur kehadiran Tuhan Yang Maha Esa, saya menyambut baik penerbitan buku Prosiding Penyelenggaraan Seminar Nasional dalam rangka Peringatan Hari Habitat Dunia 2013.

Perserikatan Bangsa-Bangsa sejak tahun 1986 menetapkan setiap Senin minggu pertama bulan Oktober diperingati sebagai Hari Habitat Dunia, sebagai wujud kepedulian terhadap pemenuhan kebutuhan perumahan dan permukiman yang layak untuk semua lapisan masyarakat, dan meningkatkan perlunya tanggung jawab bersama bagi masa depan habitat manusia.

Tema peringatan Hari Habitat Dunia tahun 2013 adalah Urban Mobility, sedangkan penyelenggaraan di Indonesia akan mengambil tema “Kota untuk Semua”.

Penyelenggaraan seminar pada tanggal 24-26 Oktober 2013 merupakan salah satu agenda dari keseluruhan rangkaian kegiatan Peringatan Hari Habitat Dunia di Indonesia yang bermaksud untuk meningkatkan kepedulian semua pelaku pembangunan perkotaan akan berbagai isu permukiman dan pelibatan semua pelaku kegiatan di perkotaan, termasuk generasi produktif dalam mewujudkan permukiman yang lebih baik dan berkelanjutan.

Buku Prosiding ini memberikan gambaran penyelenggaraan seminar dan rumusan hasil dalam berbagai sub tema yang melibatkan narasumber dari berbagai kelompok pelaku maupun pemerhati pembangunan perkotaan.

Semoga buku ini dapat bermanfaat bagi pemangku kepentingan dalam pembangunan perkotaan dalam implementasi dan kebijakan, serta memberikan masukan pemikiran dalam menghadapi Konferensi Habitat III mendatang.

Akhir kata saya ucapkan terimakasih dan penghargaan yang setinggi-tingginya kepada semua pihak yang telah memberikan peran dan kontribusinya dalam penyusunan Buku Prosiding Seminar ini.

Jakarta, Oktober 2013

Imam S. Ernawi

Direktur Jenderal Cipta Karya, Kementerian Pekerjaan Umum/
Ketua Tim Pengarah Sekretariat Nasional Habitat Indonesia



DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR	5
DAFTAR ISI	7
I. LATAR BELAKANG	10
II. GAMBARAN UMUM PENYELENGGARAAN	14
III. KESIMPULAN DAN REKOMENDASI	27
IV. SEMINAR NASIONAL 7 OKTOBER 2013	32
V. SEMINAR TEMATIK 24-26 OKTOBER 2013	38
1. PEMBICARA KUNCI	38
2. URAIAN TIAP SESI	52
A. KEPENDUDUKAN	52
B. PELAYANAN PERKOTAAN	58
C. MOBILITAS	68
D. PENGEMBANGAN EKONOMI PERKOTAAN	76
E. TATA KELOLA PEMERINTAHAN	80
F. PERUMAHAN & PERMUKIMAN	85
G. TATA RUANG & URBAN DESIGN	98
H. RISET & TEKNOLOGI	110
SUSUNAN TIM PERUMUS DAN PANITIA	118



Hari Habitat Dunia 2013

24 - 27 Oktober 2013 | Lapangan





I. LATAR BELAKANG

Perserikatan Bangsa – Bangsa (PBB) telah menetapkan Senin pertama bulan Oktober setiap tahun sebagai Hari Habitat Dunia. Tahun ini, akan dirayakan pada tanggal 7 Oktober 2013. Tujuan dari Hari Habitat Dunia adalah untuk memikirkan kembali keadaan permukiman, perkotaan, serta hak dasar semua warga akan hunian yang layak. Hari Habitat Dunia (HHD) juga dimaksudkan untuk mengingatkan dunia akan tanggung jawab bersama terhadap masa depan habitat/ tempat bermukim manusia.

Tahun ini, PBB memilih tema ‘Urban Mobility’ (Pergerakan Perkotaan), karena pergerakan dan akses warga terhadap barang dan jasa sangat penting untuk menunjang fungsi kota yang efisien seiring dengan perkembangannya. Kota yang dapat diakses mendorong pergeseran ke arah moda pergerakan yang lebih berkelanjutan dan menarik lebih banyak pengguna moda angkutan dari mobil pribadi ke moda angkutan umum, seperti kereta api, bus, maupun menggunakan jalur sepeda (dengan bersepeda), dan pedestrian untuk berjalan kaki dengan nyaman.

Sekitar 50% penduduk dunia tinggal di perkotaan dan pada tahun 2050 diperkirakan 70% penduduk dunia (sekitar 6.3 Milyar) akan tinggal di perkotaan. Urban mobility (Pergerakan Perkotaan) adalah salah satu tantangan berat kota-kota di dunia, dan akan membutuhkan investasi cukup besar di masa mendatang. Terlebih lagi dengan tingginya daya tarik ekonomi perkotaan yang akan menarik sumberdaya

manusia dari kawasan di sekitarnya yang akan menambah pergerakan perkotaan tersebut. Jumlah perjalanan di perkotaan akan terus meningkat dan kemampuan bergerak di daerah perkotaan secara nyaman dan dengan dampak yang tidak terlalu besar terhadap lingkungan akan sangat penting bagi kesuksesan masyarakat perkotaan. Periode generasi produktif sebagai bonus demografi yang sedang kita nikmati saat ini diharapkan dapat dimanfaatkan secara optimal untuk terlibat dalam pembangunan yang berkesinambungan dengan tetap memperhatikan daya dukung lingkungan perkotaan itu sendiri.

Pergerakan perkotaan lebih dari sekedar jenis moda angkutan yang kita gunakan, namun juga terkait dengan pergerakan penduduk perkotaan secara keseluruhan, serta budaya urban yang bercirikan modern, praktis, cepat dan efisien. Untuk itu, perencanaan dan desain perkotaan harus benar-benar memikirkan bagaimana menyatukan orang dan ruang dalam suatu rencana yang memperhatikan pembentukan kota-kota yang fokus pada pergerakan dan pemanfaatan ruang kota yang optimal, bukan sekedar menambah panjang jalan perkotaan semata.

Budaya ‘urban’ yang bercirikan modern, praktis, cepat dan efisien perlu diakomodasi melalui perencanaan kota yang dibangun dengan kepemimpinan kota yang visioner dan berwibawa, tata-kelola perkotaan tangguh, bersifat melayani publik dan berorientasi pada keberlanjutan yang mendorong kehidupan kota

yang produktif menuju peningkatan kualitas hidup warga kota yang lebih mapan. Mobilitas perkotaan, sebagai bagian tidak terpisahkan dari budaya urban ini, harus diakomodasi melalui perencanaan dan desain kota, dan dibangun dibawah kepemimpinan kota yang visioner dan berwibawa, tata-kelola perkotaan tangguh, berorientasi pelayanan publik dan keberlanjutan kota, sehingga kehidupan kota berjalan lancar menuju peningkatan kualitas hidup warga kota.

Memperhatikan dinamika pembangunan dan pergerakan perkotaan, serta memperhatikan hak dan kewajiban yang sama bagi seluruh pelaku kegiatan di kawasan perkotaan, Panitia Nasional Peringatan Hari Habitat Dunia 2013 menetapkan tema 'Kota untuk Semua'. Tema 'Cities for All' sudah pernah menjadi tema Hari Habitat Dunia tahun 1999 dan dibahas pada forum UN-Habitat yang didokumentasikan dalam 'State of the World Cities Report 2011'. 'Kota untuk Semua' menekankan konsep 'hak atas kota' bagi semua pelaku kegiatan perkotaan, termasuk memberikan perhatian kepada sebagian pelaku kegiatan kota yang 'terabaikan' dari berbagai kebijakan dan fasilitas kota akibat kemiskinan dan ketidak-adilan, hingga munculnya kekumuhan di beberapa bagian kota yang sebagian telah meluas sehingga perlu prioritas penanganannya.

Dengan mengusung tema 'Kota untuk Semua', maka berbagai isu perkotaan menjadi penting untuk dicermati, seperti transportasi, perumahan, sanitasi, air minum, kawasan kumuh, kriminalitas, kemiskinan, kelangkaan ruang publik, dan lain-lain. Sejauh ini, cukup banyak kajian terhadap persoalan terkait isu-

tersebut, termasuk kajian sains dan teknologi serta inovasi – inovasi menarik yang telah diterapkan di beberapa daerah. Banyak kajian yang telah diterapkan dan berhasil, meski masih banyak juga yang belum berhasil, sementara itu, persoalan semakin menghimpit kehidupan perkotaan. Oleh karenanya, sangat disayangkan jika pengalaman penerapan berbagai inovasi maupun aplikasi teknologi sebagai upaya pengembangan perkotaan yang lebih baik, baik yang telah berhasil, maupun yang masih memerlukan penyempurnaan, belum terkomunikasikan dengan baik diantara sesama pelaku pembangunan perkotaan. Berbagai pengetahuan dan pengalaman dalam pengelolaan perkotaan di antara pelaku tentunya akan sangat membantu memecahkan berbagai persoalan perkotaan.

Melalui tema 'Kota untuk Semua', diharapkan dapat membuka wawasan bagi semua untuk bersama-sama berpikir dan bertukar informasi maupun pengalaman, baik dari sisi keberhasilan maupun 'kegagalan'-nya, untuk perwujudan hak atas kota (rights to the city), yang meliputi kemudahan aksesibilitas masyarakat terhadap berbagai sarana, prasarana dan jasa pelayanan kota, keterlibatan semua pelaku pembangunan secara berkeadilan, dengan kepemimpinan dan tata kelola pemerintah yang baik.





II. GAMBARAN UMUM PENYELENGGARAAN

II. GAMBARAN UMUM PENYELENGGARAAN

A. Tujuan dari penyelenggaraan seminar ini adalah:

1. Meningkatkan pemahaman masyarakat akan makna 'Kota untuk Semua' serta pentingnya peran semua pihak, tanpa kecuali, dalam mewujudkan permukiman yang layak.
2. Memberikan kesempatan pada semua pelaku pembangunan termasuk generasi produktif untuk berbagi informasi, pengalaman serta pemikiran untuk mewujudkan kota yang mewadahi semua pelaku pembangunan dengan setara .
3. Mengakomodasi generasi produktif untuk turut serta mengisi peluang emas dengan mewujudkan kota yang sesuai dengan harapan, kreatif, produktif, dan dinamis, serta menjamin masa depan yang bersahabat dengan lingkungannya.

B. Tema Seminar

Sesuai dengan tema Hari Habitat Dunia 'Urban Mobility', maka tema utama Seminar Nasional adalah 'Kota untuk Semua'. Seminar utama ini akan menjadi 'payung' bagi seminar/ diskusi kecil yang mengikutinya, sesuai dengan sub tema yang telah dijabarkan dari tema 'Kota untuk Semua'

dan dikelompokkan berdasarkan berbagai isu terkait masalah perkotaan

C. Lokasi

Seminar Hari Habitat Dunia diselenggarakan di area Parkir Timur Senayan, Jl. Stadion Senayan, Jakarta Selatan

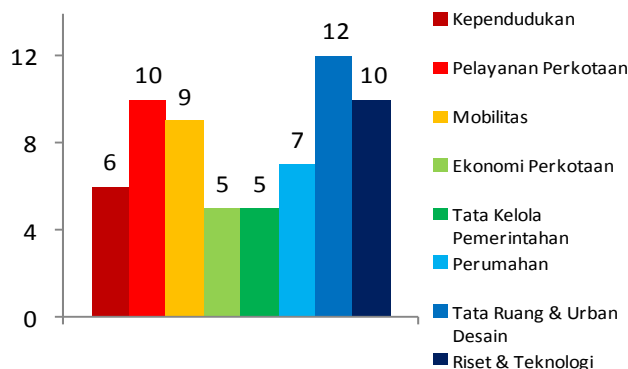
Gambar 1: Peta Lokasi



D. Pembicara

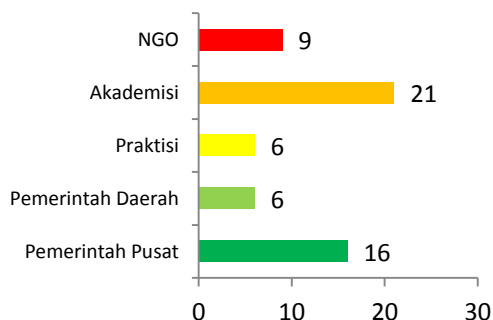
Jumlah pembicara yang berpartisipasi dalam Seminar Nasional Hari Habitat Dunia 2013 sebanyak 64 orang. Sub tema Tata Ruang dan Urban Design merupakan sub tema terbanyak yang diangkat oleh pembicara yaitu sebanyak 12 paper diikuti oleh subtema Pelayanan Perkotaan (10 paper) serta Riset dan Teknologi (10 paper).

Grafik 1: Jumlah Makalah Tiap Subtema



Dilihat dari latar belakangnya, pembicara paling banyak berasal dari kalangan akademisi (21 orang), diikuti pemerintah pusat (16 orang), lembaga non pemerintah (9 orang), serta praktisi (6 orang) dan pemerintah daerah (6 orang).

Grafik 2: Latar Belakang Pembicara



E. Peserta

Jumlah peserta dalam Seminar Nasional Hari Habitat Dunia 2013 tanggal 24-26 Oktober 2013 sebanyak 2.314 orang yang terdiri dari 1.163 laki-laki dan 1.151 perempuan, sehingga tingkat partisipasi menurut gender cukupimbang. Dilihat dari latar belakang, peserta terdiri atas berbagai kalangan, yaitu pemerintah pusat, pemerintah daerah, organisasi nonpemerintah, asosiasi profesi, yayasan, praktisi bidang permukiman dan perkotaan, lembaga riset, mahasiswa, perguruan tinggi, sektor swasta, dan organisasi internasional.

Rangkaian Seminar Hari Habitat Dunia tahun 2013 dihadiri oleh

2.314 peserta

Terdiri dari:



F. Moderator



1. Endang Setyaningrum | Kementerian PU
2. Rina Agustin | Kementerian PU
3. Sumirat | Praktisi
4. R. Endra Saleh A | Kementerian PU
5. Dodo Juliman | Praktisi
6. Rino Wicaksono | Akademisi
7. Dedy Permadi | Kementerian PU
8. Didiet Arief Akhdiat | Kementerian PU

9. Doni Janarto W | Kementerian PU
10. Agus Achyar | Kementerian PU
11. Oloan M. S. | Kementerian PU
12. Siti Bellafolijani | Kementerian PU
13. Dicky Handrianto | Praktisi
14. Meike Kencanawulan | Kementerian PU
15. Ir. Parwoto | Praktisi

G. Bentuk Sesi

Secara keseluruhan, Seminar Hari Habitat Dunia terdiri dari 67 sesi. Setiap sesi memiliki format masing-masing yang dapat ditentukan oleh pembicara atau moderatornya. Berikut ini adalah beberapa bentuk sesi yang ada dalam penyelenggaraan seminar.

Tabel 1: Bentuk Sesi dalam Seminar HHD 2013

Bentuk Sesi	Jumlah
 Seminar dan Lokakarya	62
 Bedah Buku	2
 Talkshow dan Diskusi	2
 Pemutaran film	1

H. Denah Ruangan Seminar

Pada Seminar Nasional ini terdapat 5 Ruang Seminar dan 1 Ruang Audio Visual



KODE WARNA SUB TEMA

KEPENDUDUKAN	Migrasi, demografi, kepastian hak bermukim, kemiskinan, akses masyarakat terhadap hunian layak, sosial budaya masyarakat.
PELAYANAN PERKOTAAN	Standar pelayanan minimal, penyediaan air minum dan sanitasi, fasilitas umum dan sosial, penyediaan perumahan sewa, keamanan lingkungan.
MOBILITAS	Transportasi umum, fasilitas pengguna sepeda dan pejalan kaki, aksesibilitas masyarakat.
PENGEMBANGAN EKONOMI PERKOTAAN	<i>Job creation</i> , kemitraan pemerintah-swasta-masyarakat, penyediaan ruang kota untuk ekonomi informal.
TATA KELOLA PEMERINTAHAN	Pengendalian sistem kota, urban legislation/regulation, infrastruktur, peluang ekonomi, investasi, akses ke keadilan hukum, peran serta masyarakat
PERUMAHAN & PERMUKIMAN	Hunian yang layak dan terjangkau, mencakup status dan sertifikat tanah, perijinan dan kepastian bermukim (Perda BG, IMB)
TATA RUANG & URBAN DESIGN	Penciptaan ruang kota yang berkeadilan, desain ruang publik yang mendukung aksesibilitas seluruh warga kota, kota hijau, pelestarian kawasan perkotaan
RISET & TEKNOLOGI	Hasil penelitian dan teknologi dalam rangka mendukung green cities, green building, teknologi pengelolaan air, limbah, sampah, energi, climate change.

C. Jadwal Kegiatan

Kamis, 24 Oktober 2013

Sub tema	Judul	Moderator	Ruangan/ Waktu
Kependudukan	Bedah Buku: "Harmoni dalam Keragaman" Ir. Rachmita M. Harahap, M.Sn	Dra. Endang Setyaningrum	Ruang 1 , 12.30 - 14.00
Pelayanan Perkotaan	Penyediaan Prasarana, Sarana dan Utilitas Perkotaan Untuk Menunjang Konsep "Kota Untuk Semua" Ir. Dwi Putranto Riau, MT	Ir. Oloan M. S. Dipl. MPIA	Ruang 2 , 12.30 - 14.00
	Kota Sungai Nyaman Dihuni Sekretaris Bapeda Banjarmasin	Ir. Oloan M. S. Dipl. MPIA	Ruang 2, 15.00 - 16.00
	Kolaborasi Masyarakat dan Pemerintah Daerah dalam Meningkatkan Kualitas Lingkungan Permukiman Perkotaan Ir. Guratno Hartono, MBC; Ir. Fajar Desira, CES; Drs. Wawan Setiawan	Ir. Rino W, MAUD, MURP, IAI	Ruang 5, 14.00 - 15.00
Mobilitas	"Kebijakan Transportasi Publik di Perkotaan" Direktur Bina Sistem Transportasi Perkotaan, Kementerian Perhubungan	Ir. Oloan M. S. Dipl. MPIA	Ruang 2, 14.00 - 15.00
Pengembang Ekonomi Perkotaan	Pengembangan Ekonomi Perkotaan, Suatu Tinjauan Umum : Pembangunan Ekonomi Kota-Kota yang Memiliki Potensi Ecotourism F. Antony Ruardy	Dra. Endang Setyaningrum	Ruang 1, 15.00 - 16.00
Tata Kelola Pemerintahan	Kebijakan dan Implementasi Program Penataan Permukiman Kumuh dalam Mewujudkan Masyarakat 3WMP (Waras, Wareg, Wasis Mapan, Papan) Walikota Surakarta	Ir. Rino W, MAUD, MURP, IAI	Ruang 5, 12.30 - 14.00

Perumahan dan Permukiman	Peranan Pemerintah Daerah Dalam Penyelenggaraan Perumahan Ir. Dwi Putranto Riau, MT	Dra. Endang Setyaningrum	Ruang 1, 14.00 - 15.00
	Mengendalikan Spekulasi Rumah Ismail Al Anshori	Dra. Endang Setyaningrum	Ruang 1, 16.00 - 17.00

Jumat, 25 Oktober 2013

Sub tema	Judul	Moderator	Ruangan/ Waktu
Kependudukan	Strategi Perumahan dan Populasi Dodo Juliman	Ir. Dicky Handrianto	Ruang 1, 10.00 - 10.45
	Perkembangan Penduduk dan Implikasi terhadap Pembangunan Sonny Harry B. Harmadi	Ir. Didiet Arief Akhdiat	Ruang 1, 14.00 - 15.00
	Menata Kota Pasca Kerusuhan Antar Etnis : Pengalaman Kota Sampit, Kalimantan Tengah Herry Yogaswara	Dra. Endang Setyaningrum	Ruang 1, 15.00 - 16.00
	"Permukiman Perkotaan: Realitas dan Tantangan di Tengah Modernisasi dan Hilangnya Kesadaran Kolektif Masyarakat Kota" Ringga Arif Widiharto	Dra. Endang Setyaningrum	Ruang 1, 16.00 - 17.00
Pelayanan Perkotaan	Peningkatan Kualitas Lingkungan Kumuh Perkotaan Melalui Pendekatan Sosial, Ekonomi, Dan Lingkungan Dimas Hastama Nugraha, Ahmad Yusuf Aljunaid	Dodo Yuliman	Ruang 3, 13.00 - 14.00
	Possitive Interactions Between People And Landfill Entatarina Simanjuntak	Dodo Yuliman	Ruang 3, 14.00 - 15.00

	Is Your City Liveable and Habitable? Naning Adiwoso	Ir. Sumirat	Ruang 4, 10.00 - 11.30
	Perencanaan Kota Inklusif (Inclusive City Planning) Studi Kasus Ahmedabad Parivartan, India, Kota Ramah Lansia New York City, Dan Kota Ramah Anak Sidoarjo Raisa Savitri Ramadhani dan Rendy Adriyan D	Ir. Parwoto	Ruang 4, 16.00 - 17.00
Mobilitas	Stasiun Kota Tua PT. KAI	Ir. Edward Abdurrahman	Ruang 2, 10.00 - 10.45
	"Dinamika Transportasi Perkotaan dan Ekses yang Ditimbulkan" Ringga Arif Widiharto	Ir. Edward Abdurrahman	Ruang 2, 10.45 - 11.30
	Indonesia Menuju Transportasi yang Berkelanjutan: "Tepatkah Kebijakan Low Cost Green Car?" Dian Harwitasari dan Arum Novia Wijaya	Ir. Rino W, MAUD, MURP, IAI	Ruang 2, 13.00 - 14.00
	Pengembangan Sosial untuk Sektor Transportasi Drs. Yayat Supriatna	Ir. Rino W, MAUD, MURP, IAI	Ruang 2, 14.00 - 15.00
	Jalan Tol Bagi Kendaraan Tidak Bermotor (Perencanaan Ruang Bagi Transportasi Ramah Lingkungan) Citra Desy Aisyah Alkis	Ir. Doni Janarto W, M.Eng.Sc	Ruang 5, 10.45 - 11.30
Pengembang Ekonomi Perkotaan	Kota Sebagai "Driver" Pembangunan dan Dilema keterjangkauan Bagi Kelas Menengah/Bawah Dr. Ir. Wicaksono Sarosa	Meike Kencanawulan, ST,MDM	Ruang 3, 15.00 - 16.00
	"Eksotika pariwisata kabupaten magelang sebagai destinasi wisata untuk semua dan penguat ekonomi wilayah" Yulia Pratiwi	Meike Kencanawulan, ST,MDM	Ruang 3, 16.00 - 17.00

	Pegembangan Ekonomi yang Berkeadilan Ir. Setyabudi Algammar	Ir. Doni Janarto W, M.Eng.Sc	Ruang 5, 10.00 - 10.45
Tata Kelola Pemerintahan	Penataan Kawasan Kumuh 3-4 Ulu Walikota Palembang (diwakili oleh Asisten 2)	Ir. Didiet Arief Akhdia	Ruang 3, 10.00 - 11.30
Perumahan dan Permukiman	Pendekatan Kolaboratif Dalam Pembangunan Perumahan Formal bagi Masyarakat Marjinal: Sebuah Renungan bagi Program KPR-FLPP Asnawi Manaf	Ir. Didiet Arief Akhdia	Ruang 1, 13.00 - 14.00
Tata Ruang dan Urban Design	Mengintip Sisi Humanis Kota-Kota 4 Negara Rendy Adriyan Diningrat, ST.	Ir. Dicky Handrianto	Ruang 1, 10.45 - 11.30
	Dari Sebuah Kenyamanan hingga Preman Bermuka Seram : Peran Taman dalam Hidup Berkota (studi kasus : Taman Bungkul, Surabaya) Widiani Purnomosari	R. Endra Saleh A, ST, M.Sc	Ruang 5, 13.00 - 14.00
	Penataan Taman Serasuba Kota Bima Faqih Ashri, Lisa Dwi Wulandari dan Dian Kusuma Wardhani	R. Endra Saleh A, ST, M.Sc	Ruang 5, 14.00 - 15.00
	Children's Participation in Urban Design through Co-Creative Activity (Case Study : Riung Gunung-Reimagining Bandung 2035) Aulia Amanda dan Dimas Sandya	Ir. Rina Agustin	Ruang 5, 15.00 - 16.00
	Bedah Buku: "Sebuah Perjalanan Menyusuri Ruang" Herlin Sukmarini	Ir. Rina Agustin	Ruang 5, 16.00 - 17.00
Riset dan Teknologi	Buku : Pengantar Panduan Konservasi Bangunan Bersejarah Masa Kolonial Febriyanti	Ir. Rino W, MAUD, MURP, IAI	Ruang 2, 15.00 - 16.00

	Film Dokumentasi : "Ministry of Finance Building : The White House of Weltevreden" Febriyanti	Ir. Rino W, MAUD, MURP, IAI	Ruang 2, 16.00 - 17.00
	Mobilitas Hijau Perkotaan Toto Sugito	Ir. Parwoto	Ruang 4, 13.00 - 14.00
	Pembangunan Berkelanjutan Dan Mobilitas Perkotaan: Sejauh Mana Museum Berperan? Cucu Nuris Arianto	Ir. Parwoto	Ruang 4, 14.00 - 15.00
	Pemanfaatan Potensi Sumber Daya Alam Dan Fungsi Ekologis Dalam Upaya Rehabilitasi Habitat Wilayah Pesisir Dr. Ir. Arwindrasti B.K., MSi	Ir. Parwoto	Ruang 4, 15.00 - 16.00

Sabtu, 26 Oktober 2013

Sub tema	Judul	Moderator	Ruangan/ Waktu
Kependudukan	Kota Ramah Migran: Menjawab Tantangan Permukiman Kumuh Wahyu Kusuma Astuti, S.T	Dicky Handrianto	Ruang 1, 13.00-14.00
Pelayanan Perkotaan	Walkability and Pedestrian Facilities in Indonesian Cities (Kenyamanan Berjalan dan Fasilitas Pejalan Kaki di Kota-kota Wisata Indonesia) Dr. Lana Winayanti, MCP, Ir. Andi Rachma, dan Andri Hari Rocyanto	Dodo Juliman	Ruang 2, 10.00-12.00
	Darurat, Perlindungan Hak di Permukiman Prof. Budi Prayitno	R. Endra Saleh A, ST, M.Sc	Ruang 5, 11.00-12.00
	Kampung Vertikal dan Transportasi Wisata Air, Penataan Permukiman Bantaran Kanal Berbasis Komunitas Anita Syafitri Arif	Ir. Edward Abdurrahman	Ruang 3, 15.00-16.00

Mobilitas	Analisis Korelasi Antara Kinerja Jalan Dengan Tingkat Kelayakan Huni Dan Bisnis Di Pusat Kota Baubau Ruslan Setyawan, ST	Ir. Didiet Arief Akhdiat	Ruang 2, 14.00-15.00
	Penerapan Green Transport Sebagai Solusi Mobilitas Masyarakat Kota Bandung Silvania Dwi Utami	Ir. Doni Janarto W, M.Eng.Sc	Ruang 2, 15.00-16.00
	Gambaran Transportasi Berkelanjutan Pada Kawasan Metropolitan di Indonesia Nicolas Brotodewo	Ir. Doni Janarto W, M.Eng.Sc	Ruang 2, 16.00-17.00
Pengembangan Ekonomi Perkotaan	Menjawab Tantangan Pembangunan Perkotaan Dengan Pro-Poor City Nani Panca Lukitasari	Ir. Rina Agustin	Ruang 1, 15.00-16.00
Tata Kelola Pemerintahan	Urgensi Penegakan Hukum dalam Penyelenggaraan Penataan Ruang Dian Maya Paramitha	Ir. Doni Janarto W, M.Eng.Sc	Ruang 3, 10.00-11.00
	Capacity Building For Local Sustainability H. Aulia Sofyan bin M.A. Jangka PhD	Ir. Doni Janarto W, M.Eng.Sc	Ruang 3, 11.00-12.00
	Kajian Aspek Hukum Pada Kontrak Kerjasama Pemerintah Dengan Badan Usaha Dalam Penyediaan Infrastruktur Transportasi Perkotaan Melalui Build Operate Transfer (BOT) Siska Purnianti	Ir. Siti Bellafolijani	Ruang 3, 12.00-13.00
Perumahan dan Permukiman	Kontribusi Pelaksanaan Program RTLH Kota Surakarta Dalam Pengembangan Aset Produktif Komunitas Untuk Menciptakan Permukiman Yang Berkelanjutan Ogi Dani Sakarov	Ir. Parwoto	Ruang 1, 11.00-12.00
	Penanganan Permukiman Kumuh : Rusunawa Penjaringan Sari Raka W Suryawandaru	Ir. Didiet Arief Akhdiat	Ruang 2, 13.00-14.00

	Perumahan Swadaya: Revitalisasi Program P2BPK Untuk Meningkatkan Penyediaan Perumahan Swadaya Aminudin	Ir. Dicky Handrianto	Ruang 1, 14.00-15.00
	Potret Permukiman Sungai Barito-Martapura Dr. Liny Tambajong	Ir. Siti Bellafolijani	Ruang 3, 14.00-15.00
Tata Ruang dan Urban Desain	Partisipasi Komunitas Dalam Tata Ruang Kota Bayu Wardhana	Ir. Parwoto	Ruang 1, 10.00-11.00
	Penataan Kawasan Kali Pepe Eko Setyo Winanto, SE.	R. Endra Saleh A, ST, M.Sc	Ruang 5, 10.00-11.00
	Peluang dan Tantangan Penataan Ruang di Kabupaten Konsevasi. Kasus : Kab. Aceh Selatan Rendy Bayu Aditya	R. Endra Saleh A, ST, M.Sc	Ruang 5, 13.00-14.00
	Ruang Publik yang Aman bagi Kaum Wanita Dea Desita	R. Endra Saleh A, ST, M.Sc	Ruang 5, 14.00-15.00
	Respon Penghuni Terhadap Tata Ruang Permukiman Warga Terdampak Erupsi Merapi 2010 Di Hunian Tetap Batur Desa Kepuharjo Sleman DIY Musyawardah Sofyan	Ir. Agus Achyar, MSc	Ruang 4, 15.00-16.00
	Perubahan Guna Lahan di Kawasan Cagar Budaya Sekaligus Kawasan Tumbuh Cepat Perkotaan. Studi Kasus: Desa Tlogo Kec. Prambanan, Kab. Klaten Rendy Bayu Aditya	Ir. Siti Bellafolijani	Ruang 5, 15.00-16.00
	Upaya Membangun Pojok Kreatif dan Cangkruman di Ruang Publik Untuk Menciptakan Atmosfir Kreatif di Kota Surabaya¹ Early Rahmawati	Ir. Rina Agustin	Ruang 1, 16.00-17.00
Riset dan Teknologi	Effort In Urban Coproduction Process a Lesson Learned In Converting Gasoline Pump Station To Open Space In Surabaya Valid Hasyimi, dan Djoko Santoso Abi Suroso	Ir. Agus Achyar, MSc	Ruang 4, 16.00-17.00

III. KESIMPULAN DAN REKOMENDASI



III. KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

A. Kesimpulan

Kota untuk semua adalah kota yang direncanakan, dibangun dan dikelola dengan melibatkan seluruh komponen warga -- dengan keberagaman kelompok usia, status ekonomi, sosial, budaya dan politik-- yang mengutamakan pelayanan, pemberlakuan aturan, kesempatan, dan tanggung jawab yang sama untuk mewujudkan mimpi kota masa depan yang mempunyai ciri dan karakter sesuai dengan sumberdaya dan kendala yang dimiliki.

Tantangan penyediaan perumahan yang layak huni, terjangkau dan memberikan rasa aman, dengan pelayanan infrastruktur yang handal, dapat diatasi dengan komitmen pemerintah kota yang kuat dan didukung kebijakan keuangan dalam kerangka aturan yang adil.

Untuk itu, pengembangan riset dan pemanfaatan teknologi perlu didorong untuk mendukung perwujudan efisiensi mobilitas perkotaan bagi semua pelaku dan mendorong pertumbuhan ekonomi perkotaan yang kreatif dan berdaya saing di tingkat regional, sehingga dapat meningkatkan kesejahteraan dan produktivitas kota.

B. Rekomendasi:

1. Kebijakan pembangunan yang inklusif sejak perencanaan, pelaksanaan hingga pemanfaatan dan pengendalian dapat dilakukan dengan melibatkan seluruh pemangku kepentingan, antara lain pemerintah pusat sebagai pengendali pemanfaatan ruang dan aturan, dan pemerintah daerah sebagai pelaku utama pembangunan, komunitas peduli permukiman, komunitas pemuda peduli kota masa depan, kelompok akademisi peduli riset dan teknologi, kelompok swasta peduli permukiman berkelanjutan, dan kelompok masyarakat peduli pergerakan di perkotaan.
2. Untuk mengurangi beban perkotaan, pengembangan kebijakan pembangunan inklusif perlu memperhatikan kesetaraan pembangunan perkotaan dengan pembangunan perdesaan.
3. Pengembangan kebijakan berdasarkan riset dan teknologi untuk efisiensi mobilitas perkotaan dan perluasan kesempatan dan tanggung jawab semua pelaku kegiatan di perkotaan.
4. Peningkatan fungsi pembinaan dari Pemerintah Pusat, untuk mendorong peran dan tanggung jawab semua pelaku kegiatan perkotaan dalam rangka meningkatkan kesadaran akan kota untuk semua dengan mobilitas yang efisien dan efektif.

C. Kesimpulan Sub - Tema

1. Kependudukan

Penduduk dengan keberagaman kelompok usia, sosial, ekonomi dan budaya, merupakan bagian utama dalam proses pembangunan. Keberpihakan pada masyarakat berpendapatan rendah, perempuan, anak-anak, remaja, lansia, dan penyandang cacat, hanya dimungkinkan apabila kelompok ini juga terlibat dalam proses pengembangan perkotaan, sejak perencanaan, pelaksanaan, pemanfaatan, dan pengendalian.

2. Pelayanan Perkotaan

Pemenuhan standar pelayanan perkotaan yang berkesinambungan merupakan tuntutan yang harus dipenuhi dalam menghadapi dinamika perkembangan kota. Untuk itu, pelayanan perkotaan melalui penyediaan prasarana, sarana, dan utilitas umum menjadi kunci kesiapan kota mengakomodasi urbanisasi dalam pengembangan perkotaan.

3. Pengembangan Ekonomi Perkotaan

Sebagai pusat peradaban, kota harus mampu menampung dinamika kegiatan sosial, budaya, dan ekonomi masyarakat, yang dalam skala regional adalah sebagai simpul ekonomi wilayah. Untuk itu kota harus mampu mendukung kegiatan ekonomi lokal dan mendorong pengembangan ekonomi kreatif (*strategic urban investment*) yang

didukung dengan penyediaan infrastruktur pelayanan kota, kebijakan pertanahan dan instrumen kebijakan keuangan dalam kerangka aturan yang jelas dan adil.

4. Perumahan

Menghadapi tantangan penyediaan perumahan di perkotaan, perlu tetap dikedepankan aspek manusiawi, keterjangkauan dan rasa aman bagi setiap warga. Tantangan terberat adalah keterbatasan lahan perkotaan untuk hunian bagi kelompok MBR yang berdaya jangkau rendah. Hunian vertikal adalah pilihan yang paling memungkinkan untuk menjawab tantangan ini dengan strategi penyelenggaraan yang inklusif, didukung dengan sistem pembiayaan yang transparan dan akuntabel untuk menjamin keberlanjutan komunitas.

5. Tata Ruang Dan Penataan Kawasan Perkotaan

Perencanaan tata ruang perkotaan harus melibatkan seluruh pemangku kepentingan dan berbasis potensi sumberdaya yang dimiliki, sehingga setiap kota/ kabupaten memiliki keunikan yang perlu dikembangkan untuk menjaga citra setiap kota/ kabupaten. Sedangkan Urban design harus melibatkan impian generasi muda yang akan menjadi 'penikmat' kota di masa depan. Pembangunan perkotaan adalah untuk mewujudkan impian warga kota bukan sekedar perumusan standar pelayanan minimal. Untuk itu

aspek kemanusiaan, keadilan, dan kearifan lokal harus menjwai perencanaan dan design perkotaan.

6. Tata Kelola Pemerintahan

Pemerintahan kota yang baik perlu mengedepankan kepastian hukum melalui pembangunan kota madani, taat hukum dan transparan, mengedepankan pengelolaan pembangunan dengan prinsip kerjasama yang baik antarpemangku kepentingan, mengedepankan participatory planning and development (PPD) dan memberlakukan hukum sama bagi semua, tanpa pengecualian status sosial, budaya maupun politik.

7. Mobilitas

Mobilitas perkotaan merupakan tanggung jawab semua dan haruslah berbasis pada prinsip kesetaraan, keadilan, kenyamanan dan keamanan. Pendekatan teknokratis dalam mengembangkan mobilitas harus disinergikan dengan pendekatan struktural dan pendekatan sosial-kultural. Untuk

itu, angkutan publik mutlak disediakan berdasarkan prinsip keadilan sosial, inklusif, dan memberikan peluang bagi perubahan perilaku sosial yang mendorong mobilitas virtual berbasis konektivitas (*smart and intelligent city*) guna mengurangi mobilitas fisik.

8. Riset Dan Teknologi

Keberlanjutan kota ditentukan oleh besaran tanggungjawab sosial setiap warga, serta kepemimpinan kota yang visioner dan berkomitmen tinggi. Untuk itu, perlu dibangun budaya hidup perkotaan yang mengelaborasi konsep keberlanjutan dan inklusivitas dengan memanfaatkan teknologi informasi sebagai sarana yang efektif bagi peningkatan efisiensi mobilitas perkotaan. Partisipasi aktif warga dalam penyelenggaraan perkotaan dapat diekspresikan dalam berbagai bentuk komunitas warga peduli kota masa depan.



Perumahan Rakyat
Indonesia

SEMINAR NA PERINGATAN HARI HA

BILITAS PERKOTAAN DAN PERW

Jakarta, 7 Ok



ASIONAL
BITAT DUNIA 2013



Kota

WUJUDAN 'KOTA UNTUK SEM

2013



IV. SEMINAR NASIONAL 7 OKTOBER 2013

IV. SEMINAR NASIONAL 7 OKTOBER 2013

1) Mobilitas Perkotaan dan Perwujudan “Kota Untuk Semua”

Imam Prasodjo | Pengamat



Ringkasan

Gaya hidup masyarakat berubah dari ‘perladangan berpindah’ ke ‘pertanian menetap’ ke ‘masyarakat industri’ ke ‘masyarakat informasi’ dan kini menuju pada tahap ‘masyarakat jejaring’ dimana sistem komunikasi berbentuk jaring, sistem pendidikan bisa dilakukan jarak jauh, tipe produksi pun berubah dari massal menjadi *customized* atau khas. Dalam konteks perkotaan dimana semakin banyak kota tumbuh di dunia bukan hanya secara fisik tetapi juga gaya hidup perkotaan, perubahan ini mendorong terjadinya perubahan struktur

yang mendorong perubahan mobilitas dan konektivitas.

Permasalahan yang harus dihadapi di Kota besar khususnya di Jakarta sangat banyak seperti Pengangguran, kawasan kumuh, ancaman ketersediaan pangan, banjir dan ketidakaturan lalu lintas yang menimbulkan kemacetan yang setiap harinya harus dihadapi warga Jakarta dan polusi udara dari asap kendaraan yang sangat mengganggu bagi kesehatan. Seringnya terjadi kemacetan di karenakan oleh angkutan umum yang sering mangkal disembarang tempat badan jalan, melawan arus, banyak rute trayek tumpang tindih, dan lain - lain. Di samping itu permasalahan mobilitas perkotaan merupakan dampak dari ketidakseimbangan supply dan demand dalam sistem transportasi perkotaan yang mengakibatkan inefisiensi kota.

Kesimpulan

Mobilitas perkotaan sebagai budaya urban harus dapat diakomodasikan melalui perencanaan dan perancangan kota yang baik, kepemimpinan kota yang visioner dan berwibawa, tata kelola perkotaan yang tangguh, berorientasi dan pelayanan publik dan berkelanjutan. Dalam mengatasi permasalahan transportasi perkotaan diperlukan keterlibatan dan kontribusi dari semua pihak dalam menyelesaikan permasalahan mobilitas perkotaan tidak hanya ahli - ahli

transportasi saja dan perlunya peningkatan aktivitas perkotaan harus terintegrasi dengan penataan ruang yang komprehensif sebagai kebijakan untuk mewujudkan mobilitas kota yang lebih baik serta melihat pola transportasi makro yaitu pengembangan angkutan umum massal (MRT, BRT, LRT), Mengatur penggunaan dan pembatasan lalu lintas, peningkatan kapasitas infrastruktur jalan.

3 hal utama yang menjadi perhatian dalam menyelesaikan masalah mobilitas perkotaan adalah struktural, manajerial dan kultural. Pada aspek struktural perlu memperhatikan (1) penyebaran penduduk ke kota menengah dan kecil untuk mengurangi konsentrasi di kota metropolitan; (2) pengembangan pembangunan struktur jalan dan transportasi umum; (3) perluasan jaringan komunikasi digital, dan penataan ruang sesuai fungsi untuk menyebar alur mobilitas penduduk. Pada aspek manajerial perlu memperkuat (1) regulasi pengadaan kendaraan, (2) penataan jalur lalu lintas, (3) penataan fungsi sekitar jalan, dan (4) penataan waktu pergerakan. Sedangkan pada aspek kultural perlu dilakukan melalui pengorganisasian pengguna jalan, penguatan budaya tertib lalu lintas, dan pembudayaan komunikasi non fisik untuk mengurangi mobilitas fisik. Dalam mengimplementasikan tiga aspek tersebut harus memperhatikan potensi dari masing-masing kota untuk kemudian bisa berkolaborasi untuk membangun jaringan perkotaan yang lebih baik.

2) Mengurai Benang Kusut Mobilitas Kota Jakarta Dalam Upaya Mewujudkan Kota Untuk Semua

Prof. Dr. Ir. Sutanto Suhodo, M. Eng
| Deputy Gubernur DKI Jakarta



Ringkasan

Salah satu permasalahan transportasi Jakarta adalah armada angkutan umum sebagian sudah usang dan manajemen operator belum di kelola dengan baik. Transportasi di Jakarta dalam konteks *supply demand* tidak seimbang, tidak pernah bisa menghentikan pertumbuhan penduduk yang menyebabkan jumlah kebutuhan untuk melakukan perjalanan 20 juta, melebihi jumlah penduduk Jakarta. Transportasi Jakarta harus memperhatikan infrastrukturnya juga seperti angkutan umum berbasis jalan, angkutan umum berbasis rel dan jaringan jalan. Kasus kebijakan *Low Cost and Green Car* (LCGC) dan

pertumbuhan kendaraan bermotor dengan transportasi massal dan pengurangan BBM bersubsidi.

Kesimpulan

Dalam penyelesaian masalah transportasi dengan melalui angkutan publik atau melalui ICT serta membuat pembangunan angkutan umum (MRT, LRT, BRT), Pembatas lalu lintas, peningkatan kapasitas jaringan. Pemerintah harus lebih memerhatikan hak pengguna jalan kaki karena bahu jalan kebanyakan sudah di pakai oleh pedagang dan membuatkan jalur khusus untuk penyandang cacat serta jalur khusus sepeda.

3) UN HABITAT Programme Manager for Indonesia

DR. Ir. Kemal Taruc, MSc. MBA.

| Habitat Programme Manager (HPM) for Indonesia at *UN Habitat*



Ringkasan

Khasanah dari *urban mobility* adalah menyediakan akses yang seimbang untuk seluruh lapisan masyarakat dimana disampaikan oleh Sekjen Perserikatan Bangsa Bangsa (PBB) bahwa kota yang berkesinambungan adalah kota yang lebih mengutamakan transportasi publik dan perjalanan yang tidak menggunakan kendaraan bermotor. Permasalahan mobilitas di Jakarta dipicu dari pengembangan infrastruktur transportasi yang tidak baik, tumbuhnya akses kepada wilayah pinggiran Jakarta yang tidak didampingi dengan manajemen kawasan perkotaan yang baik, pertumbuhan sektor informal dan konsistensi pemerintah dalam mengimplementasikan kebijakan.

Permasalahan di atas memicu terjadinya ketidakadilan ruang yang dipicu oleh ketidakadilan sosial. Tidak ada solusi yang cepat dalam memecahkan masalah ini karena ini merupakan masalah budaya yang memerlukan peranan semua pihak untuk mengkampanyekan cara hidup yang kolektif dalam bersepakat menggunakan transportasi publik demi menghindari persaingan individual.

Kesimpulan

Habitat III menawarkan agar seluruh pemangku kepentingan : (1) Memikirkan kembali 'Agenda Perkotaan'; (2) Mengintegrasikan keadilan sosial dalam agenda pengembangan; (3) membantu perkembangan perencanaan perkotaan; (4)

menyepakati apakah tujuan pengembangan berkelanjutan dapat mendukung perkotaan berkesinambungan; (5) memperkuat dan mensejajarkan kembali pengaturan institusi terkait dengan agenda perkotaan yang baru; (6) merevisi dan memperbaharui mandat UN-Habitat dalam mempromosikan model pengembangan perkotaan yang baru.

4) Jakarta dalam Sudut Pandang Budayawan Betawi

Ridwan Saidi | Budayawan Betawi



Ringkasan

Dalam sejarah Gubernur DKI adalah anggota kabinet sehingga sejalan dengan kebijakan pemerintah. Kebijakan pemerintah harus benar-benar siap sehingga kebijakan yang direncanakan berjalan tidak hanya teori saja padahal masyarakat telah siap menerima program pemerintah dalam pembangunan. Kemiskinan bisa membuat orang mencari peluang di jalan sehingga terkadang bisa meresahkan masyarakat. Masalah kemiskinan merupakan masalah yang harus diselesaikan oleh pemerintah.

Kesimpulan

Salah satu cara pemerintah untuk mengurangi kemiskinan dengan cara membuka lapangan pekerjaan dan memberikan keterampilan khusus kemudian memberikan modal (dana) bagi mereka sehingga mereka bisa membuka usaha sendiri di rumah. Struktur pemerintah harus di perhatikan kembali sehingga rakyat tidak menjadi korban dari ketidakaturan pemerintah yang suka berubah - ubah. Pemerintah dan swasta harus berperan serta dalam pembangunan sesuai dengan hukum.



F.X. Hadi Rudyatmo
| Walikota Surakarta



Dr. Ir. Djoko Sasono
| Direktur Bina Sistem
Transportasi Perkotaan,
Kementerian Perhubungan



Sonny Harry B. Harmadi
| Akademisi Universitas Indonesia



Sukendar Mulya
| Kepala Bagian Humas DAOP I
Jakarta - PT. KAI



Ir. Dodo Juliman
| Direktur COMBINE Resource
Institution



Bayu Wardhana
| Green Map Indonesia



Drs. Yayat Supriatna
| Akademisi Universitas Trisakti



Dr. Ir. Wicaksono Sarosa
| Akademisi Universitas Trisakti



Assoc. Prof. Budi Prayitno
| Akademisi Universitas Gadjah Mada



Naning Adiwoso
| Green Building Council Indonesia

V.1. PEMBICARA KUNCI

1) Kebijakan dan Implementasi Program Penataan Permukiman Kumuh dalam Mewujudkan Masyarakat 3WMP (Waras, Wareg, Wasis, Mapan, Papan)

F.X. Hadi Rudyatmo | Walikota Surakarta



Ringkasan

Visi Kota Surakarta 'Waras, Wasis, Wareg, Mapan, Papa' (sehat, cerdas, kenyang, mapan dan hunian) diimplementasikan dengan cara yang sangat khas sesuai kebiasaan, budaya dan tata susila masyarakat Kota Surakarta yang masih memegang teguh adat serta kebudayaannya, semua program dan kegiatan tersebut selain didasarkan atas peraturan yang dibuat selaras, juga selalu

mengajak masyarakat untuk bersama-sama didalam perencanaan, pembangunan dan pemeliharaan.

Program-program seperti penanganan permukiman kumuh, penataan Pedagang Kaki Lima (PKL), penertiban permukiman bantaran kali, penyediaan hunian layak yang murah, penyediaan transportasi rakyat yang murah, serta pengamanan asset negara dilakukan dengan proses yang mempersuasi berbagai pihak sehingga dicapai kesepakatan yang melegakan, kondisi tersebut tidak lepas dari figur pimpinan baik pimpinan tertinggi, para birokrat dan tokoh masyarakat yang dekat dengan warga.

Kesimpulan

Penyelenggaraan program-program yang terkait dengan tata ruang di Kota Surakarta, menggunakan pendekatan yang manusiawi dan berorientasi bagi kesejahteraan masyarakatnya terlebih dahulu .

Komunikasi, sosialisasi, koordinasi dengan masyarakat dan Satuan Kerja Perangkat Daerah (SKPD) pihak swasta dan kemudian direalisasi dan dipantau menjadi satu kesatuan rangkaian yang dilakukan oleh pemerintah Kota Surakarta untuk mencapai dan mensukseskan program-program yang terkait dengan revitalisasi kawasan di wilayahnya.

2) Kebijakan Penataan Transportasi Perkotaan di Indonesia

Dr. Ir. Djoko Sasono

| Direktur Bina Sistem Transportasi Perkotaan,
Kementerian Perhubungan



Ringkasan

Permasalahan transportasi terutama di kota-kota Besar dan metropolitan disebabkan karena kepadatan penduduk yang tinggi dengan tingkat penggunaan kendaraan pribadi yang tinggi pula, selain itu pertumbuhan *urban sprawl* dan rendahnya keberpihakan pengembangan angkutan umum membuat kemacetan lalu lintas yang berdampak pada menurunnya produktivitas dan kerugian di bidang ekonomi serta meningkatnya polusi dan terganggunya keseimbangan lingkungan.

Sustainable Urban Transportation yang difokuskan pada : peningkatan peran angkutan umum, manajemen dan rekayasa lalu lintas, penurunan polusi udara dan suara, *Transportation Demand Management* (TDM), serta Pengembangan *Non Motorized Transport* (NMT), dan sasaran kebijakan pemerintah terutama adalah Pembenahan regulasi dan pemantapan kapasitas institusi, Pemantapan rencana dan pembangunan prasarana transportasi, Peningkatan kelancaran lalu lintas, Keberpihakan pada penggunaan dan pengembangan angkutan umum dan Mengurangi dampak negatif dari transportasi, meskipun disadari adanya kendala/hambatan seperti sistem operasi, finansial, sumber daya manusia, serta koordinasi dan komitmen.

Kesimpulan

Transportasi harus memiliki nilai tambah terhadap penggunaannya. Strategi perkembangan transportasi perkotaan antara lain dengan pengurangan penggunaan kendaraan bermotor (*avoid/reduce*), efisiensi dengan transportasi umum (*shift*), pengembangan transportasi ramah lingkungan (*improve*). Penerapan kebijakan di tingkat pusat harus seiring dengan akselerasi di tingkat daerah, komitmen kebijakan anggaran sangat diperlukan, seiring dengan gerakan moral penyelenggaraan transportasi, penegakan hukum terkait peraturan yg ada, Integrasi transportasi di perkotaan dan perlunya kesadaran pengguna transportasi dalam hal tata tertib berkendara.

3) Perkembangan Penduduk dan Implikasi terhadap Pembangunan

Sonny Harry B. Harmadi

| Kepala Lembaga Demografi Fakultas Ekonomi
Universitas Indonesia



Ringkasan

Aspek kependudukan memiliki dampak terhadap seluruh aspek dalam pembangunan. Pada struktur jumlah penduduk, apabila didominasi usia produktif akan berdampak luar biasa terhadap habitat. Salah satu contohnya adalah tingkat konsumsi energi yang lebih besar pada usia diluar usia produktif. Dengan demikian, maka integrasi kependudukan dan pembangunan menjadi sangat penting.

Dalam aspek kependudukan ini perlu ada revolusi. Revolusi yang dimaksud meliputi: fertilitas, mobilitas, mortalitas. Revolusi fertilitas

tergantungan kepada angka pertumbuhan penduduk, revolusi mortalitas tergantung kepada tingkat *survive* seseorang, angka usia harapan hidup orang sekarang panjang, dan revolusi mobilitas yang bergantung pada *loss of carrier* dan transportasi.

Mobilitas penduduk Indonesia berubah, ada 2 hal yang belum pernah dialami : 1). penduduk lanjut usia naik dan mendominasi, 2) proporsi penduduk perkotaan lebih mendominasi dibandingkan proporsi penduduk perdesaan, namun mayoritas kota di Indonesia ada di pesisir dan wilayah pesisir itu rawan bencana.

Kesimpulan

Aspek kependudukan khususnya usia produktif memiliki peran penting dalam potensi pembangunan dan membuka lapangan pekerjaan. Kreativitas dan inovasi yang dimiliki sebagian besar penduduk usia produktif, dengan tingkat konsumsi energi yang lebih besar, perlu terus ditingkatkan dalam meningkatkan keunggulan kompetitif. Besarnya potensi usia produktif ini diharapkan dapat lebih membuka lapangan pekerjaan sehingga keluarnya sumberdaya produktif dapat ditekan.

4) Stasiun Kota Tua

Sukendar Mulya

| Kepala Bagian Humas DAOP I Jakarta PT. KAI



Ringkasan

Stasiun Jakarta Kota yang juga dikenal dengan BEOS (*Bataviasche Ooster Spoorweg Maatschapij*) sudah ada sejak tahun 2015 di Batavia dan beroperasi sebagai Stasiun Jakarta Kota melayani kereta Api Indonesia pada tahun 1929. Bukan hanya sebagai bagian dari transportasi, Stasiun Kota sudah menjadi landmark bagi kota Jakarta dan dijadikan cagar budaya. Stasiun Jakarta Kota memegang peranan penting bagi pergerakan para *commuter* dengan jumlah penumpang mencapai 600.000 orang per hari di Wilayah Jabodetabek yang dilayani oleh 600 rangkaian kereta.

Demi meningkatkan pelayanan bagi para penumpang, PT. Kereta Api Indonesia (KAI) terus

membenahi dan sistem pengoperasian kereta api dimulai dari penerapan tiket elektronik, pemberlakuan sistem *boarding pass* dan pengadaan gerbong kereta api tambahan. Upaya penataan di Stasiun Kota Jakarta harus didukung dengan kedisiplinan dan kesadaran dari masyarakat untuk mengikuti aturan dan menjaga ketertiban.



Kesimpulan

PT. KAI sebagai perusahaan milik negara yang melayani masyarakat di bidang infrastruktur transportasi memegang peranan penting terutama pergerakan masyarakat yang berkaitan dengan ekonomi dan kehidupan sosial dalam perkotaan yaitu mengintegrasikan dengan berbagai kegiatan dan moda. Disamping melayani kebutuhan transportasi massal yang cepat dan murah, PT KAI juga berkomitmen untuk melestarikan gedung stasiun yang bernilai sejarah tinggi dengan tetap menjaga keaslian arsitekturnya, namun demikian tanggung jawab

untuk menjaga dan mempertahankan adalah tanggung jawab bersama seluruh pemangku kepentingan dan semua lapisan masyarakat.

Banyak masalah berkaitan dengan perkeretaapian, salah satu contoh adalah di Stasiun Beos, 12 jalur saat ini semuanya penuh digunakan oleh kereta api barang, lokal maupun jarak jauh. Sudah direncanakan akan akan revitalisasi dua stasiun di Jakarta yang selain memiliki keterpaduan antar moda (Bus Transjakarta, Bajaj, Mikrolet, Ojek), juga akan disediakan fasilitas dan/atau layanan untuk kemudahan dan kenyamanan warga masyarakat seperti pintu elektronik, penataan parkir, pedestrian, ATM, instalasi isi ulang baterai telepon genggam dan lainnya, dengan demikian stasiun juga akan menjadi daya tarik bagi masyarakat untuk meninggalkan kendaraan umum dan beralih ke transportasi publik.

5) Strategi Perumahan dan Populasi

Ir. Dodo Juliman
| Direktur COMBINE Resource Institution

Ringkasan

Urbanisasi merupakan proses alamiah yang sulit dicegah karena kota menawarkan kehidupan yang lebih baik, dan yang sering menimbulkan permasalahan adalah bahwa sebagian besar

migrasi tersebut disebabkan karena tekanan ekonomi, konflik dan bencana alam.



Dengan demikian ada semacam beban bagi kota tujuan yang harus menerima kondisi para migrant yang sudah mempunyai dan membawa masalah dari tempat asalnya, padahal sumber daya manusia adalah faktor penentu yang dapat menumbuhkan ekonomi suatu perkotaan disamping ketersediaan sarana dan prasarana. Untuk itu pemerintah kota harus mempunyai strategi dalam pengembangan sarana dan prasarana salah satunya adalah untuk menunjang transportasi, membuka isolasi, pembangunan yang berkelanjutan, energi yang terbarukan, dan pelayanan bagi sektor informal.

Strategi penyelenggaraan perumahan dan permukiman diarahkan untuk bersinergi dalam tatanan sosio ekonomi perkotaan yang berkeadilan, program investasi ditujukan untuk pengembangan kawasan perkotaan terpadu,

pengadaan tata kelola masyarakat, dan perlindungan terhadap pusaka budaya. Membangun partisipasi warga dalam tata kelola perkotaan, salah satunya melibatkan mahasiswa dalam pemetaan kampung yang sekaligus membangun partisipasi masyarakat dalam pengambilan keputusan. Konsep kampung susun merupakan salah satu cara untuk mengelola tanah perkotaan, dan memberikan kewenangan kepada lembaga/koperasi untuk mengelola rumah sewa, dan untuk antisipasi pengembangan perkotaan kedepan yang tertata maka pengembangan kawasan peri urban dapat dipilih sebagai prioritas program.

Kesimpulan

Kawasan perkotaan merupakan tempat yang paling sesuai untuk membangun 'habitat' yang efisien dan produktif karena ketersediaan SDM dan terkonsentrasinya berbagai layanan jasa dan barang. Diperlukan strategi pengembangan kawasan perkotaan yang komprehensif dan mendorong terjadinya sinergi anatara sektor formal dengan sektor informal. Salah satu tipe tujuan perencanaan perkotaan baru yaitu memiliki ketahanan terhadap bencana, mewujudkan kota yang ramah dan salah satunya adalah transportasi hijau untuk mengurangi emisi gas rumah kaca dari kendaraan berbahan bakar fosil.

6) Partisipasi Komunitas Dalam Tata Ruang Kota

Bayu Wardhana | Green Map Indonesia



Ringkasan

Partisipasi komunitas dalam tata ruang kota sebenarnya bukan hal baru. Di beberapa daerah sudah terjadi, walau tidak dalam prosedur baku. Contohnya adalah Komunitas Peta Hijau Borobudur. Komunitas tersebut membuat Peta Hijau Mandala Borobudur. Hasil dari Peta Hijau ini menjadi masukan dalam perencanaan tata ruang dan pembangunan desa - desa di sekitar Kawasan Candi Borobudur. Contoh lainnya adalah masukan - masukan dari Komunitas Kereta Rel Listrik (KRL) Mania dan Komunitas Suara Transjakarta. Masukan tersebut sangat diperhatikan oleh PT KAI maupun Transjakarta. Atau survei dan masukan jalur sepeda yang dilakukan Komunitas *Bike to work* (B2W) dan Peta Hijau Jakarta, sempat menjadi masukan untuk rencana

pembangunan jalur sepeda di Jakarta, khususnya di Jakarta Selatan, walaupun akhirnya belum terlaksana karena suksesi kepemimpinan.

Adanya Musyawarah Perencanaan Pembangunan (Musrenbang) sesuai amanat Undang - Undang Nomor 25 Tahun 2004, telah membuka kesempatan bagi komunitas merencanakan sendiri penyelenggaraan tata ruang kota mulai dari kelompok terkecil yaitu RT, RW, karang taruna yang hasilnya secara berjenjang dapat di agendakan sebagai rencana penyelenggaraan pengelolaan tata ruang kota. Dengan peran nyata para komunitas, maka tidak menutup kemungkinan adanya friksi dai masing-masing komunitas yang berbeda kondisi, tujuan maupun preferensi, untuk itu perlu adanya payung hukum yang kuat dan penegakannya, sehingga maksud dan preferensi yangtidak bertanggung jawab dapat dieliminir semaksimal mungkin.



Kesimpulan

Komunitas adalah sebuah kelompok sosial dari beberapa organisme yang berbagi lingkungan, umumnya memiliki ketertarikan dan habitat yang sama. Dalam komunitas manusia, individu-individu di dalamnya dapat memiliki maksud, kepercayaan, sumber daya, preferensi, kebutuhan, risiko dan sejumlah kondisi lain yang serupa. Dikaitkan dengan peran komunitas dalam tata ruang kota, adalah keikutsertaan mereka didalam perencanaan, pelaksanaan dan pengawasan bangunan. Kecenderungan komunitas yang makin tidak peduli terhadap kotanya disebabkan karena makin berkembangnya ikatan sosial yang berdasarkan teritorial seperti kompleks perumahan dengan kelas tertentu (*cluster*) dan/atau apartemen.

7) Pembangunan Sosial untuk Sektor Transportasi

Drs. Yayat Supriatna

| Akademisi Universitas Trisakti

Ringkasan

Di Indonesia banyak orang yang lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi daripada kendaraan umum karena tidak manusiawinya transportasi umum dimana banyak terjadi tindakan kriminal seperti penjambratan, pemerkosaan, sehingga kendaraan pribadi dirasa

lebih nyaman dan aman. Untuk itu perlu kebijakan transportasi yang baik sehingga akan melahirkan kultur yang bagus bagi penggunaanya.



Contoh Sejak PT. KAI memberikan pelayanan bagus, banyak orang yang beralih naik kereta api, suasana kereta api nyaman dan ber-AC sehingga perokok tidak boleh merokok hal ini menghasilkan kultur yang bagus.

Struktur yang dimaksud dalam pembahasan ini adalah sistem transportasi mulai dari hulu sampai hilir yang harus diupayakan. Pemerintah perlu melakukan revitalisasi transportasi untuk pembangunan ekonomi yang lebih baik. Dan perlunya mengubah budaya agar lebih disiplin agar mendorong orang menggunakan transportasi publik dimana perubahan harus dimulai dari tingkat dasar sampai kepada pemimpinnya.

Kesimpulan

Transportasi publik harus membangun harkat dan martabat manusia secara hakiki dan

meningkatkan kualitas kehidupan masyarakat dengan pendekatan inklusi sosial. Kebijakan transportasi yang ada saat ini tidak seimbang antara pengguna transportasi publik dengan pengguna kendaraan pribadi dan tidak mendukung kebijakan angkutan umum yang manusiawi dan bertab. Transportasi publik yang baik harus mampu memberikan ruang untuk proses sosial yang terjadi karena perubahan kultur dan berubahan kultur dimulai dari pembangunan struktur yang baik.

Pembangunan transportasi publik mutlak dilakukan adil berdasarkan nilai sosial, harus inklusif, setara, adil, memberikan ruang luas untuk kerjasama, membangun kepedulian dan tidak memisah - misahkan. Pembangunan transportasi publik harus bersinergi dengan perencanaan kawasan secara keseluruhan, dilakukan bersama-sama dengan seluruh pemangku kepentingan, tidak hanya melihat aspek teknis, dan mampu membangkitkan rasa memiliki.



8) Kota Sebagai "*Driver*" Pembangunan dan Dilema keterjangkauan Bagi Kelas Menengah/Bawah

Dr. Ir. Wicaksono Sarosa

| Akademisi Universitas Trisakti



Ringkasan

Urban-based development adalah sebuah pendekatan pembangunan yang secara sengaja menggunakan kota-kota secara kesatuan (bukan sektoral) sebagai pendorong pertumbuhan ekonomi, peningkatan kesejahteraan rakyat, dan pengentasan kemiskinan. Adanya persaingan ekonomi global antar kota besar dalam memperebutkan investasi dan prinsip aglomerasi ekonomi menyebabkan perlu dikembangkan strategi pembangunan ekonomi yang secara regional kompetitif di mana kota-kota menjadi *drivers* namun tetap tidak boleh melupakan

pembangunan perdesaan serta kemiskinan perkotaan dan kesenjangan kaya - miskin. Jika kita tidak mengembangkan kota-kota kita secara kompetitif, setidaknya terdapat dua kerugian utama, yaitu kalah bersaing di tingkat regional dalam menyerap investasi (*capital inflows*), dan masyarakat kelas menengah yang konsumtif akan 'membuang' uangnya di kota - kota negara tetangga. Penerapan *urban-based development* perlu disertai dengan pendekatan desentralisasi pusat - pusat pertumbuhan dengan tetap terkonsentrasi di beberapa titik, strategi dan kebijakan untuk mengantisipasi dan menyiapkan dampak urbanisasi, perencanaan spasial dan strategi infrastruktur perkotaan, penyiapan SDM dan infrastruktur perkotaan yang lebih dari sekadar memadai, nyaman, dan terjaminnya rasa aman bagi penduduk di mana pun.



Kesimpulan

Penerapan *urban-based development* dalam pembangunan kota harus menyeluruh menjadi kesatuan dan tidak sektoral. Strategi *urban-based development* yang dapat diterapkan Pemerintah kepada Pemerintah Daerah saat ini adalah pemberian insentif dan disentif. Kota-kota harus dijadikan pendorong bagi pertumbuhan ekonomi, peningkatan kesejahteraan rakyat, dan pengentasan kemiskinan. Untuk mencapai tujuan tersebut, harus ada strategi dan kebijakan perkotaan yang berstatus hukum kuat serta dipikirkan persoalan keterjangkauan masyarakat kelas menengah/bawah, ada tindakan-tindakan khusus untuk mengoreksi kegagalan sistem pasar yang membutuhkan *political will* serta konsistensi pelaksanaan kebijakan, dengan demikian “Kota untuk Semua” bisa terwujud.

9) Darurat, Perlindungan Hak di Permukiman

Assoc. Prof. Budi Prayitno
| Akademisi Universitas Gadjah Mada

Ringkasan

Prolog yang menggambarkan kondisi pemenuhan dan perlindungan hak bermukim perkotaan di Indonesia adalah krisis atau darurat.



Fenomena *hyper urbanization* akibat pesatnya mobilitas perkotaan secara global termasuk di kota-kota di Indonesia menyebabkan berbagai akumulasi dan kompleksitas krisis, mulai dari krisis pelayanan publik, krisis anggaran pembangunan, krisis lingkungan, krisis energi, bahkan sampai pada krisis kepercayaan dan daya saing kota.

Perlu dipetakan hak dan kewajiban warga kota yang harus dipenuhi. Hak warga kota yang perlu dijamin dalam pengelolaan perkotaan antara lain hak atas pekerjaan dan penghidupan yang layak, hak atas rasa aman dalam bermukim, hak bersosialisasi, hak kesetaraan, dan sebagainya. Adapun kewajiban yang harus dipenuhi secara umum adalah kewajiban berperan serta dalam pengelolaan pembangunan perkotaan. Perlunya keseimbangan antara pemenuhan hak - hak bermukim dan kewajiban warga kota untuk berpartisipasi dalam pengelolaan pembangunan perkotaan melalui model pelibatan sosial (*social inclusion*) di dalamnya.

Rekayasa desain untuk tata ruang dan infrastruktur sudah banyak dilakukan sebagai jawaban adaptif dan solutif atas tuntutan kebutuhan gaya hidup perkotaan dan kerentanan akibat berbagai krisis perkotaan. Kecepatan berinovasi dalam perekayasaan design sangat tertinggal jauh dengan kecepatan tuntutan perubahan akibat sangat tingginya mobilitas perkotaan. Hal ini berdampak pada akumulasi dan kompleksitas krisis perkotaan. Untuk itu perlu penanganan darurat dan akseleratif dalam mengejar pemenuhan berbagai hak bermukim yang harus dipenuhi bagi warga perkotaan

Pendekatan yang berbasis 'People, Planet and Profit' atau pada terminologi saat ini dikenal dengan istilah 'sustainability' sebagai wujud model perlindungan hak bermukim secara berkelanjutan mutlak harus dilakukan.

Keberhasilan perekayasaan desain dalam bentuk pembangunan fisik tentunya sangat ditentukan oleh tingkat efektivitas tata kelola dan tata prana dalam penyelenggaraan pengelolaan perkotaan.

Kesimpulan

Isu utama yang dimunculkan adalah pemenuhan dan perlindungan hak bermukim perkotaan di Indonesia yang saat ini sudah dalam keadaan krisis atau darurat, untuk itu perlu dipetakan hak dan kewajiban warga kota yang harus dipenuhi. Hak warga kota yang perlu dijamin dalam pengelolaan perkotaan antara lain hak atas

pekerjaan dan penghidupan yang layak, hak atas rasa aman dalam bermukim, hak bersosialisasi, hak kesetaraan, dan sebagainya, adapun kewajiban yang harus dipenuhi secara umum adalah kewajiban berperan serta dalam pengelolaan pembangunan perkotaan.

10) Is Your City Liveable and Habitable?

Naning Adiwoyo
| Green Building Council Indonesia



Ringkasan

Tantangan dari negara berkembang adalah rendahnya penyebaran informasi terkait perubahan-perubahan yang terjadi informasi mengenai perubahan iklim, perbedaan paradigma antara kota dan habitat itu sendiri.

Tantangan lain adalah bagaimana kita dapat mengurangi penggunaan plastik, menciptakan ruang-ruang publik dan jejaring lingkungan (*neighborhood network*). Untuk menjawab tantangan ini maka kita harus meningkatkan kinerja kita untuk mewujudkan *green life* dan kita harus bisa merubah perilaku kita dan masyarakat untuk mewujudkan *healthy life*.

Kesimpulan

Livable dan *habitable* adalah dua kata mempertanyakan keberlanjutan kota, yang sangat dipengaruhi oleh perbandingan jumlah penduduk dengan ketersediaan air untuk memenuhi kebutuhan manusia, di samping itu *climate change* juga menjadi faktor utama yang menjadi tantangan spiritual bagi setiap manusia, demikian juga *global change* yang mau tak mau harus disikapi, misalnya tren hunian vertikal yang tidak bisa dihindari untuk mendapatkan lebih banyak ruang terbuka yang bermanfaat bagi konservasi air, tempat bermain bagi anak-anak. *Green building* juga semestinya sudah merupakan hal mutlak yang didukung dengan peraturan serta penegakan hukum, demikian juga pengelolaan sampah dari tingkat rumah tangga hingga tingkat kota harus dilaksanakan dengan baik dan benar.



Mengapa kota-kota di Indonesia belum menerapkan peraturan sudah ada? Pemerintah pusat harus gencar dalam sosialisasi, diseminasi dan advokasi serta upaya penegakan hukum dijalankan secara adil. Namun demikian ada factor - factor yang juga bergantung pada masing-masing individu yaitu perilaku hidup yang sehat , jenis asupan makanan yang menyehatkan, jenis kosmetik yang tidak membahayakan, jenis peralatan yang dipakai dan cara mengelola dalam kehidupan sehari-hari, hal tersebut juga harus didukung dengan kebijakan serta fasilitasi dengan prasarana dan sarana publik yang memadai dalam mewujudkan *livable* dan *habitable city*.

SEMINAR NASIONAL

Dalam Rangka Peringatan Hari Habitat Dunia 2013

KEPENDUDUKAN DAN PERUMAHAN

Parkir Senayan, 24 - 26 Oktober 2013





V.2. URAIAN TIAP SESI

A. KEPENDUDUKAN

1) Harmoni dalam Keberagaman

Ir. Rachmita M. Harahap, M.Sn.
| Ketua Yayasan Tunarungu Sehjira



Ringkasan

Sampai saat ini penyandang disabilitas belum diberi kesempatan untuk hidup layak sebagaimana warga negara lainnya yang normal, selain tidak difasilitasi secara fisik, penyandang disabilitas juga belum diterima secara total dalam pergaulan sosial dan politik.

Untuk menciptakan kesetaraan harkat dan martabat serta pemenuhan hak asasi manusia bagi penyandang disabilitas diperlukan peran seluruh pemangku kepentingan termasuk

masyarakat dengan mengimplementasikan Undang - Undang Nomor 19 tahun 2011 tentang Konvensi Hak-Hak Penyandang disabilitas, misalnya dengan kebijakan pembangunan fasilitas umum yang ramah bagi penyandang disabilitas, pemberian kesempatan untuk mendapatkan hak-hal lainnya seperti perbankan, pendidikan dan lain sebagainya.

Upaya penyadaran kepedulian pemangku kewajiban dan masyarakat terhadap penyandang disabilitas senantiasa memerlukan proses yang berkesinambungan, diikuti komitmen dan aksi nyata langsung yang dapat dirasakan manfaatnya.

Kesimpulan

Hak-hak penyandang disabilitas masih terbatas, seperti tidak bisa memiliki akun bank dan masih memiliki hambatan dalam memperoleh informasi. Tantangan kita adalah bagaimana memperlakukan penyandang disabilitas sesuai dengan kebutuhan mereka. Diperlukan harmonisasi kehidupan secara menyeluruh untuk kaum disabilitas, oleh karena itu peningkatan kerjasama dengan pengelola bangunan dan penyedia infrastruktur dibutuhkan, dan didukung dengan pembuatan kebijakan yang menentukan target penyetaraan aksesibilitas yang lebih memadai bagi seluruh kaum penyandang disabilitas di masa datang.

2) Menata Kota Pasca Kerusuhan Antar Etnis : Pengalaman Kota Sampit

Herry Yogaswara

| Kepala Bidang Ekologi Manusia
Pusat Penelitian Kependudukan
Lembaga Ilmu dan Penelitian Indonesia



Ringkasan

Kota Sampit adalah sebuah kota pelabuhan di Kotawaringin Timur, Provinsi Kalimantan Tengah. Pada bulan Februari 2001 telah terjadi sebuah kerusuhan yang berujung pada kekerasan antar etnis, yang melibatkan orang-orang Dayak dan orang Madura. Selain tewasnya ratusan korban jiwa manusia yang kebanyakan berasal dari orang-orang Madura, Kota Sampit juga ditinggalkan oleh puluhan ribu orang-orang Madura yang terpaksa harus meninggalkan kota (*forced migration*) demi keselamatan jiwanya. Kebanyakan dari mereka mengungsi ke berbagai daerah di Provinsi Jawa

Timur, khususnya di Pulau Madura. Sebagian kecil di Provinsi Kalimantan Selatan dan Kalimantan Timur. Pada periode 2001-2003, adalah hilangnya sub-kultur Madura yang pernah mewarnai kehidupan kota tersebut. Tahun 2003 hingga sekarang, orang-orang Madura mulai kembali dari pengungsian secara bertahap, dan mulai memenuhi kembali sudut-sudut Kota Sampit.

Kota Sampit pada awalnya adalah sebuah kota yang menyediakan ruang plural, dimana etnis Dayak, Madura, Banjar, Cina, Jawa, keturunan Indo masing-masing mengembangkan identitas etnisnya melalui pola permukiman, nama-nama kampung dan jalan; sisa-sisa peninggalan perusahaan kayu Belanda berikut permukiman pekerja dari etnis yang berbeda. Tetapi pasca kerusuhan Februari 2001, khususnya ketika orang-orang Madura kembali dari pengungsiannya, terjadi penghilangan identitas Madura, termasuk yang berkaitan dengan eksistensi orang Madura di ruang publik Kota Sampit. Orang-orang Madura telah kembali ke Kota Sampit, tetapi sub-kultur Madura yang pernah hidup di kota tersebut hampir tenggelam.

Realita yang ada, bahwa konflik sosial dapat mengakibatkan kultur masyarakat terhadap dukungan kebijakan publik akan menjadi berkurang. Perlu penyesuaian kebijakan dengan mengakomodasi norma-norma moral dan sosial agar adaptasi suatu kota sesuai perkembangannya dapat mengakomodir heterogenitas berbagai

aspek dalam perikehidupan pemukiman perkotaan.

Kesimpulan

Konflik yang memunculkan kekerasan antar etnis di Kota Sampit telah menimbulkan dampak korban jiwa dan memposisikan orang-orang Madura sementara sebagai *internally displaced person* (IDP) atau pengungsi lokal, serta kehilangan hak dan identitas kulturalnya di perkotaan. Tetapi peristiwa tersebut menjadikan pembelajaran tentang cara hidup yang adaptif ketika mereka kembali ke Kota Sampit. Cara adaptif ini adalah dengan mengubur atribut etnis, tingkah laku keseharian dan bahkan menyesuaikan diri dalam dialek bahasa lokal. Tetapi, konflik bernuansa horizontal seperti ini tidak mudah untuk segera menciptakan kondisi perdamaian, mengingat antara pihak yang ‘menang’ dan ‘kalah’ adalah keduanya warga masyarakat.

Perlunya peran pemerintah dan seluruh *stakeholder* dalam mengembalikan/reposisi etnis tertentu dalam eksistensi relasi sosial menjadi sangat penting. Ruang publik kota menjadi objek yang dapat dijadikan cermin dalam melihat peran multikultur tersebut. “Kota untuk Semua” adalah sebuah konsep dimana ruang publik yang plural adalah hak warga yang patut disediakan oleh pengelola negara. Termasuk bagi mereka yang menjadi korban dari suatu kekerasan bernuansa etnis.

3) Realitas dan Tantangan di Tengah Modernisasi dan Hilangnya Kesadaran Kolektif Masyarakat Kota

Ringga Arif Widiharto

| Mahasiswa Universitas Gadjah Mada



Ringkasan

Perkembangan perkotaan yang diiringi dengan perkembangan teknologi dalam era modernisasi dan globalisasi membawa dampak positif dan negatif. Selain membawa kemajuan teknologi, era modernisasi dan globalisasi membawa dampak urbanisasi. Dampak urbanisasi berkaitan erat dengan kapasitas kota dalam baik dalam penyediaan sarana maupun prasarana kota dan pemenuhan taraf kebutuhan hidup masyarakat perkotaan.

Permasalahan yang muncul dalam perkembangan perkotaan terkait erat dengan perubahan struktur

ekonomi, urbanisasi dan gencarnya proses industrialisasi adalah permasalahan kumuh (*slums*) pada permukiman. Masalah yang diangkat dalam makalah ini ada 3 hal yaitu kondisi permukiman di perkotaan Indonesia, hal-hal yang menyebabkan munculnya permukiman kumuh di perkotaan, dan kebijakan pemerintah dalam mengatasi permasalahan permukiman di perkotaan.

Hal-hal yang menyebabkan munculnya permukiman kumuh di perkotaan antara lain adalah: adanya urbanisasi (*Unbanward-Migration*), pertumbuhan penduduk perkotaan tinggi, kelambatan pemerintah menyediakan prasarana permukiman baru.

Kesimpulan

Pemerataan pembangunan harus ditingkatkan, bukan hanya di perkotaan namun juga harus menjangkau hingga perdesaan. Pemerintah di dalam merumuskan kebijakan mengenai permukiman harus melibatkan berbagai lapisan masyarakat, evaluasi secara berkala, transparansi kebijakan, dan akuntabilitas pelayanan perlu untuk ditingkatkan. Upaya pemerintah dalam mengatasi berbagai permasalahan permukiman dapat dilakukan diantaranya melalui: pembangunan rumah susun, Program Keluarga Berencana (KB), dan transmigrasi.

4) Kota Ramah Migran: Menjawab Tantangan Permukiman Kumuh

Wahyu Kusuma Astuti, S.T

| Asisten Peneliti Pusat Studi Perencanaan
Pembangunan Regional



Ringkasan

Kompleksitas urbanisasi dan dampaknya pada kehidupan perkotaan akan semakin meruncing pada tahun 2025, saat 68% penduduk Indonesia tinggal di kota. Fakta bahwa sektor informal, yang digerakkan migran, mampu menggerakkan dinamika ekonomi perkotaan tidak mengubah kenyataan bahwa masih banyak migran yang justru termarginalisasi di permukiman kumuh dan ilegal. Okupasi pada lahan ilegal mencerminkan ketidakmampuan migran untuk mengokupasi lahan dan rumah secara sah. Penelitian ini melibatkan 150 migran di Kota Yogyakarta yang

tinggal tanpa kepastian okupasi di lahan milik pihak lain ('ngindung'). Hasil kajian ini menunjukkan bahwa migran memilih tinggal dekat dengan lokasinya bekerja, pada kualitas hunian rendah hingga moderat, serta tidak melibatkan kepemilikan sah terhadap hunian pada pendapatan Rp 0,00 - Rp 50.000,00 per hari. Perilaku ini dilatarbelakangi oleh migrasi sirkuler yang didorong oleh kepemilikan lahan di desa serta motivasi untuk berhemat di kota. Berdasarkan penyajian ini, penanganan permukiman migran seharusnya tidak sama dengan penduduk asli miskin mengingat perilaku dan masa huni yang berbeda. Dalam mewujudkan kota ramah migran diperlukan penyediaan variasi tipe hunian, harga, dan sistem sewa. Hal ini mengingat adanya gradasi kebutuhan migran terhadap tempat tinggal berdasarkan pendapatan, usia, jumlah anggota keluarga, dan lama menetap di kota. Sistem ini juga dapat dikembangkan sebagai upaya preventif mencegah menjamurnya permukiman kumuh, sekaligus menciptakan kota yang ramah bagi migran. Studi kasus di Kota Yogyakarta, para migran masuk kota di usia 20 tahunan, mereka juga merupakan pekerja informal dan 25% merupakan lulusan SMA dengan rata-rata pendapatan 1 juta rupiah per bulan. Rumah migrant dengan skema BOT (*Build Operate Transfer*), masyarakat yang punya tanah kosong disewa dan dibangun untuk migrant dan membayar Rp 500.000,00 per bulan. Dalam jangka waktu 10 tahun bangunan akan dikembalikan kepemilikan kepada pemilik tanah

Kesimpulan

Ada 3 tipe migran: 1) migran yang tidak pindah; 2) migran yang berpindah tapi tidak jauh (1 atau 2 kali setahun) ; 3) migran yang tidak stabil bisa pindah hingga 4 kali setahun tergantung kemampuan untuk menyewa. Kualitas hunian mereka juga akan semakin turun tergantung penghasilannya. Apabila penghasilan meningkat akan pindah ke tempat yang layak, apabila penghasilan turun akan mencari rumah yang lebih rendah kualitasnya tanpa bisa melakukan perbaikan.

Tingkat migrasi penduduk selalu diawali oleh perubahan tingkat pendapatan masyarakat. Kota agar dalam menganalisa migrant perlu memberlakukan *housing ladder* (tingkatan kepemilikan rumah) dan hal ini sering kali terlupakan, karena *housing ladder* tidak dilakukan oleh kita sehingga kita pemeratakan kebutuhan tanpa melihat prioritas.

Migrant memiliki *sense of belonging* yang rendah, maka mereka berkaitan dengan status lahan dan properti, apabila tidak mempunyai lahan maka tidak akan memperbaiki rumahnya dan ini adalah cikal bakal dari permukiman kumuh

Perlunya menjawab permukiman kumuh tidak hanya melalui pemenuhan kebutuhan *backlog* rumah tetapi dibutuhkan juga pemetaan kebutuhan migran agarantisipasi terhadap kepemilikan lahan dan bangunan rumah dalam suatu kota dapat teridentifikasi



**Hari
Habitat
Dunia 2013**
24 - 26 OKTOBER 2013

Kota Untuk Semua

B. PELAYANAN PERKOTAAN

1) Kolaborasi Masyarakat dan Pemda dalam Meningkatkan Kualitas Lingkungan Permukiman Perkotaan

Ir. Guratno Hartono, MBC

| Direktur Penataan Bangunan dan Lingkungan,
Kementerian PU



Ringkasan

Program PLPBK (penataan Lingkungan Permukiman Berbasis Komunitas) menggunakan proses perencanaan yang partisipatif dengan tujuan utama perubahan perilaku masyarakat dengan cara membuka peluang bagi masyarakat dalam berinovasi dan berkreasi dalam perencanaan dan pelaksanaan program, untuk itu proses sosialisasi dilakukan melalui pendekatan

personal dan kolaborasi antara pemerintah, masyarakat dan swasta.

Pemerintah daerah diharapkan dapat meneruskan program-program PNPM di daerahnya, pelibatan pemerintah propinsi selama ini belum maksimal dalam mendukung pelaksanaan program PNPM di daerah (Kabupaten/ Kota), oleh karenanya Pemerintah Pusat dapat membuat Pedoman ataupun kebijakan untuk mendorong kolaborasi masyarakat dan pemda dlm meningkatkan kualitas lingkungan permukiman perkotaan agar program-program PNPM atau program lain yang berbasis pemberdayaan dapat berjalan sukses dan berkelanjutan.

Kesimpulan

Pemerintah daerah diharapkan dapat meneruskan program-program PNPM (berbasis pemberdayaan) di daerahnya. Pelibatan pemerintah propinsi belum maksimal dalam mendukung pelaksanaan program PNPM di daerah (Kabupaten/ Kota). Olehnya itu diharapkan agar Pemerintah Pusat dapat membuat semacam Pedoman ataupun kebijakan untuk mendukung hal ini. Perlunya Kolaborasi masyarakat dan pemda dlm meningkatkan kualitas lingkungan permukiman perkotaan agar program-program PNPM atau program lain yang berbasis pemberdayaan dapat berjalan sukses dan berkelanjutan.

2) Penyediaan Prasarana, Sarana dan Utilitas Perkotaan Untuk Menunjang Konsep “Kota Untuk Semua”

Ir. Siti Zubaidah Kurdi, M.Sc.. dan
Inge Komardjaja, Ph.D.
| Kementerian Pekerjaan Umum



Ringkasan

Implementasi konsep “kota untuk semua” dari sisi penyediaan sarana dan prasarana perkotaan adalah pelayanan yang adil dan merata berdasar dari jumlah dan kondisi (termasuk penyandang disabilitas) penduduk disuatu kota. Prasarana dan sarana yang tersedia pada kota-kota tidak sesuai dengan kebutuhan kota; ada kota yang *oversupply* umumnya adalah kota-kota kecil yang pertumbuhan kotanya lambat dan ada kota yang

undersupply umumnya kota-kota besar yang pertumbuhannya cepat.

model perhitungan kebutuhan sarana dan prasarana yang dikaitkan dengan kelas kota metropolitan, kota besar, kota sedang dan kota kecil yang dilengkapi dengan faktor koreksi dengan fokus pada prasarana fisik bangunan publik yaitu fasilitas pendidikan dan fasilitas kesehatan, untuk mencapai konsep “kota untuk semua” maka sarana dan prasarana lingkungan harus direncanakan sesuai atau mendekati kebutuhan/tuntutan penggunaanya dan tidak hanya terfokus pada faktor kuantitas tetapi juga harus memasukan faktor kualitas.

Kesimpulan

Pelaksanaan pembangunan infrastruktur perkotaan diperlukan beberapa factor terkait antara lain kepemimpinan dalam penyelenggaraann pembangunan infrastruktur perkotan, memasukkan SNI pada peraturan daerah maupun SK perlunya enforcement dalam pelaksanaan SNI, diperlukan peraturan bangunan yg sifatnya standar dan sub standar sebelum terbit peraturan terkait zonasi, diperlukan keterpaduan perencanaan sektor yang bersinergi di daerah, serta keselarasan standar sektor di perkotaan secara lintas kementerian kelembagaan untuk pengukuran keberhasilan kota.

3) Kota Sungai Nyaman Dihuni: Kasus Kota Banjarmasin

Dr. Ir. H. Gt. Irhamni, MT

| Sekretaris Bappeda Kota Banjarmasin



Ringkasan

Pemerintah Kota Banjarmasin memantapkan diri sebagai Kota Sungai dengan visi “Kota Sungai Gerbang Ekonomi Kalimantan” mengintegrasikan pengelolaan sungai ke dalam strategi pembangunan kota dan berencana menciptakan ruang publik di sepanjang bantaran sungai, memperbaiki kualitas air dan membangun sarana pendukung wisata. Selain modal fisik, Kota Banjarmasin juga memiliki modal sosial yakni latar belakang budaya masyarakatnya yang dekat dengan kehidupan sungai, salah satunya adalah pasar terapung sebagai ikon kota yang merupakan daya tarik wisata bukan hanya skala nasional tetapi juga internasional.

Tantangan Kota Banjarmasin dalam mewujudkan visinya adalah perencanaan, pelaksanaan dan pemantauan yang komprehensif terhadap sungai untuk mendukung perkembangan ekonomi lokal dan kesehatan masyarakat. Pendekatan strategi yang dilaksanakan adalah penataan kawasan kumuh, perbaikan pelayanan air bersih dan pengembangan IPAL

Kesimpulan

Dalam menciptakan kota sungai nyaman dihuni perlu penerapan kebijakan untuk melestarikan sungai, penegakan hukum untuk mengendalikan permukiman dan pertumbuhan industri, kerjasama antara kabupaten/kota seluruh kota/kabupaten untuk menata sungai, dan pengelolaan terpadu hulu hilir.

Kota yang berdaya saing (*city competitiveness*) tidak hanya bagaimana suatu kota dapat berkembang dan dapat menghasilkan income daerah dari sisi ekonomi sebagai modal dalam proses pembangunan kota, tetapi bagaimana pemangku kepentingan kota mengembalikan fungsi kota sebagai suatu wadah tempat bermukim yang nyaman dan layak melalui pelayanan publik yang baik tanpa merubah identitas kota secara massif sesuai karakteristik yang telah tercipta sebagai warisan anak, cucu yang bermukim di masa depan kelak.

4) Possitive Interactions Between People And Landfill

Entatarina Simanjuntak
| Kementerian Pekerjaan Umum



Ringkasan

Indonesian cities are facing serious problems managing municipal solid waste (MSW). The rapid increase of the population generating high amount of waste per day and lack of environmentally sound practice of landfill operation have led to negative perspectives and responses of the community towards landfill site. Management of Lucas Heights 1 Landfill is one of the examples of how landfill is viewed as space in which positive interaction between people and space can happen. People do not see landfill as a place that should be avoided, but rather be part of community's environment that can be utilised.

Lucas Heights 1 Landfill is an old waste disposal that has been operated since 1966. It is one of landfill sites managed by Waste Service New South Wales (WSN) Environmental Solution located in Sutherland Shire, New South Wales, Australia. Since 1999, some sporting facilities, such as Athletic Track Field and Netball have been built in the eastern part of the site. These facilities have been useful for the nearby communities. Based on the plan, Lucas Heights 1 will be a full sporting and recreational area completed in 2011. Because it has been a landfill site since 1966, interaction between people, defined as key stakeholders, and the site has been shaped in certain patterns. Also, reasons of each stakeholder group making interaction with the site are vary depending on the nature of each stakeholder.

Kesimpulan

There are some lessons learned about Lucas Heights 1 Landfill. Since 1966 until 1987 (21 years), operated by Council and WSN, was causing serious environmental problems. In 1987 it was closed and needed 12 years for rehabilitating/recountouring. Recent condition in Lucas Heights 1 Landfill become a full regional sporting activity field with annual pollution monitoring. It is also promoting healthy cities. Lucas Heights 1 is an example proving that landfill can be sustainable and habitable if it is managed well involving all stakeholders. Those lessons learned opposite with conditions in Bantar

Gebang which has serious environmental problems in managing municipal solid waste.

Socialization related to waste management such as workshops, forums, etc. need to be given continuously by government. It has to involve the relevant stakeholders. If there is involvement of the private sector in waste management, then matrices of financing infrastructure need to be set. Based on lessons learned from Lucas Height 1, that the use of private sector in public services management is more efficient. However, public services managed by the private sector need to be more affordable and remain under the supervision of government and people.

5) Peningkatan Kualitas Lingkungan Kumuh Perkotaan Melalui Pendekatan Sosial, Ekonomi, Dan Lingkungan

Dimas Hastama Nugraha; dan
Ahmad Yusuf Aljunaid
| Kementerian Pekerjaan Umum

Ringkasan

Urbanisasi perkotaan sekarang ini makin meningkat. Dilihat dari kondisi perumahan dibawah standar layak huni yang sering disebut sebagai kawasan kumuh perkotaan .Salah satu daerah yang memiliki kawasan kumuh adalah RW



05 Cigugur Tengah, Kota Cimahi. Untuk itu perlunya dilakukan penelitian terhadap kawasan kumuh dengan tujuan untuk mengetahui bagaimana tahapan peningkatan kualitas kumuh perkotaan dengan cara melalui pendekatan sosial, ekonomi, dan lingkungan aktor yang berperan. Tahapan Peningkatan Kualitas Lingkungan Kumuh memiliki 4 tahapan yaitu Tahap Persiapan, Tahap Sinkronisasi Program dan implementasi program serta evaluasi. Tahapan persiapan aktor yang berperan adalah masyarakat dan Pemerintah Daerah. Untuk tahapan sinkronisasi dan implementasi program, aktor yang berperan adalah Direktorat Jenderal Cipta Karya Kementerian Pekerjaan Umum dan atau Direktorat Jenderal lain terkait di Kementerian lain, Kelompok Kerja Teknis (Pokjanis), Kelompok Pengelola Kawasan, dan Swasta. Peranan masyarakat dalam dalam menjaga lingkungannya dan kebijakan pemerintah dalam mendudukkan masyarakat sebagai unsur pengubah kondisi lingkungannya sendiri tidak hanya dilakukan

melalui penyusunan peraturan yang tepat, tetapi juga ditunjang oleh pendekatan intensif dan menyeluruh terhadap kelembagaan masyarakat dan keterlibatan tokoh-tokoh masyarakat.

Kesimpulan

Kementerian Pekerjaan Umum, Pemerintah Daerah, Pengelola Kawasan, Swasta dan masyarakat harus benar-benar mengawasi dan ikut berperan dalam proses penanganan kawasan kumuh. Kepemimpinan Walikota dan Bappeda penting untuk mengintegrasikan beberapa sektor yang ada.

Program pemerintah pusat juga harus dievaluasi lagi untuk menangani kumuh perkotaan. Penerapan standar/ teknis oleh masing bidang/ sektor diperkenalkan pada masyarakat sebagai pedoman.

6) Perencanaan Kota Inklusif Studi Kasus : Kota Ahmedabad Parivartan, India; Kota Ramah Lansia - New York, Amerika Serikat; dan Kota Ramah Anak – Sidoarjo, Indonesia

Raisa Savitri R. ; dan
Rendy Adriyan D.

| Mahasiswa Universitas Gadjah Mada



Ringkasan

Kota-kota di dunia tumbuh cepat melalui euforia ekonomi liberal sehingga melupakan aspek sosial dan lingkungan. Kota dibangun hanya untuk orang berusia produktif dan aktif memarginalkan kelompok-kelompok manusia lain yang tidak memenuhi prasyarat produktif dan aktif tersebut sehingga dinilai tak lagi manusiawi. Perubahan orientasi pembangunan perlu dirubah ke arah keadilan, salah satunya melalui pendekatan perencanaan inklusif. Perencanaan inklusif merupakan suatu proses perumusan kebijakan kota yang sensitif terhadap kondisi ekonomi, sosial, lingkungan, dan juga budaya dan mengedepankan prinsip partisipasi dan juga keadilan. Pengakuan terhadap hak asasi manusia di dalam pembangunan merupakan latar belakang utama hadirnya pendekatan perencanaan ini. Di dalam prakteknya, kota inklusif umumnya hadir dengan tema-tema “kota yang ramah” terhadap

suatu tujuan tertentu yang lebih diprioritaskan. Beberapa tema tersebut antara lain berwujud kota ramah anak, kota ramah orang tua, kota ramah permukiman kumuh, kota ramah pejalan kaki, dan lain sebagainya.

Kesimpulan

Kota Ramah Lansia New York City dan Kota Ramah Anak Sidoarjo dijadikan studi kasus untuk mendeskripsikan perencanaan kota yang inklusif dan berusaha merangkul kebutuhan-kebutuhan kaum marginal. Konsep Kota iklusif ini mereduksi ketidakadilan dan ketegangan sosial, menyatukan pengetahuan produktifitas, kesetaraan yg adil sedangkan eksklusifmemisahkan diri. Perencanaan untuk semua orang, kota yg terbuka, memperkecil diskrimasi gender ekonomi, menjamin semua penduduk mendapatkan kemudahan akses untuk meningkatkan kualitas lingkungan. Proses pelaksanaannya dilakukan bersama antara pemerintah organisasi dan masyarakat.

7) Walkability and Pedestrian Facilities in Indonesian Cities (Kenyamanan Berjalan dan Fasilitas Pejalan Kaki di Kota-kota Wisata Indonesia)

Dr. Lana Winayanti, MCP;
| Kementerian Perumahan Rakyat
Ir. Andi Rachma
| Masyarakat Transportasi Indonesia

Andri Hari Rochyanto
| Kementerian Pekerjaan Umum



Ringkasan

Walkability adalah istilah yang digunakan untuk menjelaskan dan mengukur konektifitas dan kualitas jalur pejalan kaki. Pengukurannya dilakukan melalui penilaian komprehensif terhadap infrastruktur yang tersedia untuk pejalan kaki dan kajian-kajian yang menghubungkan sisi penyediaan/supply dan sisi kebutuhan/demand (ADB, 2011).

Selain baik untuk kesehatan, jalan kaki adalah jenis transportasi yang paling murah dan paling mudah dilakukan berbagai lapis masyarakat, terutama masyarakat miskin. Namun disayangkan praktek transportasi dan perencanaan tata ruang konvensional di banyak negara berkembang seringkali kurang memberikan perhatian pada kenyamanan berjalan kaki. Kecenderungan saat ini adalah penggunaan kendaraan bermotor

pribadi semakin meningkat dan seringkali melanggar hak pejalan kaki. Studi Bank Dunia (2008) menunjukkan bahwa fasilitas pejalan kaki yang lebih baik dapat mendukung pengentasan kemiskinan karena meningkatkan mobilitas dan aksesibilitas masyarakat miskin ke berbagai pelayanan dasar dan peluang kerja.

Dengan menggunakan metodologi riset yang sama dengan studi ADB tentang Walkability and Pedestrian Facilities in Asian Cities (2011), riset ini membandingkan walkability dan fasilitas pejalan kaki di 3 kota Indonesia, yaitu: Padang, Yogyakarta dan Mataram. Di setiap kota dipilih 4 kawasan yang berbeda karakter: kawasan perumahan, kawasan perdagangan, kawasan pendidikan dan terminal transportasi umum untuk diukur dari berbagai indikator seperti kenyamanan berjalan, gangguan sepanjang trotoar, gangguan penyeberangan jalan, ketersediaan tanda-tanda lalu lintas, informasi jalan, fasilitas untuk pengguna sepeda dan penyandang cacat, dsb.

Hasil penelitian diharapkan dapat memberikan masukan bagi pemerintah/pemerintah daerah dalam menyusun kebijakan yang lebih baik bagi lingkungan pejalan kaki

Kesimpulan

Penilaian walkability mempunyai banyak manfaat untuk mengetahui kondisi infrastruktur pejalan kaki, dan mengetahui persepsi dan kebutuhan masyarakat akan hak berjalan kaki di berbagai kota. Namun hasil survei menunjukkan kualitas

fasilitas pejalan kaki kurang memadai, kebanyakan masyarakat tahu dan berpendapat bahwa fasilitas pejalan kaki kurang baik, tapi belum sepenuhnya memahami hak sebagai pejalan kaki dan standar pelayanan minimal, meskipun beberapa Kota/Kabupaten sudah menerbitkan peraturan yang mendukung pejalan kaki, namun sejauh ini belum di detilkan dalam design guideline nya.

Diperlukan adanya upaya meningkatkan pemahaman masyarakat akan hak pejalan kaki terus menerus, disamping itu pemerintah perlu mengembangkan kebijakan dan pedoman desain (design guidelines) untuk menunjang kegiatan berjalan kaki serta sistem dan desain transportasi publik yang terpadu dengan fasilitas pejalan kaki. Perlu juga memberikan ruang bagi PKL agar tidak menyerobot fasilitas pejalan kaki dan tak kalah pentingnya juga memberikan perhatian bagi penyandang cacat. Dalam implementasi kebijakan, pemerintah dapat melibatkan investor baik dalam pendanaannya maupun ikut serta (terintegrasi) dalam pelaksanaannya.





C. MOBILITAS

1) Dinamika Transportasi Perkotaan dan Ekses yang Ditimbulkan

Ringga Arif Widiharto

| Mahasiswa Universitas Gadjah Mada



Ringkasan

Perpindahan penduduk (migrasi) semakin meningkat karena kota mempunyai daya tarik tersendiri bagi masyarakat pendatang, sedangkan kapasitas kota yang terbatas baik dari segi luas wilayah maupun ketersediaan sarana-prasarana yang berimplikasi pada pemenuhan taraf kebutuhan hidup masyarakat. Indonesia dengan Luas wilayah yang terbentang dari Sabang sampai Merauke, yang dihubungkan dengan lautan memiliki tantangan tersendiri didalam mengembangkan sistem transportasi yang efektif

dan efisien. Diperlukan kebijakan yang komprehensif meliputi (1) Penyempurnaan transportasi public (2) pengaturan parker secara menyeluruh dan (3) perbaikan infrastruktur jalan.

Merujuk kepada teori Durkheim dalam Ritzer (2004) yang berpendapat bahwa dalam dunia modern kesadaran kolektif masyarakat akan semakin berkurang hal ini menyebabkan tidak adanya sebuah kepemilikan kolektivitas fasilitas transportasi publik yang berakibat pada meningkatnya jumlah kendaraan pribadi. Kesadaran ini mutlak harus segera ditingkatkan dan harus melibatkan seluruh pemangku kepentingan, dengan cara meningkatkan kualitas transportasi publik dan dengan kebijakan yang berpihak kepada masyarakat pengguna transportasi publik.

Kesimpulan

Pada dasarnya kota harus dapat memenuhi kebutuhan penghuninya, namun berbagai masalah perkotaan menghambat terwujudnya hal tersebut, seperti urbanisasi dan masalah transportasi serta kemacetan yang berdampak terganggunya arus perekonomian serta polusi udara. Kurang memadainya infra dan operasional merupakan isu penting yang semestinya bisa didiskusikan lebih lanjut dengan menggunakan berbagai kerangka teori terori walter buckley, richard a. Ball. , niclas luhmann, durkheim, tetapi

masalah utama yang terjadi saat kita ingin menjawab permasalahan perkotaan kita dihadapkan pada keterbatasan anggaran untuk pelayanan publik, untuk perlu restrukturisasi fokus penggunaan anggaran.

Kebijakan untuk mengatasi masalah transportasi adalah dengan penyempurnaan dan/atau meningkatkan kualitas dan kuantitas transportasi publik, hal lain yang dapat mengatasi masalah transportasi diantaranya adalah menumbuhkan kesadaran bagi seluruh pelaku, keterpaduan semua lapisan dalam pembangunan harus digalakkan, disamping itu ada beberapa inovasi kebijakan untuk mencegah bertambahnya kendaraan pribadi adalah dengan cara menaikkan pajak kendaraan pribadi, serta penerapan sistem ERP yang memberi tarif pada mobil yang melalui jalan tertentu untuk memberi tambahan subsidi pada kendaraan umum. Penting dalam merumuskan kebijakan oleh pemerintah yang memfokuskan pemanfaatan APBN dan APBD untuk pelayanan publik yang disusun dan dimanfaatkan secara transparan dan akuntabel.

2) Jalan Tol Bagi Kendaraan Tidak Bermotor (Perencanaan Ruang Bagi Transportasi Ramah Lingkungan)

Citra Desy Aisyah Alkis

| Mahasiswa Universitas sebelas Maret



Ringkasan

Saat ini kebutuhan akan ruang semakin terbatas, akibat perkembangan pembangunan yang semakin pesat. Ruang menjadi sumber daya yang sangat berharga, termasuk juga dengan kebutuhan akan ruang publik. Egoisme akan pemanfaatan ruang menyebabkan ketidakmerataan pembagian porsi ruang bagi tiap-tiap elemen masyarakat, khususnya dalam penggunaan ruang publik. Ruang Publik, sebagai ruang bersama, dalam aplikasinya, justru menjadi ruang bagi sebagian kalangan masyarakat saja. Salah satu dari ruang publik yang tidak mengakomodir seluruh kebutuhan masyarakat adalah jalan. Jalan, sebagai salah satu ruang publik, seharusnya mampu mewadahi setiap kebutuhan pengguna jalan, akan tetapi pada kenyataannya jalan hanya mewadahi kebutuhan sebagian pengguna saja. Jalan lebih didominasi oleh pengguna kendaraan bermotor pribadi (mobil dan sepeda motor) dan penataan ruang

jalan juga lebih mendukung aktivitas pemanfaatan jalan bagi kendaraan bermotor. Pengguna jalan lain, seperti pengguna kendaraan tidak bermotor dan juga pejalan kaki hampir tidak mendapatkan tempat di jalanan.

Pengguna kendaraan tidak bermotor dan pejalan kaki menjadi bagian yang tersisihkan di jalanan. Hal ini dikarenakan jumlah mereka sebagai minoritas dan juga terus meningkatnya jumlah pengguna kendaraan bermotor yang menghasilkan lebih banyak pajak untuk pemerintah. Kebutuhan mereka sering tidak dipertimbangkan dalam penataan jalan. Kondisi ini terjadi hampir di seluruh kota-kota besar di Indonesia, termasuk juga di lingkungan kampus Universitas Gajah Mada, Yogyakarta. Jalan di lingkungan kampus yang sedang giat menggalangkan himbauan bersepeda untuk go green campus ini masih menjadi bagian dari ruang publik yang tidak ramah bagi pengguna kendaraan tidak bermotor. Ketidakramahan ini dipengaruhi oleh faktor ketidakamanan dan ketidaknyamanan penggunaan jalan bagi pengguna kendaraan tidak bermotor.

Kesimpulan

Jalan adalah infrastruktur penting dalam perkembangan kota, khususnya berkaitan dengan mobilisasi masyarakat didalam menjalankan kehidupan sosial dan ekonominya, untuk itu prinsip Jalan Untuk Semua harus benar diwujudkan, namun kenyataannya saat ini jalan

belum ramah bagi pengguna, jalan tol hanya dinikmati oleh warga dengan kelas tertentu, pedestrian masih dirampas pemanfaat lain sehingga mengganggu pejalan kaki, pemakai kendaraan tidak bermotor belum difasilitasi secara baik, dan keberadaan jalan belum banyak yang memperhatikan lingkungan (go green).

Kuncinya adalah kebijakan yang diterapkan dengan tegas, tidak gampang dikoreksi hanya karena keberpihakan yang tidak arif, kebijakan juga harus menyeluruh hulu ke hilir, misalnya support untuk mengembangkan teknologi sepeda motor yang go green untuk menanggulangi polusi sepeda motor yang populasinya tidak mungkin dicegah, meninjau kembali kebijakan istilah TOL pada jalan bebas hambatan rasanya perlu dilakukan, dan apabila dimungkinkan ada konsepsi jalan tol untuk kendaraan tidak bermotor.

Demikianlah konsepsi Menuju Jalan Untuk Semua, namun yang masih dipertanyakan adalah apakah ide atau usulan tersebut dapat didanai, dan apakah banyak penentu kebijakan dan pemangku kepentingan lainnya yang peduli, serta apakah masyarakat dapat menerima konsepsi tersebut dengan konsekuensi melakukan perubahan sikap dan perilaku?

3) Indonesia Menuju Transportasi yang Berkelanjutan: Tepatkah Kebijakan Low Cost Green Car?

Dian Harwitasari & Arum Novia Wijaya
| Kementerian Pekerjaan Umum



Ringkasan

Low Cost Green Car (LCGC) dalam kerangka transportasi berkelanjutan perlu dipahami sebagai prioritas pengembangan untuk moda transportasi masal yang aksesibel, terintegrasi dan ramah lingkungan. Prinsip transportasi yang berkelanjutan mengedepankan penyelenggaraan transportasi yang mampu mewadahi pergerakan optimal mungkin dengan penggunaan energi yang seminimal mungkin. Implementasi kebijakan LCGC sebagai alat transportasi privat tentu saja akan memberikan dampak terhadap lingkungan

maupun dampak terhadap penyelenggaraan transportasi itu sendiri. Saat ini sembari melakukan perbaikan dan peningkatan kualitas terhadap transportasi umum, penerapan manajemen transportasi yang dapat mengatur penggunaan moda transportasi pribadi khususnya di wilayah perkotaan dapat ditempuh sebagai alternatif untuk mengurangi dampak seminimal mungkin. Penerapan kebijakan dalam mengatur penggunaan kendaraan pribadi misalnya adalah melalui sistem *Electronic Road Pricing (ERP)*, optimalisasi sistem parkir, penerapan nonmotorized transportation pada waktu dan lokasi tertentu, serta mendorong inovasi teknologi dalam pengembangan sarana dan prasarana transportasi.



Kesimpulan

Prinsip-prinsip untuk mencapai transportasi yang berkelanjutan adalah bagian yang tidak terlepas dari Sistem Transportasi Nasional. Pada dasarnya penyelenggaraan sistem transportasi yang berkelanjutan tidak hanya mewujudkan transportasi yang efektif, efisien, nyaman, murah, dan berkeadilan namun juga ramah terhadap lingkungan. Kebutuhan akan transportasi yang berkelanjutan menuntut inovasi mengenai kendaraan yang ramah dengan lingkungan, Salah satunya adalah mobil murah ramah lingkungan (LCGC). *Green Car* yang dimaksud disini adalah termasuk transportasi umum, sebagai alternatif transportasi.

Dalam aspek ramah lingkungan, LCGC ini akan menjadi lebih pas apabila diaplikasikan pada moda-moda transportasi umum karena penggunaan LCGC pada mobil pribadi secara masal pun akan tetap menghasilkan dampak lingkungan yang terakumulasi. Penerapan berbagai kebijakan dalam mengedukasi masyarakat untuk lebih memilih menggunakan moda transportasi umum perlu dilakukan. Misalnya saja adalah penerapan ERP dan operasionalisasi sistem perpajakan.

4) Penerapan Green Transport Sebagai Solusi Mobilitas Masyarakat Kota Bandung

Silvania Dwi Utami

| Mahasiswa Institut Teknologi Bandung



Ringkasan

Permasalahan transportasi merupakan tantangan tersendiri bagi kota-kota di Indonesia termasuk Kota Bandung, tidak terbatas pada permasalahan kemacetan tetapi juga lingkungan. Permasalahan transportasi di Kota Bandung yaitu Adanya ketidaktepatan regulasi, tidak mencakup dari kebutuhan masyarakat dan tidak terintegrasinya antar moda, Ketidaksesuaian tata guna lahan, Sistem transportasi yaitu bisa mengakses kebutuhan dasar, pemanfaatannya bisa untuk masa yang akan datang. Salah satu pendekatan untuk mewujudkan kualitas hidup masyarakat adalah dengan menerapkan konsep *Green Transportation*, yaitu penggunaan sistem

transportasi yang berkelanjutan dan menitikberatkan pada persoalan pencemaran lingkungan dan kemacetan. Implementasi konsep *Green Transportation* antara lain : berjalan kaki, menggunakan sepeda, menggunakan transportasi publik, pendekatan *ride sharring*, *park and ride*, Kegiatan “angkot day” dan lain-lain. pendekatannya yang dapat dilakukan sebagai solusi adalah membatasi fasilitas pada kendaraan bermotor.

Tantangan dalam mewujudkan konsep *Green Transportation* antara lain kebiasaan masyarakat yang selalu ingin praktis dan cepat, belum adanya peraturan yang mendukung *Green Transportation*, serta kesiapan sarana prasarana yang mendukung konsep *Green Transportation*. Perlu ada kelembagaan transportasi yang terintegrasi dengan antar moda dan antar guna lahan, serta perbaikan sistem transportasi dan terintegrasi dan komprehensif.

Kesimpulan

Tidak semua kebutuhan transportasi dapat dipenuhi khususnya kendaraan bermotor, namun diberikan alternatif fasilitas yang aman dan nyaman bagi pengguna *Green Transportation*. Transportasi berkelanjutan menjamin aksesibilitas efisiensi secara ekonomi dan *low carbon* secara lingkungan. Penerapannya perlu ada keberpihakan dan dukungan pengelola kota agar dapat menyediakan fasilitas ini, dengan pimpinan

daerah yang baru dikota bandung agar cepat melakukan perubahan

5) Gambaran Transportasi Berkelanjutan Pada Kawasan Metropolitan di Indonesia

Nicolas Brotodewo

| Kementerian Pekerjaan Umum



Ringkasan

Konsep pembangunan berkelanjutan berkembang dalam berbagai bidang termasuk pendekatan pembangunan transportasi berkelanjutan dengan mengupayakan integrasi sisi sosial, ekonomi dan lingkungan yang terkait dengan transportasi. Terdapat 40 indikator yang sesuai untuk dilakukan penilaian sesuai diterapkan untuk konteks di Indonesia. Namun di Indonesia ini keterbatasan data merupakan sebuah tantangan untuk

melakukan penilaian terhadap indikator transportasi ini.

Pembelajaran yang dapat diambil adalah bahwa serangkaian upaya pemerintah dalam mewujudkan pembangunan transportasi perkotaan yang melalui inovasi pendanaan pembangunan, penguatan implementasi dari kebijakan yang ada, pola pembangunan melalui Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI) juga mendorong pembangunan inovasi dalam bidang transportasi perkotaan, pembentukan kelembagaan pengelolaan pembangunan kawasan metropolitan perlu dibentuk, dan pengembangan basis data terkait dengan indikator transportasi berkelanjutan

Kawasan Metropolitan Jakarta Bogor Depok Tangerang dan Bekasi (Jabodetabek), Kawasan Metropolitan Gresik Bangkalan Mojokerto Surabaya Sidoarjo dan Lamongan (Gerbangkertasusila), Kawasan Metropolitan Denpasar Badung Gianyar dan Tabanan (Sarbagita) dan Kawasan Metropolitan Makassar Sungguminasa Gowa dan Takalar (Maminasata) merupakan kawasan metropolitan yang masih belum *sustain* dalam hal pembangunan transportasi. Pemerintah Indonesia sudah mencoba mengatasinya dengan kebijakan antara lain pembatasan energi tidak ramah lingkungan pada transportasi, pembatasan pemanfaatan kendaraan pribadi dan membangun sistem transportasi massal. Hal tersebut merupakan upaya

yang perlu didorong bersama untuk masa depan, baik oleh Pemerintah maupun Pemerintah Daerah. Persoalan adalah di angkutan umum, yang masih 20 persen penggunaannya sehingga perlu didorong, meningkatkan kuantitas dan kualitas angkutan umum

Kesimpulan

Transportasi berkelanjutan adalah transportasi yang efisien, adil dan merata secara sosial bisa diterima dan ramah lingkungan. Persoalan transportasi tidak hanya dimetropolitan saja, kemacetan sebagai dampak kemajuan ekonomi perlu diatur, antara lain dengan manajemen transportasi berdasarkan permintaan, serta efisiensi waktu dalam beraktivitas untuk mengurangi permasalahan transportasi.

Permasalahan kemacetan di metropolitan maupun di kota-kota di Indonesia harus diselesaikan secara komprehensif, bukan hanya dari aspek infrastruktur saja. Semua aspek harus diselesaikan seperti aspek penegakan hukum, ekonomi, konsistensi kebijakan dan lain-lain. Untuk mengatasi kemacetan harus dihasilkan kebijakan yang menampung berbagai aspirasi dari *stakeholder* pembangunan perkotaan.



D. PENGEMBANGAN EKONOMI PERKOTAAN

1) Pengembangan Perekonomian Perkotaan Suatu Tinjauan Umum: Pembangunan Ekonomi Kota – Kota yang Memiliki Potensi Ecotourism

F. Antonie Ruardy | Praktisi



Ringkasan

Untuk mengembangkan perekonomian pada kota-kota yang memiliki potensi *ecotourism*, prasarana dan sarana merupakan faktor penting disamping upaya non fisik seperti mensinergikan ekonomi formal dan informal. Hal ini memberikan insentif lebih kepada perkembangan ekonomi wilayah yang berbasis pada potensi *ecotourism*. Pemerintah sebagai pembuat kebijakan harus mampu menemu kenali potensi yang ada

sehingga dapat memberikan acuan dan pengaturan serta aplikasi program dan kegiatan yang menjaga peradaban bangsa misalnya melalui konservasi bangunan gedung dan arsitektur yang punya nilai sejarah atau membuat kegiatan dan gerakan yang menghidupkan kembali budaya sehingga memiliki nilai jual tinggi dan daya tarik.

Kesimpulan

Peradaban suatu bangsa tercermin dari bagaimana pembangunan perkotaannya. Watak suatu bangsa tercermin pada arsitektur bangunan yang mempertegas budaya lokal sehingga menjadi daya tarik tersendiri. Diperlukan paradigma baru dimana kota-desa secara gotong royong membuat wilayahnya menjadi bangkitan ekonomi baru melalui eksplorasi alam dan budaya sehingga meningkatkan ekonomi masyarakat setempat.

Rencana tata ruang kabupaten/kota digunakan untuk memenuhi fungsi pelayanan infrastruktur perkotaan, pengembangan permukiman, kesehatan dan pendidikan, dan aktivitas ekonomi untuk mendorong kesejahteraan rakyat. Diperlukan sinergi antara pemerintah dan masyarakat, sehingga akan lebih meningkat dan berkelanjutan aktivitas ekonominya. Salah satu contoh adalah konsep pengembangan ekonomi desanya yang melakukan prinsip *one village-one product*.

2) Pengembangan Ekonomi Perkotaan yang Berkeadilan

Ir. Setiabudi Algamar

| Staf Ahli Menteri Bidang Ekonomi dan Investasi
Kementerian Pekerjaan Umum



Ringkasan

Urbanisasi adalah hal yang tidak bisa dihindari, di Indonesia mega urbanisasi (karena diduga urbanisasi sudah mencapai 68%) terjadi sangat cepat disebabkan karena daya tarik perkotaan berupa lapangan pekerjaan dan ketersediaan praarana dan sarana. Hingga Tahun 2010 penduduk perkotaan di Indonesia sudah 52% dan diprediksi pada Tahun 2013 sudah mencapai 54%, karena investasi yang cukup besar seperti MP3EI, maka mega urbanisasi akan menggejala di 6 koridor MP3EI. Dampak dari mega urbanisasi salah satunya adalah tumbuhnya kota-kota baru dan pertumbuhan infrastruktur, dan semakin

tinggi suatu negara yang penduduknya tinggal di perkotaan semakin tinggi GDP nya.

Urbanisasi harus dikelola secara baik dan bijak, karena dibalik persoalan seperti munculnya permukiman kumuh, kesemrawutan PKL, kemacetan lalu lintas. Namun ada sisi yang baik yang dapat ditarik manfaatnya seperti gejala munculnya sektor informal yang menyumbang 40% PDB Indonesia, 70% pertumbuhan ekonomi dan 60 % tenaga kerja. Sektor informal juga memiliki daya tahan ekonomi yang kuat, untuk itu perlu kebijakan dalam mengelola sektor informal tersebut seperti penyediaan hunian layak yang terjangkau, penyediaan infrastruktur yang memadai, membuka lapangan kerja, dan kemudahan akses pembiayaan bagi MBR sektor informal. Inti dari kebijakan tersebut harus berprinsip pengembangan ekonomi berkeadilan, menciptakan akses untuk semua, infrastruktur yang berkeadilan, arahkan pada *people prosperity* ketimbang *place prosperity*, *equity* lebih adil dibanding *efficiency*.

Kesimpulan

Indonesia belum memperhatikan benar dengan kesejahteraan sosial penduduknya. Oleh sebab itu salah satu cara meningkatkan kesejahteraan MBR adalah melalui Perhatian yang lebih besar pada sektor informal, karena faktanya sektor tersebut menyumbang PDB yang cukup besar. UU Penataan Ruang juga terdapat turunannya di DKI Jakarta berupa Perda tentang sektor-sektor

informal, walaupun pelaksanaannya kurang berhasil, dan tidak ada solusi yang cukup efektif.

Perlu kebijakan yang dapat mendukung dan mengembangkan hubungan ekonomi kota-desa, untuk mengurangi arus migrasi desa ke kota. Kebijakan perkotaan yang telah dirintis bertahun-tahun lalu sebaiknya dilanjutkan dengan menampung tantangan-tantangan perkotaan, dan pemerintah lebih banyak mengembangkan solusi-solusi ekonomi dan sosial yang berkelanjutan.

3) Eksotika Pariwisata Kabupaten Magelang sebagai Destinasi Wisata untuk Semua dan Penguat Ekonomi Wilayah

Yulia Pratiwi

| Mahasiswa Universitas Sebelas Maret



Ringkasan

Kabupaten Magelang merupakan salah satu kabupaten yang berada di Jawa tengah yang memiliki struktur ekonomi utama dari sektor pertanian. Kabupaten Magelang juga memiliki potensi pariwisata alam yang luar biasa karena dikelilingi 8 gunung dan perbukitan sehingga memiliki penguat ekonomi dari sektor pariwisata dengan lebih dari 50 obyek wisata. Masih banyak obyek wisata yang belum dikelola secara optimal sehingga belum sepenuhnya dapat memberi pemasukan bagi perekonomian Kabupaten Magelang. Rekomendasi yang diajukan adalah pengoptimalan dalam pengelolaan, pengembangan dan perawatan obyek wisata baik wisata alam, buatan maupun budaya.

Kesimpulan

Pengelolaan obyek wisata di Kabupaten Magelang harus memperhatikan dampak terhadap lingkungan sekitar, mendukung pemberdayaan usaha kecil (UKM). Kemudian perlu ada fokus (pilot project) objek wisata, yang dapat dijadikan sebagai pemicu atau contoh untuk menumbuhkan strategi pengelolaan obyek wisata di lokasi wisata yang lain. Apabila obyek wisata dikelola dengan baik maka peluang wisata diharapkan dapat meningkatkan perekonomian kota dan pendapatan daerah.



E. TATA KELOLA PEMERINTAHAN

1) Penataan Kawasan Kumuh 3-4 Ulu, Kota Palembang

Handayani, MT

| Asisten Bidang Ekonomi dan Pembangunan
Provinsi Sumatera Selatan



Ringkasan

Pemicu perkembangan kota PALEMBANG ini adalah pelaksanaan kegiatan PON dan Sea Games tahun 2012. Serta Islamic Solidarity Games pada tahun 2013, karena dana pembangunan yang mengucur melalui berbagai sumber, hal tersebut telah dapat merubah wajah kota Palembang. Namun demikian permasalahan permukiman kumuh dan backlog rumah layak huni masih menjadi pekerjaan rumah yang tidak mudah untuk segera dituntaskan. Untuk itu Pemerintah Kota Palembang tidak pernah berhenti berupaya

menangani masalah perumahan dan kawasan permukiman dengan berbagai cara terutama dengan pendekatan pemberdayaan masyarakat khususnya mereka yang tinggal di kawasan kumuh untuk merubah kebiasaan hidup dibawah standar kelayakan menjadi lebih sehat dan sejahtera, maka Kota Palembang mendapatkan penghargaan karena keberhasilannya dalam penyelenggaraan perumahan dan kawasan permukiman

Kesimpulan

Keberhasilan Kota Palembang dalam penyelenggaraan perumahan dan kawasan permukiman bukan hanya dilihat dari hasil akhir melainkan proses penanganan yang terencana dengan baik; pada kondisi dimana kepadatan penduduk dan bangunan sudah tidak dapat di toleransi lagi, maka hunian vertikal menjadi pilihan utama, sedangkan pada kondisi dimana masyarakat masih mungkin tinggal di landed housing, maka pemko Palembang mengupayakannya meskipun tidak semua masyarakat menerima hibah begitu saja, namun kemudahan, keringanan dan ketepatan dalam angsuran merupakan keberhasilan pemko Palembang dalam bekerjasama dengan Pemerintah (pusat dan provinsi), negara donor, BUMD, pengembang dan lembaga keuangan serta warga masyarakat itu sendiri.

2) Urgensi Penegakan Hukum dalam Penyelenggaraan Penataan Ruang

Dian Maya Paramitha

| Kementerian Pekerjaan Umum



Ringkasan

Ruang merupakan *common goods* atau eksistensi yang menjadi milik umum sehingga memerlukan suatu tatanan negara dalam pemanfaatannya atau penggunaannya oleh pemerintah maupun masyarakat. Penyelenggaraan penataan ruang berjalan dengan tidak mudah seperti yang seharusnya dalam ketentuan peraturan perundang-undangan, karena di dalamnya terdapat berbagai macam kepentingan.

Penyimpangan dalam pemanfaatan penataan ruang berupa pemanfaatan ruang tanpa izin, izin dan pemanfaatannya tidak sesuai dengan RTRW,

Izin sesuai RTRW namun pemanfaatannya tidak sesuai dengan izin yang diberikan; serta pemanfaatan ruang sesuai RTRW namun tidak dilengkapi izin.

Kesimpulan

Pengawasan penataan ruang menjadi hal yang penting dalam penyelenggaraan penataan ruang sebagai upaya penjaminan atas kepatuhan para pemangku kepentingan dalam mentaati rencana tata ruang yang telah ditetapkan, di antaranya melalui penugasan Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) Penataan Ruang. Pengawasan yang bersifat preventif akan lebih efektif apabila disertai dengan adanya penegakan hukum yang bersifat represif berupa pengenaan sanksi baik sanksi administrasi, sanksi perdata maupun sanksi pidana.

Mekanisme pemberian izin harus diperketat sehingga maksud perizinan sebagai pengendalian perilaku masyarakat dapat terwujud serta menegaskan izin bukanlah benda ekonomi yang bisa diperjual belikan. Pengawasan mempunyai dua dimensi yaitu internal dan eksternal, pengawasan eksternal ditujukan untuk memantau kepatuhan masyarakat sedangkan pengawasan internal ditujukan terhadap instansi/pejabat pejabat pemerintah dalam memproses pemberian izin.

3) Capacity Building For Local sustainability

H. Aulia Sofyan bin M.A Jangka Ph.D
| Kepala Badan Pemberdayaan Masyarakat
Provinsi Nangroe Aceh Darussalam



Ringkasan

Pengawasan penataan ruang menjadi hal yang penting dalam penyelenggaraan penataan ruang sebagai upaya penjaminan atas kepatuhan para pemangku kepentingan dalam mentaati rencana tata ruang yang telah ditetapkan, di antaranya melalui penugasan Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) Penataan Ruang. Pengawasan yang bersifat preventif akan lebih efektif apabila disertai dengan adanya penegakan hukum yang bersifat represif berupa pengenaan sanksi baik sanksi administrasi, sanksi perdata maupun sanksi pidana.

Mekanisme pemberian izin harus diperketat sehingga maksud perizinan sebagai pengendalian perilaku masyarakat dapat terwujud serta menegaskan izin bukanlah benda ekonomi yang bisa diperjual belikan. Pengawasan mempunyai dua dimensi yaitu internal dan eksternal, pengawasan eksternal ditujukan untuk memantau kepatuhan masyarakat sedangkan pengawasan internal ditujukan terhadap instansi/pejabat pejabat pemerintah dalam memproses pemberian ijin.

Kesimpulan

Untuk mewujudkan kota untuk semua, diperlukan perencanaan yang menekankan pada pengamatan atas fenomena keruangan dan pendekatan empiris. Rencana kota harus disusun oleh perencana yang handal dengan melibatkan masyarakat dan dilegalkan serta tidak diintervensi oleh kepentingan politik ataupun kelompok tertentu tanpa mengabaikan keberlanjutan lingkungan.

Pada kenyataannya sumber daya manusia yang tahu dan mampu didalam perencanaan kota masih terbatas, disamping itu koordinasi antara pemangku kepentingan masih belum efektif, untuk itu masih diperlukan dukungan dari pemerintah pusatterutama dari Kementerian Pekerjaan Umum dan Kementerian Dalam Negeri baik dalam pengembangan pengetahuan dan ketrampilan sumber daya manusia daerah, juga pendampingan didalam penyusunannya.

4) Kajian Aspek Hukum pada Kontrak Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur Transportasi Perkotaan Melalui 'Build Operate Transfer'

Siska Purnianti
| Kementerian Pekerjaan Umum



Ringkasan

Aspek hukum pada kontrak kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam penyediaan infrastruktur transportasi perkotaan sangat berperan penting dalam menciptakan infrastruktur sebagai wujud dari penerapan *Private Public Partnership* (PPP) yang merupakan alternatif pembiayaan selain berasal dari APBN/APBD melalui pola kontrak *Build Operate Transfer* (BOT). Kajian ini menjelaskan aspek-

aspek hukum yang harus diatur dengan jelas dan tegas dalam tiap tahapan pola kontrak BOT dalam peyediaan infrastruktur transportasi perkotaan.

Kontrak BOT di dalam PP No. 38/2008 tentang Pengelolaan Barang Milik Negara/Daerah adalah dokumen pemanfaatan barang milik negara/daerah berupa tanah oleh pihak lain dengan cara mendirikan bangunan dan/atau sarana berikut fasilitasnya, kemudian didayagunakan oleh pihak lain tersebut dalam jangka waktu tertentu yang telah disepakati, untuk selanjutnya diserahkan kembali tanah beserta bangunan dan/atau sarana berikut fasilitasnya setelah berakhirnya jangka waktu.

MoU bukanlah sebuah kontrak yang mengikat, karena kontrak harus jelas dan rinci tentang seluruh isinya, sedangkan *MoU* bagi *Civil Law* merupakan kontrak mengikat menurut Pasal 1320 KUHP Per Pasal 23 (6) PP 59/2010 tentang Perubahan PP No. 29/2000 tentang Penyelenggaraan Konstruksi; Perpres No. 56/2011.

Kesimpulan

Aspek - aspek hukum pada pola kontrak BOT wajib diatur dengan tegas dan jelas karena menimbulkan akibat hukum yang sangat mempengaruhi penyediaan infrastruktur. Demikian pula dengan kerjasama PPP juga perlu diatur melalui peraturan khusus pemerintah dalam mengawal keberhasilan program dan risiko dari ketidaksepakatan di dalam proses kerjasama.



F. PERUMAHAN & PERMUKIMAN

1) Peran Pemerintah Daerah dalam Penyelenggaraan Perumahan

Ir. Dwi Putranto Riau, MT | Sekretaris Dinas PU
Kota Probolinggo



Ringkasan

Pemerintah Kota Probolinggo didalam menyelenggarakan pembangunan dan pengembangan Perumahan dan kawasan permukiman mengacu pada RTRW, untuk implementasinya Pemerintah Kota Probolinggo memfokuskan pelayanan yang berpihak kepada MBR, sehingga semua kebijakan tentang perumahan akan bermuara pada kemudahan bagi MBR untuk mengakses hunian layak baik dengan cara memiliki ataupun menyewa (rusunawa).

Didalam penyelenggaraan perumahan, Pemko Probolinggo melakukan koordinasi dan pendekatan kepada pihak-pihak yang berpotensi memegang peran penting seperti pengembang, BKM, Lembaga Keuangan nasional maupun local, disamping itu Pemko Probolinggo selalu berupaya menunjukkan kinerja yang baik khususnya dalam bekerja sama melaksanakan program pemerintah (pusat dan provinsi) serta mengelola dengan baik prasarana dan sarana permukiman yang telah dibangun.

Kesimpulan

Perencanaan rumah harus sesuai dengan persyaratan teknis, persyaratan administrasi, dan persyaratan ekologis. Tugas Pemerintah daerah adalah memberikan kemudahan atau bantuan kepada MBR untuk memperoleh rumah, antara lain seperti pembuatan rumah sewa, keringanan PBB setiap tahunnya, stimulan rumah swadaya, pemberian bantuan prasarana, dan sertifikasi tanah. Dalam pembangunan perumahan, pengembang harus menggunakan tenaga kerja setempat dan menggunakan kearifan local. Dalam pembangunan rumah, masyarakat ikut terlibat dalam perencanaan, pembangunan dan pemanfaatan, melalui suatu forum pengembangan perumahan yang berfungsi sebagai fasilitator yang menentukan kebutuhan rumah.

Untuk mengendalikan perubahan guna lahan, saat pengajuan IMB dilakukan Sertifikat Layak fungsi agar fungsi hunian yang berubah menjadi fungsi usaha tidak membahayakan dan tidak mengganggu fungsi hunian, dengan sanksi pengegelan jika terjadi pelanggaran. Pada saat ini Sudah ada MOU antara PEMDA dengan pengembang untuk melindungi perubahan lahan pertanian menjadi lahan perumahan.

2) Mengendalikan Spekulasi Rumah Untuk Mewujudkan Keadilan Sosial

Ismail Al Anshor
| Mahasiswa Institut Teknologi Bandung



Ringkasan

Tingginya permintaan akan property menyebabkan terjadinya kenaikan harga yang tidak wajar, dan dalam hal rumah tinggal; pengembang seperti sudah membangun banyak sekali perumahan, namun masyarakat perkotaan masih juga sulit mendapatkan akses untuk memiliki rumah. Hal tersebut disebabkan oleh faktor-faktor spekulasi, peralihan peruntukan serta pembeli yang tidak sensitif terhadap harga, dan hingga sekarang kebijakan tentang penyelenggaraan perumahan belum dapat mengurai permasalahan tersebut.

Didalam mewujudkan keadilan dalam penyediaan rumah, maka perlu Perubahan paradigma dalam penyediaan rumah bagi warga disamping itu mekanisme moneter dan fiskal perlu dilakukan lebih ketat untuk membatasi spekulasi; dan dalam tataran pelaksanaan perlu menyediakan alternative hunian vertical yang berkualitas dan terjangkau.

Kesimpulan

Diperlukan Alternatif kebijakan terkait pembangunan perumahan, yaitu 1). menertibkan yang artinya memberikan disinsentif bagi spekulasi rumah, dengan pengaturan kepemilikan secara moneter, fiskal, dan politik; 2) Pengaturan peruntukan kawasan, dimana Peralihan peruntukan bangunan dilokalisasi di satu kawasan dengan penyediaan Infrastruktur yang memadai, dan aturan yang diperketat misalnya untuk parkir;

3) Penyewaan rumah harus diatur melalui suatu badan hukum sehingga pemerintah lebih mudah dalam pengendalian; 4). Membangun hunian vertical low rise dengan pertimbangan modal yang lebih kecil dengan harga terjangkau.

Standar bangunan dibangun lintas kelimuan dan lintas sektor. Insentif bagi developer yang mematuhi standar. Nilai-nilai yang harus dibangun: rumah sebagai tempat tinggal; rumah bukan instrument invesatasi; pemerintah tidak menyerahkan harga rumah pada mekanisme pasar.

3) Pendekatan Kolaboratif Dalam Pembangunan Formal Bagi Masyarakat Marjinal: Sebuah Renungan Bagi Program KPR-FLPP

Asnawi Manaf

| Akademisi Universitas Diponegoro



Ringkasan

Masyarakat Berpenghasilan Rendah (MBR) dalam definisi UU. No 1 tahun 2011 tentang Perumahan dan Kawasan Permukiman adalah adalah masyarakat yang mempunyai keterbatasan daya beli sehingga perlu mendapat dukungan pemerintah untuk memperoleh rumah. Kalimat ini secara tersurat menunjukkan bahwa rumah yang ditawarkan di pasar perumahan formal tidak dapat dijangkau oleh mereka sehingga mereka harus memenuhi kebutuhan rumahnya secara swadaya (self-help) atau melalui pasar perumahan informal.

Merespon hal ini pemerintah mengembangkan berbagai skema atau program perumahan rakyat. Salah satunya adalah skema pembiayaan KPR-FLPP (Kredit Kepemilikan Rumah Fasilitas Likuiditas Pembiayaan Perumahan). Program KPR-FLPP diharapkan dapat membantu Masyarakat Berpenghasilan Rendah (MBR) di dalam mengatasi keterbatasan daya belinya kepada perumahan formal. Namun demikian, belajar dari banyak pengalaman dan berbagai hasil penelitian yang pernah dilakukan penulis meragukan akan hal tersebut.

Tulisan ini menyajikan suatu hasil penelitian bahwa pendekatan mekanisme pasar yang diterapkan tanpa intervensi para pihak tidak bisa mengatasi permasalahan MBR sebagaimana yang diamanatkan dalam undang-undang perumahan tersebut. Tulisan ini menganjurkan bahwa sebagai jalan tengah antara kelemahan pendekatan pasar

formal di satu sisi dan perumahan swadaya di sisi yang lain perlu ada jalan ketiga (*third ways*) yang disebut dengan pendekatan kolaboratif. Pemerintah perlu mengembangkan pendekatan ini di dalam menerapkan program KPR-FLPP sehingga tidak begitu saja dilepas pemanfaatannya melalui pendekatan pasar perumahan formal.

Kesimpulan

Pendekatan kolaboratif dalam penyediaan perumahan bagi MBR memberi hasil yang lebih dapat menjamin atau membuka akses bagi kaum marjinal kepada sumber-sumber daya kunci pembangunan perumahan yang dibutuhkan. Salah satu faktor penting dari penerapan pendekatan kolaboratif di dalam mendorong keberpihakan bagi kaum marjinal adalah partisipasi publik untuk mengelola sumber daya kunci pembangunan secara transparan dan akuntabel. Pendekatan kolaboratif lebih sensitif pada keadaan masyarakat berpenghasilan rendah yang selama ini termarginalkan. Hal ini dapat dilihat dari banyaknya tipologi rumah tinggal yang dibangun sesuai dengan kondisi ekonomi masyarakat calon pengguna (*end user*) pada waktu tertentu.

Program KPR-FLPP (Kredit Kepemilikan Rumah Fasilitas Likuiditas Pembiayaan Perumahan) yang ditujukan untuk mengatasi permasalahan perumahan bagi MBR tidak hanya dilaksanakan dengan mendorong para pelaku bisnis perumahan saja, tetapi perlu melibatkan secara intens

masyarakat calon pengguna (*home-seeker*), pemerintah daerah, dan juga organisasi-organisasi non pemerintah. Selain itu diperlukan juga proses pembelajaran sosial untuk menjamin keberlanjutan komunitas (*sustainable community*) untuk mengatasi permasalahan yang dihadapi ketika telah menghuni perumahan tersebut. Pemerintah perlu mengembangkan pendekatan kolaboratif di dalam menerapkan program KPR-FLPP ini untuk mengatasi kelemahan pendekatan pasar formal.

4) Pelaksanaan Program Rumah Tidak Layak Huni (RTLH) Kota Surakarta dalam Pengembangan Aset Produktif Komunitas untuk Menciptakan Permukiman Berkelanjutan

Ogi Dani Sakarov

| Mahasiswa Universitas Sebelas Maret



Ringkasan

Program Perbaikan Rumah Tidak Layak Huni (RTLH) Kota Surakarta merupakan sebuah program untuk memperbaiki kondisi permukiman kumuh di Kota Surakarta dalam bentuk *sharing* program dengan beberapa pihak baik nasional maupun internasional.

Perlu dikaji bagaimana program tersebut memberikan peran dalam pengembangan aset produktif komunitas, yaitu aset yang dimiliki masyarakat guna terciptanya perumahan dan permukiman yang layak dan berkelanjutan, yang terdiri dari aset fisik, lingkungan, manusia, sosial ekonomi, teknologi dan spiritual.

Paper akan fokus membahas Program Perbaikan RTLH Kota Surakarta di Kelurahan Kratonan dan Kelurahan Gilingan, di mana kedua wilayah kelurahan tersebut memiliki karakteristik wilayah dan hasil pelaksanaan yang berbeda.

Kesimpulan

Kota Surakarta yang beberapa tahun terakhir mendapatkan predikat “berhasil” dalam menangani permasalahan permukiman kumuh dengan cara yang manusiawi dan diterima banyak pihak. Strategi yang mendasarkan pada keterpaduan program, kegiatan dan pembiayaan dari berbagai lembaga baik nasional maupun internasional merupakan kunci keberhasilan yang efektif. Pendekatan pembangunan dengan memanfaatkan aset produktif komunitas yang

pada gilirannya akan menciptakan perumahan dan permukiman yang layak dan berkelanjutan.

Rumah merupakan komponen utama dalam lingkungan perumahan dan permukiman, perbaikan rumah tidak layak menjadi layak merupakan langkah penting dalam peningkatan kualitas perumahan dan permukiman kumuh di Surakarta. Perbedaan karakteristik masing-masing kelurahan di Surakarta mengakibatkan hasil pelaksanaan yang berbeda pula.

5) Perumahan Swadaya: Revitalisasi Program P2BPK Untuk Meningkatkan Penyediaan Perumahan Swadaya

Aminudin | Praktisi



Ringkasan

Perkembangan perumahan swadaya dewasa ini (2013) ditandai dengan pelaksanaan program Bantuan Stimulan Perumahan Swadaya (BSPS) oleh Deputi Bidang Perumahan Swadaya, Kementerian Perumahan Rakyat (Kemenpera). Melalui program ini Kemenpera memberi bantuan dana tunai dengan nomenklatur bantuan sosial (bansos) pada masyarakat berpenghasilan rendah (MBR) sebesar Rp 7.500.000,- per-unit untuk kegiatan peningkatan kualitas (PK) dan Rp 15.000.000,- per unit untuk kegiatan pembangunan baru (PB).

Program serupa BSPS juga dilaksanakan beberapa provinsi dan kabupaten/kota seperti program rumah deret di Provinsi DKI Jakarta untuk kegiatan sejenis PK dengan bansos Rp 45.000.000,- per unit, program Rumah Sejahtera Layak Huni (RSLH) di Provinsi Riau beberapa tahun lalu dengan bansos terakhir (2013) Rp 40.000.000,- serta program serupa BSPS di Kabupaten Bekasi dengan SKPD pelaksana Dinas Sosial.

Sayangnya, beberapa program diatas belum mampu menjawab masalah MBR dalam memenuhi kebutuhan rumah sejahtera (tapak maupun susun). Meskipun pada tahun 2012 Deputi Perumahan Swadaya Kemenpera berhasil melaksanakan BSPS mendekati 250 ribu unit, hampir seluruhnya adalah kegiatan PK. Demikian

juga program serupa di daerah, lebih berorientasi PK dibanding PB.

Pengelompokan program penyediaan perumahan oleh Kemenpera melalui program rumah murah dan program rumah sangat murah (program cluster IV) menjadi bias. Program rumah murah berupa rumah sejahtera tapak dan susun oleh pengembang dengan dukungan pembinaan teknis Deputi Perumahan Formal, penyediaan prasarana dan sarana kawasan Deputi Pengembangan Kawasan, dan penyediaan pembiayaan Deputi Pembiayaan melalui Fasilitas Likuiditas Pembiayaan Perumahan (FLPP) tidak cukup efektif menyediakan rumah sejahtera bagi MBR. Ada dua masalah klasik yang tidak terpecahkan yaitu harga dan lokasi yang ditawarkan pengembang mismatch dengan kesanggupan membeli dan pilihan lokasi dari MBR. Bias juga mungkin terjadi ketika pengembang memilih cepat menjual rumah sejahtera dibanding memperhatikan apakah pembeli memenuhi syarat MBR atau tidak. Revitalisasi program Pembangunan Perumahan Bertumpu Pada Kelompok (P2BPK) mungkin jawaban yang tepat dalam upaya pemenuhan kebutuhan rumah sejahtera MBR. Program P2BPK dirancang memiliki instrumen kelembagaan MBR dan pendampingan sehingga masyarakat sanggup membangun sendiri perumahannya. P2BPK juga dirancang memiliki sistem pembiayaan yang pada saat ini dapat dimodifikasi dari tabungan MBR peserta P2BPK, penyediaan dana talangan (bridging fund) dari FLPP, dan memfungsikan kembali skim KPRS. Langkah ini diikuti dengan

sinergitas tugas dan fungsi 4 kedeputian di Kemenpera berupa pembinaan perumahan swadaya, pembinaan pengusaha perumahan, dukungan prasarana sarana kawasan, dan dukungan pembiayaan. Langkah sesudah itu adalah sinergitas dengan program/kegiatan kementerian/lembaga lain seperti pemanfaatan kelembagaan PIP2B, Pamsimas, Sanimas serta keringanan biaya IMB, listrik, dan air bersih. Langkah selanjutnya yaitu replikasi P2BPK di daerah termasuk mendorong daerah memiliki FLPP sebagai BLUD dan skim KPRS untuk perumahan swadaya di bank milik daerah.

Kesimpulan

Program P2BPK kurang diminati dikarenakan kurangnya sosialisasi terhadap masyarakat walaupun program ini akan membantu masyarakat dalam kepemilikan rumah tetapi perlunya kembali menjangkit animo masyarakat dalam pemetaan seiring dengan pendampingan pemerintah kota setempat.

Pemetaan masyarakat miskin perlu diidentifikasi dengan tepat agar sasaran masyarakat terhadap program dapat berkelanjutan. Program P2BPK diharapkan dapat disesuaikan mekanisme pendanaannya melalui pola multiyears sehingga dampak sosial dan proses membangun rasa kepemilikan terhadap intervensi pemenuhan kebutuhan rumah melalui program ini dapat lebih matang

6) Penanganan Permukiman Kumuh : Rusunawa Penjaringan Sari

Raka W Suryawandaru | Praktisi



Ringkasan

Penanganan permukiman kumuh merupakan salah satu agenda prioritas pembangunan perkotaan Indonesia di abad ke-21. Pertumbuhan ekonomi yang terus melaju dengan sendirinya akan diikuti oleh pertambahan jumlah penduduk yang datang untuk mencari kehidupan yang lebih baik. Ketidaksiapan pemerintah dalam mengantisipasi fenomena urbanisasi ini di masa lalu berdampak pada munculnya kawasan kumuh di kantong-kantong kota. Tanpa intervensi yang memadai dari pemerintah, khususnya pemerintah daerah, kualitas lingkungan akan menurun dan menjauhkannya dari cita-cita perwujudan ruang yang aman, nyaman, produktif dan berkelanjutan.

Pemerintah daerah harus berada pada baris terdepan penanganan permukiman kumuh karena mereka memiliki wewenang terbesar dalam penyelenggaraan permukiman dan memiliki akses terluas terhadap sumberdaya lokal. Dua faktor tersebut membuat mereka memiliki kesempatan untuk memahami akar masalah kumuh dan mengorganisir pemangku kepentingan lokal untuk berpikir dan bergerak menangani kumuh. Era desentralisasi mencatat bahwa beberapa daerah berhasil mengutilisasi peluang tersebut dengan baik dan menciptakan kawasan permukiman yang lebih layak huni. Kesuksesan pemerintah daerah tersebut dipercaya diraih berkat kejelian mereka mengembangkan praktek penanganan permukiman kumuh yang bertumpu pada pengetahuan lokal.

Tulisan ini mencoba memaparkan inovasi yang dilakukan oleh Kota Medan dan Surabaya sebagai dua kota yang berhasil keluar sebagai pemenang dalam penanganan permukiman kumuh berbasis pendekatan tersebut. Pengalaman mereka diharapkan dapat menjadi pembelajaran bagi kota-kota lain di Indonesia.

Kesimpulan

Pemerintah daerah harus berada pada baris terdepan penanganan permukiman kumuh karena mereka memiliki wewenang terbesar dalam penyelenggaraan permukiman dan memiliki akses terluas terhadap sumberdaya lokal.

Era desentralisasi mencatat bahwa beberapa daerah berhasil memanfaatkan peluang partisipasi masyarakat dalam tahapan perencanaan dan menciptakan kawasan permukiman yang lebih layak huni.

Kesuksesan pemerintah daerah dipengaruhi oleh faktor pengembangan kapasitas masyarakat melalui pengembangan praktek penanganan permukiman kumuh yang bertumpu pada pengetahuan masyarakat dan kearifan lokal.

7) Potret Permukiman Sungai Barito-Martapura

Dr. Liny Tambajong

| Kepala Bidang Tata Ruang Dinas Pekerjaan Umum Provinsi Sulawesi Utara



Ringkasan

Sungai menjadi bagian tak terpisahkan dari Banjarmasin, kota tertua di Kalimantan yang konon sudah ada sejak tahun 1526. Banjarmasin mendapat sebutan "Kota Seribu Sungai" lantaran anak Sungai Martapura dan Barito serta sejumlah kanal bangunan Belanda yang membelah-belah kota itu. Bagi urang banua banjar, sungai memiliki arti mendalam dan merupakan urat nadi kehidupan.

Begitu kota itu bertumbuh, permukiman pun bertambah padat termasuk rumah-rumah kayu dan semi permanen di tepian Sungai Martapura. Permukiman tepi sungai itu lalu dianggap menjadi bagian dari masalah perkotaan. Jejak jiwa dan emosi alami masyarakat terhadap sungai tampaknya tidak bertemu dengan para pembangun kota yang sibuk membangun daratan.

Kota Banjarmasin dengan luas 7.200 Ha sebagai waterfront city pada jamannnya seolah hilang ditelan modernitas perkembangan perkotaan melalui dinamisme pembangunan jalan. Padahal keberadaan sungai di Banjarmasin dan seluruh aktivitas khas di sepanjang aliran sungai merupakan sebuah keunikan tersendiri bagi Kota Banjarmasin yang mampu menjadi daya tarik wisata serta penanda citra kota. Ada yang menjadikan sungai sebagai halaman depan, ada pula yang menganggapnya bagian belakang rumah. Seakan gamang, sebagian rumah

mempunyai dua pintu utama, satu menghadap ke jalan dan sebuah lagi ke arah sungai.

Pola perkembangan permukiman sungai mengikuti pola jaringan transportasi. Karena sungai sebagai wadah transportasi maka orientasi permukiman menghadap kesungai dan berada diatas sungai. Rumah lamting adalah model rumah terapung yang bisa berfungsi sebagai tempat berjualan bagi masyarakat sungai dan bisa bergerak dan ditambatkan dimana saja. Rumah lamting akhirnya menjadi rumah diatas sungai yang memenuhi sungai Barito Martapura yang teridentifikasi berumur 46-60 tahun. Pemilik rumah adalah Masyarakat Berpenghasilan Rendah dengan status kepemilikan "tanah" diatas sungai ini dikenal dengan sebutan tanah warisan

Pola perkembangan permukiman berada di bantaran sungai menjadikan sungai sebagai daerah depan namun sejalan dengan perkembangan jalan di daratan maka rumah bantaran sungai ini memiliki 2 orientasi, sungai dan jalan teridentifikasi berumur 11-45 tahun. Pemilik Rumah adalah rata-rata Masyarakat berpenghasilan menengah dengan status tanah beragam Hak Milik, Hak Guna Bangunan, Hak Pakai, Hak Belum Terdaftar.

Sedangkan Pola perkembangan selanjutnya adalah Permukiman daratan, yaitu sekumpulan rumah yang berada di tanah kering/rawa. Biasanya berdiri diatas urugan tanah karena tanah di Kota banjarmasin adalah rawa. Namun karena

tanah urug mahal, maka hanya bagian depan yang diurug sedangkan bagian belakang panggung diatas tanah rawa. Pemilik rumah adalah masyarakat golongan menengah keatas dengan status tanah yang jelas. Untuk membangun rumah di daratan, pemilik rumah harus membeli tanah dan harus menguruk tanah karena kondisi tanah berawa.

Penataan Kota berbasis Sungai serta sebagai Kota Pusaka/Kota Budaya adalah konsep pengembangan Kota Banjarmasin kedepan. Permukiman pinggir sungai yang merupakan bagian dari budaya sungai ini adalah permukiman lama yang sebelumnya tumbuh secara spontan di sepanjang sungai dan di pusat kota pada lokasi-lokasi perkampungan lama seperti Kawasan Kuin, Sungai Jingah, Pasar Lama, Antasan, Pekapuran, Teluk Tiram, Teluk Dalam, Belitung, Kampung Melayu, dan lainnya

Kesimpulan

Penataan permukiman kumuh di bantaran sungai perlu melihat karakter lokal dari masyarakat yang tinggal di lokasi dan kebijakan pemerintah daerah membuat peraturan tegas terhadap kelayakan teknis permukiman walaupun resiko nya harus merelokasi masyarakat.

Penataan kota sebagai basis kota pusaka bukanlah mengeliminir konsep modernisasi tetapi juga menggali kembali potensi sosial dan budaya masyarakat dan menggabungkan konsep tersebut menjadi suatu konsep penataan kawasan

permukiman yang layak huni dengan melihat potensi karakteristik lokal.

8) Kampung Vertikal dan Transportasi Wisata Air, Penataan Permukiman Bantaran Kanal Berbasis Komunitas

Anita Syafitri Arif | Forum Permukiman Jakarta



Ringkasan

Komunitas permukiman belajar tentang tata kelola pemerintahan, sehingga secara mandiri dapat melakukan perencanaan secara mandiri antara lain contohnya adalah Pembangunan Jangka Menengah Program Penanggulangan Kemiskinan (PJM Pronangkis). Kelembagaan masyarakat yaitu Badan Keswadayaan Masyarakat (BKM) dan Lembaga Keswadayaan Masyarakat

(LKM) dapat mengembangkan potensi lokal. Apalagi jika komunitas telah menjadi komunitas madani. Permukiman di sepanjang kanal ini memiliki potensi untuk ditata dan menjadi daya tarik wisata. Kondisi perkampungan tersebut cukup padat. Maka jika hendak ditata harus dibuat hunian vertikal.

Jakarta dan kota besar di Indonesia mengalami tiga masalah utama, yaitu kemacetan dan polusi udara. Banjir di musim hujan sekaligus krisis air bersih, permukiman kumuh dan pengendalian populasi. Dahulu Indonesia jaya karena memiliki kekayaan alam yang besar; keanekaragaman hayati; swasembada pangan.

Kondisi Indonesia saat ini kurang menghargai pusaka budaya bangsa, pusaka alam, pusaka saujana, tata kelola yang buruk, luntur dan hilangnya kebanggaan kebangsaan. Kunci kekuatan di masa lalu : Bhineka Tunggal Ika; gotong royong (arsitektur tradisional banyak dilandasi gotong royong); ikrar sumpah pemuda. Pembangunan seharusnya berpusat pada masyarakat (*people-centered development*).

Kota harus melihat ruang daur hidup dan pengelolaannya hal tersebut harus diiringi dari membangkitkan jiwa patriotisme sebagai muara dari rasa kepemilikan masyarakat Indonesia yang berjati diri terhadap bangsa dan negara. Jiwa rasa memiliki tanah air merupakan landasan utama dalam menjaga keberlangsungan lingkungan dan mewujudkan permukiman yang aman, tertib dan

nyaman dimulai dari lingkungan tempat bermukimnya sendiri.

Kesimpulan

Masalah permukiman harus mulai dari pemahaman akan nasionalisme. Masyarakat Indonesia sudah menjadi konsumtif, sehingga harus meningkat menjadi masyarakat yang produktif dan berpikir kreatif.

Pada tingkat kelurahan/desa masyarakat harus diberdayakan untuk melakukan tata kelola yang baik, antara lain monitoring, evaluasi, jurnalisme warga. Degradasi lingkungan di Jakarta dan kota besar lainnya harus segera dikelola dan diatasi dengan baik melalui program dan lembaga perlu dibangun untuk mewujudkan permukiman yang layak dan terjangkau bagi semua.

Pendekatan kepada masyarakat yang tinggal di kawasan kumuh dapat dilakukan oleh pemerintah dengan menggandeng Lembaga Swadaya Masyarakat (LSM) yang peduli dengan perumahan dan permukiman.

RUANG TUNGGU
NARAIUMBER





G. TATA RUANG & URBAN DESIGN

1) Mengintip Sisi Humanis Kota-Kota 4 Negara

Rendy Adriyan Diningrat, ST.

| Mahasiswa Universitas Gadjah Mada



Ringkasan

Menurut padanan kata yang lebih sederhana, kota humanis sering diartikan sebagai kota yang nyaman dan manusiawi. Interpretasi kenyamanan dan manusiawi acapkali bias mengingat kedua kata ini merupakan hal yang subyektif untuk diinterpretasikan. Sehingga perlu untuk menunjukkan dan mendiskusikan sisi humanis yang terbentuk di kota-kota empat negara, yakni Jerman, Singapura, Malaysia, dan Indonesia. Adapun perbandingan tersebut dikelompokkan ke dalam 4 tema pembentuk kota yakni perumahan dan permukiman; sirkulasi dan transportasi; infrastruktur; lingkungan hidup, dan pariwisata.

Makalah ini memberikan wawasan kota humanis yang begitu global sehingga perlu diterapkan tema humanis untuk diadopsi di Indonesia.

Kesimpulan

Humanis adalah pandangan yang mempertimbangkan faktor kemanusiaan, dengan demikian kota yang humanis adalah kota yang membuat nyaman masyarakat yang tinggal didalamnya. Belajar dari negara maju, Jerman menerapkan rekayasa tata guna lahan campuran yang humanis, kebersihan dan kerapian kota serta sarana dan prasarannya terjaga;; sedangkan Singapura menyediakan hunian dengan konsep dan manajemen yang disediakan oleh pemerintah yang dapat diakses oleh masyarakat secara adil, sedangkan di Malaysia transportasi sudah terintegrasi.

Kita perlu belajar konsep humanisme di Malaysia, Singapura, Jerman, sehingga menciptakan konsep humanis dan kota berkelanjutan yang sesuai dengan kondisi di Indonesia. Apakah karena ada taman bermain seperti Taman Balekambang di Solo, atau apakah ada ruang parkir yang memadai sehingga tidak memakan bahu jalan, atau apakah ada *car sharing* sehingga mengurangi jumlah kendaraan di jalan. Jadi konsep humanis dapat diterapkan di Indonesia dengan memperhatikan karakteristik lokal dari kota-kota kita.

2) Dari Sebuah Kenyamanan hingga Preman Bermuka Seram : Peran Taman dalam Hidup Berkota (Studi Kasus : Taman Bungkul, Surabaya)

Widiani Purnomosari
| Kementerian Pekerjaan Umum



Ringkasan

Taman kota sangat sangat diharapkan oleh lapisan masyarakat, baik dari segi laki-laki, perempuan, anak-anak, lansia. Sebagai salah satu contoh taman perkotaan yang baik adalah Taman Bungkul berada di Jalan Darmo, Surabaya. Terbukti dengan keberadaan fasilitas Taman Bungkul tersebut mampu memberikan kepuasan perasaan bagi penggunaanya karena Taman Bungkul tersebut masih dapat dikatakan aman sehingga pengguna merasakan nyaman pada saat melakukan aktivitas di taman tersebut.

Kesimpulan

Penyediaan taman kota terutama di kota-kota besar sangat di butuhkan lapisan masyarakat. Karena taman kota bisa digunakan sebagai tempat sarana berolahraga, atau untuk bersantai saja. Karena itu perlu perhatian dari pihak pengelola dan pengelola taman bisa berkoordinasi dengan pihak kepolisian, Satuan Polisi Pamong Praja, pihak kebersihan dan pihak swasta lainnya. Hal ini agar taman tersebut kebersihannya dan keamanannya tetap terjaga. Untuk penunjang fasilitas bisa di tambahkan *wifi* agar kenyamanan lebih terciptakan.

3) Penataan Taman Serasuba Kota Bima

Faqih Ashri;
Lisa Dwi Wulandari; dan
Dian Kusuma Wardhani
| Mahasiswa Universitas Brawijaya



Ringkasan

Kawasan Kesultanan Bima merupakan salah satu daerah tujuan wisata budaya yang mempunyai potensi untuk dikembangkan, namun kondisi yang terjadi saat ini memperlihatkan kawasan yang tidak tertata, penurunan kualitas, dan efek visual yang kurang baik. Salah satu objek yang mengalami pengaruh buruk tersebut adalah Taman Serasuba. Permasalahan ini disebabkan oleh transisi fungsi lahan dalam kawasan penelitian. Penelitian ini untuk mengetahui karakteristik fisik dan fungsional Taman Serasuba, mengetahui kesesuaian Taman Serasuba dengan kebutuhan pengguna, serta menyusun konsep penataan Taman Serasuba. Metode penelitian yang digunakan adalah deskriptif kualitatif dan deskriptif rasionalistik dengan teknik analisis menggunakan *behavioral mapping* (*Place Centered Mapping* dan *Person Centered Mapping*) dan didukung dengan deskriptif kualitatif.

Didapatkan dari hasil penelitian bahwa karakteristik fisik dan fungsional dari Taman Serasuba ini masih belum memadai untuk mendukung fungsi taman. Hal ini dilihat dari ketersediaan fasilitas dan elemen taman yang masih kurang. Diperlukan penerapan konsep *mixed use* dengan meletakkan beberapa fungsi ruang yang berbeda, dengan mempertimbangkan eksistensi bangunan bersejarah di sekitarnya.

Kesimpulan

Sarana dan prasarana Taman Serasuba harus dipelihara dengan baik dan berkala agar dapat mengembalikan fungsi taman sebagai paru-paru kota yang nyaman dan aman, sehingga taman kota dapat kembali digunakan oleh masyarakat. Revitalisasi kawasan yang memiliki nilai historis dan warisan yang tinggi perlu dilakukan secara hati-hati sehingga 'hubungan' antara masa lalu dan masa datang tidak hilang. Oleh karena itu, kerjasama dengan masyarakat dan pihak swasta dalam revitalisasi kawasan perlu dilakukan secara baik dan intensif. Penelitian ini merupakan upaya mengembalikan fungsi simbolis dari Taman Serasuba sebagai kawasan pusaka dan *center of attraction* bagi masyarakat Kota Bima.

4) Children's Participation in Urban Design through Co-Creative Activity (Case Study : Riung Gunung Reimagining Bandung 2035)

Aulia Amanda; dan
Dimas Sandya
| Komunitas Sabahat Kota

Ringkasan

Tim Sahabat Kota Bandung mengadakan workshop Pengenalan Kota untuk anak-anak di Kota Bandung. *Workshop* ini bertujuan



untuk memberikan kesempatan bagi anak-anak untuk membangun kedekatan dan empati terhadap kota, menyuarakan visi dan aspirasi anak tentang kota yang ideal bagi mereka, dan menjadi bagian dari gerakan untuk menciptakan kota ramah anak. Melalui pendekatan bercerita, anak-anak diharapkan memiliki ikatan emosional dengan kota yang mereka tinggali sekaligus menggunakan sensitivitas panca inderanya untuk mengenali kondisi kotanya. Di akhir sesi *workshop*, anak-anak diajarkan untuk mendesain kota idaman mereka.

Kesimpulan

Saat ini sebagian besar kota belum dirancang dengan melibatkan anak-anak sebagai warga kota. Padahal setiap anak memiliki hak untuk hidup dalam lingkungan yang mendukung tumbuh kembang mereka, baik secara fisik, mental maupun sosial. Dalam merancang maupun merencanakan sebuah kota adalah sebuah proses yang seharusnya melibatkan setiap warganya,

termasuk anak-anak. Anak-anak merupakan bagian signifikan dari demografi masyarakat kota, sehingga aspirasi dan kebutuhan mereka perlu dipertimbangkan dalam pembangunan kota.

5) Sebuah Perjalanan Menyusuri Ruang (Bedah Buku)

Herlin Sukmarini | Praktisi



Ringkasan

Buku ini berisikan kumpulan goresan-goresan puisi yang pernah dimuat di Buletin Berita Penataan Ruang (BPR), dan beberapa essay telah di muat di majalah Kiprah, Properti Indonesia, Properti & Bank. Pada hakikatnya alam semesta ini adalah hamparan ruang 'persembahan' Sang Pencipta, merupakan anugerah yang harus dikelola secara baik agar berkelanjutan. Kita-lah manusia yang menjadi

aktor dan aktris-nya yang tengah melanglang di jagad semesta raya dengan 'kereta ekspres' melintasi ruang dan waktu, melintasi materi dan energi, melintasi peristiwa dan informasi. Inilah saatnya kita mengambil peran masing-masing untuk mewujudkan Ruang semesta Raya bernama Indonesia yang aman, nyaman, produktif, adil dan berkelanjutan untuk sebesar-besarnya kemakmuran rakyat.

Kesimpulan

Seluruh potensi pemanfaatan ruang publik khususnya pada jalur hijau, jalur biru, dan ruang terbuka lainnya perlu didorong pemanfaatan dan pengelolaannya. Dalam konteks ini, pemerintah memiliki kewajiban untuk menyediakan ruang publik dimana pada prakteknya ruang ini dapat dimanifestasikan sebagai bentuk fisik keruangan seperti taman kota, jalur pedestrian, promenade, boulevard, plasa, sudut jalan, lahan kosong, lapangan, bundaran dan lain-lainnya. Sudah seharusnya penataan kota harus bertumpu pada kebutuhan masyarakat, tidak hanya atas pertimbangan ekonomis semata.

6) Penataan Kawasan Kali Pepe

Eko Setyo Winanto

| Komunitas Ngrekso Lepen Mangku Keprabon



Ringkasan

Budaya Sungai dapat diartikan sebagai cara hidup yang berada di pinggir sungai, tempat kehidupan dan sungai membentuk karakter masyarakat yang akan tercermin dalam kehidupan fisik, sosial dan ekonominya. Sedangkan rumah tidak dapat diartikan sebagai rumah secara fisik, namun sebagai proses penghuni terhadap rumah itu sendiri.

Konsep penataan permukiman di Bantaran Kali Pepe Kota Solo adalah kompilasi antara kriteria penataan permukiman tepi sungai yang diperoleh dari budaya sungai dengan bentuk penataan yang dituangkan dalam RTRW dan pendapat para pakar. Konsep penataan tersebut antara lain mempertahankan permukiman di bantaran sungai dengan mempertahankan pola massa bangunan

seperti yang ada, namun juga dengan pembatasan pertumbuhan permukiman baru pada sisi bantaran sungai; pemindahan permukiman liar yang berumur kurang dari 50 tahun yang berada di tepi sungai ke model permukiman lanting dengan konstruksi mengapung; faset bangunan diperbaiki dengan arah orientasi bangunan ke sungai; RTH diletakkan di antara massa bangunan dan di depan bangunan tradisional asli untuk menonjolkan kesan *heritage*.

Kesimpulan

Inisiatif untuk melakukan peningkatan kualitas suatu kawasan permukiman tidak harus berawal dari Pemerintah tetapi dapat pula berasal dari sebuah komunitas yang peduli untuk memperbaiki/ peremajaan di kawasan tempat tinggalnya bahkan melakukan program-program yang sifatnya pemberdayaan masyarakat. Hal terpenting adalah program-program yang dibuat oleh komunitas tersebut sejalan dengan visi misi kotanya.

Adaptasi masyarakat terhadap lingkungan sungai sebaiknya tidak hanya sebatas pada 'proteksi' terhadap individu masyarakat, tetapi juga dengan memperhitungkan dampak yang ditimbulkan terhadap lingkungan akibat adaptasi yang dilakukan. Oleh karena itu, konsep penataan permukiman di pinggir sungai perlu dilakukan dengan hati-hati. Kita harus dapat menjadikan air sebagai sahabat bukan lagi ancaman.

7) Peluang dan Tantangan Penataan Ruang di Kabupaten Konsevasi. Kasus : Kab. Aceh Selatan

Rendy Bayu Aditya

| Mahasiswa Universitas Gadjah Mada

Timur Senayan, 24 - 26 Oktober 20



Ringkasan

Kabupaten konservasi merupakan sebuah wilayah administrasi yang menyelenggarakan pembangunan berlandaskan pemanfaatan berkelanjutan perlindungan sistem penyangga kehidupan dan pengawetan keanekaragaman hayati serta kriteria lainnya yang dianggap memiliki andil besar dalam upaya perlindungan ekologis.

Kabupaten Aceh Selatan merupakan salah satu Kabupaten Konservasi memiliki nilai ekologis dan

sumber daya alam cukup besar yang perlu mendapat perhatian untuk dilestarikan, karena lebih dari 70% wilayahnya adalah kawasan lindung. Dalam pengelolaannya, kabupaten konservasi ini membutuhkan strategi khusus karena mempertimbangkan nilai kelestarian ekologis yang tinggi dalam lingkup lokal, maupun lingkup nasional.

Kesimpulan

Keterbatasan lahan yang dapat dimanfaatkan sebagai kawasan budidaya di kabupaten konservasi sepintas tampak menjadi halangan dalam pengembangan wilayah tersebut. Namun bila dicermati, keberadaan kawasan lindung yang mendominasi sebuah wilayah kabupaten justru dapat memberikan manfaat yang besar.

Strategi yang tepat dalam pengelolaan kabupaten konservasi ini adalah melalui perubahan sudut pandang seluruh *stakeholder* termasuk masyarakat terhadap kawasan lindung yang tidak hanya merupakan keterbatasan, melainkan aset jangka panjang dalam pembangunan berkelanjutan; pengoptimalan potensi lokal baik alam maupun potensi masyarakat dengan tetap menjaga fungsi lindung; pengendalian dan pembatasan kawasan budidaya, khususnya kawasan permukiman dan kawasan pertambangan yang merambah kawasan lindung; dan mempertimbangkan mitigasi bencana dalam setiap aspek pembangunan kabupaten.

8) Ruang Publik yang Aman bagi Kaum Wanita

Dea Desita | Mahasiswa Universitas Diponegoro



Ringkasan

Ruang publik merupakan ruang komunal milik bersama, tempat masyarakat melakukan aktivitas secara fungsional, baik individual maupun dalam kelompok aktivitas. Ruang Publik seharusnya dapat mengakomodasi kebutuhan penggunanya, dan dapat diakses oleh semua kalangan, termasuk dalam memberikan rasa aman bagi kaum wanita pengguna ruang publik.

Kawasan Simpang Lima di Kota Semarang sering dikunjungi oleh kaum wanita, dan menjadi studi kasus dalam penelitian untuk menemukan kebutuhan minimum kaum wanita di ruang publik. Sebagai kawasan yang terletak di pusat Kota Semarang, maka pengadaan dan perbaikan fasilitas keamanan penting kaitannya dalam

menunjang fungsi pengembangan kawasan sebagai kawasan perdagangan jasa berskala regional. Dengan pengadaan dan perbaikan fasilitas ruang publik yang terkondisi aman bagi pengunjung wanita seperti halte, lampu pedestrian, penandaan, telepon umum, dan kamera CCTV, maka pengunjung wanita sebagai komunitas kota akan merasa aman mengakses Kawasan Simpang Lima untuk berbagai tujuan aktivitas belanja, makan, dan olahraga.

Kesimpulan

Ruang publik yang aman diakses kaum wanita harus mengalami pengendalian dari segi kondisi fisik ruang publik dengan mempermudah dan mengkondisikan keamanan dalam hal aksesibilitas antara lain mengadakan jalur penyeberangan dan *ramp* sebelum masuk ke trotoar atau bangunan). Fasilitas aman diadakan pada titik-titik lokasi yang padat aktivitas, dan sering dikunjungi pengunjung wanita. Tanggung jawab untuk menciptakan kondisi yang aman bagi semua pihak, tidak hanya bagi pemerintah saja, melainkan juga merupakan tanggung jawab bagi setiap pengguna ruang publik.

9) Upaya Membangun Pojok Kreatif dan Cangkrukan di ruang Publik untuk Menciptakan Atmosfer Kreatif di Kota Surabaya

Early Rachmawati | Praktisi



Ringkasan

Komunitas pendidikan adalah pilar utama dalam pembangunan iklim inovatif dan kreatif sebuah kota. Penciptaan iklim kreatif tujuannya adalah pengembangan potensi positif dan meminimalisir potensi negatif. Di Kota Surabaya pojok-pojok kreatif di ruang publik Kota Surabaya mengambil peran sebagai sarana yang memadai untuk menyalurkan potensi dan kreatifitas para siswa dan mahasiswa melalui Komunitas Cangkruk, dimana kegiatan utamanya adalah ajang berbagi informasi tentang aktifitas masing - masing komunitas seni/pendidikan di Kota Surabaya. Ide

pojok kreatif tidak terbatas di metropolis asal ada penggeraknya dan sesuai dengan kondisi lingkungannya seperti kelompok tani.

Harus ada dukungan pemerintah agar komunitas tidak kearah negatif misalnya dengan mengubah kursi taman menjadi kursi *single* dan perlu didesain ulang berdasarkan evaluasi yang dilakukan. Syarat penyediaan sarana dan prasarana seperti ini adalah fasilitas yang memadai, murah, dan mudah untuk diakses, merata diseluruh kota, perlu pemahaman dan komitmen dari banyak pihak, peran komunitas sebagai fasilitator penyebaran informasi dan kegiatan seni/budaya, kebijakan yang mendukung iklim kreatif, serta pemanfaatan sumberdaya yang telah tersedia.

Kesimpulan

Masyarakat harus memiliki tanggungjawab dan rasa memiliki untuk dapat sepenuhnya berpartisipasi dalam pembangunan kota. Kota yang baik adalah kota yang memfasilitasi kegiatan komunitas melalui penciptaan iklim kreatif melalui pertunjukan kesenian, teknologi, toleransi dan kepercayaan. Masyarakat bergerak lewat kegiatan komunitas seperti contohnya 'cangkrukan' yang terpencair di berbagai tempatakhirnya akan ikut membangun kota ke arah positif. Semakin bergeraknya suatu kota maka support APBD-nya akan semakin berkurang. Dana dari luar dapat juga menggerakkan kota tersebut.

10) Respon Penghuni Terhadap Tata Ruang Permukiman Warga Terdampak Erupsi Merapi 2010 (Studi Kasus Hunian Tatap Batur Desa Kepuharjo Sleman Daerah Istimewa Yogyakarta)

Musyawahroh Sofyan

| Akademisi Universitas Sebelas Maret



Ringkasan

Erupsi Gunung Merapi di Yogyakarta pada Tahun 2010 memaksa ratusan warga yang tinggal di area rawan bencana meninggalkan permukiman mereka dan tinggal di hunian sementara (Huntara). Pemerintah daerah menyediakan Hunian tetap (Huntap) namun baru dihuni sekitar 64%, karena alasan kurangnya fasilitas dan masalah ekonomi. Berdasarkan penelitian, Sebagian besar warga kurang puas dengan luas

rumah serta lahan, namun sebagian besar warga merasa puas dengan konstruksi bangunan senilai Rp. 30 juta rupiah dari pemerintah. Seluruh warga puas dengan fasilitas dasar yang disediakan antara lain drainase, bak sampah, ruang terbuka publik, taman dan warung, termasuk masjid bantuan dari perguruan tinggi.

Harapan para penghuni huntap dimasa datang adalah terdapatnya pendampingan program pelatihan, dan kembalinya kondisi penghidupan seperti sebelum erupsi. Untuk mengantisipasi masyarakat tidak bermukim kembali di Lereng Merapi diperlukan peraturan untuk melarang masyarakat bermukim di lereng namun masih diperbolehkan untuk berkebun/bertani. Peraturan tersebut juga akan mengatur transportasi yang memisahkan akses truk penambang pasir, dengan akses masyarakat dan jalur evakuasi.

Kesimpulan

Masyarakat ternyata belum siap 100% untuk tinggal di huntap, sehingga diperlukan sosialisasi untuk merubah pola pikir penghuni agar dapat bermukim di perumahan dibanding lereng gunung yang berbahaya. Untuk membangun hunian tetap, lokasi dan penyediaan fasilitas harus diperhatikan. Diperlukan penanganan khusus untuk meningkatkan kesejahteraan penghuni melalui pemberian modal, pelatihan, dan ditindaklanjuti dengan pendampingan dan penyaluran produk-produk yang dihasilkan masyarakat.

11) Perubahan Guna Lahan di Kawasan Cagar Budaya Sekaligus Kawasan Tumbuh Cepat Perkotaan (Studi Kasus: Desa Tlogo Kecamatan Prambanan Kabupaten Klaten)

Rendy Bayu Aditya

| Mahasiswa Universitas Gadjah Mada

DAN URBAN DESIG

anayan, 24 - 26 Oktober 2013



Ringkasan

Peralihan pemanfaatan ruang di kawasan sekitar Candi Prambanan terjadi sejak tahun 1980an hingga 2000an yang merupakan kawasan cagar budaya. Peralihan pemanfaatan ruang ini menimbulkan persoalan-persoalan baru yang hingga saat ini dibutuhkan upaya pengendalian pertumbuhan dari kawasan tersebut. Pelaku utama pemicu peralihan pemanfaatan ruang ini adalah pemerintah daerah. Peralihan pemanfaatan ruang yang ada disebabkan oleh kegiatan yang terkait erat dengan wisata pada

Kawasan Candi Prambanan, dengan merubah lahan pertanian menjadi permukiman yang mendukung aktivitas pariwisata (penginapan dan perdagangan/jasa), sehingga pada sisi lain nilai ekonomi lahan juga meningkat seiring perkembangan aktivitas.

Dampak kawasan wisata candi ini sangat bermanfaat bagi masyarakat. Namun perlu dilakukan *review* RDTR dengan memasukkan nilai-nilai budaya, dan penegakan regulasi tata ruang serta peraturan zonasi terhadap pengendalian pertumbuhan kawasan, sehingga fungsi cagar budaya dan wisata dengan fungsi permukiman saling mendukung.

Berbagai faktor yang mempengaruhi dalam peralihan pemanfaatan ruang perlu dilandasi proses penerapan instrumen pengendalian terutama dalam menjaga aset nasional terhadap kawasan cagar budaya ataupun bangunan-bangunan tradisional yang menjadi warisan bagi masa yang akan datang.

Kesimpulan

Perkembangan penataan ruang perkotaan perlu mencantumkan nilai-nilai kearifan lokal. Dalam menetapkan regulasi baru harus melihat regulasi lama, agar pelaksana di lapangan tidak salah mengambil keputusan.

Perlu konsistensi dalam penegakan hukum (perencanaan, pembangunan, dan pengendalian). Pariwisata selalu membutuhkan infrastruktur

pendukung, namun di satu sisi infrastruktur tersebut dapat pula menjadi pemicu perubahan guna lahan yang bila tidak dikendalikan bisa menjadi tidak sesuai dengan arahan yang telah ditetapkan.

Dengan begitu kendali terhadap dampak dari adanya pembangunan infrastruktur terhadap perubahan guna lahan juga harus menjadi masukan dalam perumusan kebijakan tata ruang.

Nilai sisi ekonomi suatu lahan cagar budaya bukanlah suatu aspek yang perlu digali sepenuhnya, prioritas dalam penetapan kebijakan adalah melakukan konservasi dan perlindungan terhadap aset nasional tersebut agar lebih terjaga.



H. RISET & TEKNOLOGI

1) Mobilitas Hijau Perkotaan

Toto Sugito | Komunitas Bike To Work



Ringkasan

Komunitas *Bike to work* lahir karena efek *global warming* yang sudah meluas dipicu dari berkurangnya kawasan hutan dan pertumbuhan industri yang cepat. Hal ini yang menjadi landasan untuk mengubah kondisi kota yang semakin sesak dengan kendaraan menuju kondisi yang lebih baik. Gerakan ini bukan hanya gerakan untuk lingkungan tetapi juga gerakan moral dimana sepeda dijadikan filosofi hidup untuk keseimbangan, penggunaan sepeda tidak mengenal status dan bisa posisi seseorang. Gerakan ini sudah banyak mendapatkan penghargaan salah satunya adalah *Indonesia the most recommended consumer community*.

Kesimpulan

Komunitas *Bike to Work* mengusulkan masterplan jalur sepeda dan pejalan kaki yang terhubung dengan transportasi publik, stasiun dan terminal dengan tujuan untuk mengurangi ruang-ruang yang 'habis termakan' oleh kendaraan. Salah satunya adalah sepanjang jalur Kanal Banjir Timur disediakan jalur sepeda yang terasa eksklusif sehingga orang lebih bangga menggunakan sepeda dari pada kendaraan bermotor. Komunitas *Bike to Work* memimpikan suatu saat nanti stasiun pompa bensin tidak menyediakan bensin lagi tetapi air galon untuk orang berjalan dan bersepeda. *Save Energy!*

2) Pembangunan Berkelanjutan dan Mobilitas Perkotaan : Sejauh Mana Museum Berperan?

Cucu Nuris Arianto

| Akademisi Universitas Indonesia

Ringkasan

Pembangunan berkelanjutan berarti masyarakat dapat bertahan hidup dalam biosfer planet bumi yang memiliki batas kemampuan dalam memenuhi kebutuhan hidup bagi manusia dan

non-spesies manusia. Ini berarti bahwa setiap manusia harus terdidik, terlatih, terlibat, dan berkomitmen dalam rangka untuk memainkan peran mereka secara sadar dan sukarela.



Pembangunan berkelanjutan dari aspek pendidikan dibahas dalam tulisan ini melalui pertanyaan mendasar tentang bagaimana sebuah museum ikut memahami dan menjawab kebutuhan masyarakat saat ini dan melihat peluang bagi museum untuk memainkan peran lebih penting dalam memfasilitasi refleksi publik melalui komunikasi budaya secara realitis.

Kesimpulan

Museum dikaitkan dengan konsep pembangunan berkelanjutan adalah untuk melihat konsep transformasi museum, dimana kita melihat bahwa museum pada abad ke-19 berupa gedung, abad ke-20 berupa kamera, dan abad ke-21 sederhana sebuah telepon genggam. Kita harus

menyadari bahwa saat ini kita masuk era globalisasi dimana perubahan terjadi sangat cepat, maka manusia harus menyesuaikan diri dengan cepat terhadap perubahan ini.

3) Pengantar Panduan Konservasi Bangunan Bersejarah Masa Kolonial (Bedah Buku)

Nadya Purwestri | Pusat Dokumentasi Arsitektur



Ringkasan

Pengalaman kepastakaan dan lapangan serta atas permintaan orang banyak (terutama yang bergerak dalam praktek konservasi bangunan bersejarah), mendorong ditulisnya buku pengantar ini. Dalam penyusunannya ternyata ditemukan ranah konservasi sangat kaya bila disimak dan diuraikan satu persatu. Namun buku

ini sedikitnya secara skematik telah mencoba menguraikan proses penanganan konservasi seperti restorasi, rekonstruksi, rehabilitasi dan konsolidasi.

Kesimpulan

Bangunan cagar budaya sebagai saksi sejarah perjalanan sebuah kota dapat ditemui di hampir setiap kota-kota besar dan kecil di seluruh Indonesia. Banyak yang masih berada dalam kondisi baik dan terus digunakan dan dipelihara dengan baik, namun banyak juga yang terlantar dan rusak. Walau bagaimanapun kondisinya, bangunan-bangunan tersebut turut membentuk wajah sebuah kota. Buku ini dimaksudkan untuk memberikan pengantar panduan bagi pelaksanaan konservasi sebuah bangunan, mengingat buku panduan seperti ini belum banyak terdapat di Indonesia.

4) Pemanfaatan Potensi Sumber Daya Alam dan Fungsi Ekologis dalam Upaya Rehabilitasi Habitat Wilayah Pesisir

Dr. Ir. Arwindrasti B. K., M.Si.

| Akademisi Universitas Trisakti

Ringkasan

Hutan mangrove di Indonesia sudah mulai dieksploitasi lebih dari 70 tahun, luas hutan

mangrove di Indonesia diperkirakan antara 4 – 5 juta hektar dari semula \pm 600 ribu hektar dan dari semula terdapat 37 jenis pohon berkurang menjadi 11 jenis.



Kecenderungan ini berakibat sangat luas yaitu kepada kerusakan lingkungan pesisir akibat peran hutan mangrove sebagai pengendali kualitas lingkungan antara daratan dan lautan yang dikenal dengan istilah wilayah pesisir sudah mengalami kerusakan. Pengembangan wilayah pesisir sebagai daerah tujuan wisata yang berada di dalam lingkungan alam yang nyaman dan harmonis membutuhkan penanganan sistem tata ruang dalam penataan zona-zona ruang (preservasi, konservasi dan pengembangan) untuk batas-batas fisik kegunaan lahan, fungsi ekologis pada suatu bentuk ruang pada lahan yang akan dikembangkan bagi kepentingan keberlangsungan hutan mangrove.

Kesimpulan

Di Kepulauan Seribu, DKI Jakarta kondisi ekosistem mangrovenya rusak parah, suplai mangrove sudah tidak sesuai kebutuhan, yaitu kebutuhan masyarakat pesisir yang menggantungkan hasil produksi ikan tiap tahun pada hutan mangrove. Diusulkan untuk penanganan hutan mangrove di DKI Jakarta ditetapkan zona reservasi dan zona konservasi berada di depan sedangkan zona pengembangan di belakang.

5) Tele Compact City : Inovasi Konsep Penataan Kota Masa Depan Berwawasan Lingkungan Untuk Mempertahankan Telepak Ekologi dan Mereduksi Mobilitas di Indonesia

Sabaruddin;
Amilatush Sholichah; dan
Kusumaning Dyah Larasati.
| Mahasiswa Institut Teknologi Sepuluh
November

Ringkasan

Tele-Compact City merupakan sebuah gagasan konsep penataan ruang kota yang menitikberatkan pada pembangunan kawasan kota yang padat dan berpola campuran pada suatu wilayah terpusat dan mengoptimalkan

teknologi informasi dan komunikasi dalam aktivitas ekonomi perkotaan konsep ini dapat meminimalkan mobilitas dan mempertahankan telapak ekologis sehingga terwujud kota yang hemat energi, dan berkelanjutan di Indonesia.



Kesimpulan

Tele-Compact City itu bukan konsep pembangunan perkotaan yang baru, melainkan konsep sudah ada lama dan kini berkembang di beberapa negara maju. Aplikasi pembangunan perkotaan *Tele-Compact City* ini perlu didukung oleh pengembangan teknologi, khususnya bidang informasi dan telekomunikasi.

6) Alternatif Material Bangunan Hunian dan Furniture Untuk Mendukung Kota Ramah Lingkungan

Ponco Yulistio

| Mahasiswa Universitas Negeri Jakarta



Ringkasan

Konsep pembangunan perkotaan telah mengadopsi beberapa pendekatan untuk mewujudkan kota yang lebih ramah lingkungan, antara lain melalui pemenuhan kebutuhan masyarakat perkotaan akan material bangunan hunian dan furniture yang mengurangi penggunaan bahan kayu yang berasal dari hutan dengan penggunaan bambu sebagai alternatif material bangunan. Salah satu jenis bambu yang baik untuk dijadikan material bangunan adalah bambu jenis Sembilang (*Dendrocalamus Giganteus*), yang dapat diolah menjadi papan

partikel sesuai Standar Nasional Indonesia (SNI) 03 -2105 -2006 berdasarkan penelitian Unit Pelayanan Teknis Balai Penelitian dan Pengembangan Biomaterial Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia (LIPI) Cibinong Bogor.

Konstruksi alternatif memberikan pencerahan terhadap potensi lokal yang terdapat di Indonesia dengan menciptakan andalan material sebagai bahan material konstruksi sehingga dengan harga yang lebih terjangkau, material seperti bambu dapat menjadi potensi untuk diaplikasikan dan dilakukan ekspor ke luar negeri.

Kesimpulan

Bambu secara tradisional telah secara umum dipakai sebagai bahan bangunan di daerah iklim tropis maupun sub-tropis. Papan partikel yang terbuat dari bambu sangat memungkinkan bila diproduksi dengan skala produksi yang lebih besar (untuk skala industri), seperti industri papan partikel dari limbah kayu atau limbah bahan lainnya yang sudah ada. Yang dapat diaplikasikan menjadi panel sebagai bagian dari lantai, dinding, plafon, pintu ataupun furniture yang ramah lingkungan. Materi tersebut diharapkan dapat dipergunakan secara luas di perkotaan dan membantu kota-kota menjalani kehidupan yang lebih pro-lingkungan.

7) Effort in Urban Coproduction Process a Lesson Learned in Converting Gasolin Pump Station to Open Space in Surabaya

Valid Hasyimi

| Mahasiswa Institut Teknologi Bandung

Djoko Santoso Abi Suroso

| Akademisi Institut Teknologi Bandung



Ringkasan

Pemerintah Kota Surabaya memiliki visi pembangunan kota yang menitikberatkan pada keseimbangan antara aspek ekonomi dan ekologis dengan nama *Surabaya Eco City*. Salah satu programnya adalah dengan meningkatkan luasan dari Ruang Terbuka Hijau Publik sesuai dengan target dari RTRW Kota Surabaya.

Kebijakan yang diambil oleh Pemerintah Kota Surabaya adalah dengan konversi lahan Stasiun

Pengisian Bahan Bakar Umum (SPBU) yang tidak sesuai guna lahannya menjadi Ruang Terbuka Hijau (RTH) publik. Walaupun luasnya relatif kecil, namun Pemerintah Kota Surabaya sangat optimis untuk menjadikan langkah ini sebagai awal peningkatan luasan RTH di Kota Surabaya.

Kesimpulan

Dalam proses konversi lahan SPBU menjadi RTH Publik ini, terdapat lima tahap kejadian yaitu kemunculan isu, tahap pembahasan isu, tahap pengambilan keputusan, dan tahap konversi yang keseluruhan dikoordinasikan oleh pemerintah.

Keberhasilan pembuatan taman kota dari lahan Eks SPBU ini tidak lepas dari berbagai faktor, antara lain kuatnya isu, latar belakang, dan tujuan kebijakan; faktor kepemimpinan; faktor internal pemerintah; dan faktor eksternal pemerintah.





Pusat Inovasi dan Riset	
Daftar Anggota	
No	Nama
1	Dr. H. H. H.
2	Dr. H. H. H.
3	Dr. H. H. H.
4	Dr. H. H. H.
5	Dr. H. H. H.
6	Dr. H. H. H.
7	Dr. H. H. H.
8	Dr. H. H. H.
9	Dr. H. H. H.
10	Dr. H. H. H.



TIM PERUMUS

Ketua:

Iskandar Saleh | Kementerian Perumahan Rakyat

Anggota:

Kemal Taruc | UN-Habitat

Amwazi Idrus | Direktorat Jenderal Cipta Karya, Kementerian Pekerjaan Umum

Dadang Rukmana | Direktorat Jenderal Penataan Ruang, Kementerian Pekerjaan Umum

Lana Winayanti | Kementerian Perumahan Rakyat

Oswar Muadzin Mungkasa | Badan Perencanaan Pembangunan Nasional

Hadi Sucahyono | Direktorat Jenderal Cipta Karya, Kementerian Pekerjaan Umum

Endra Saleh Atmawidjaja | Direktorat Jenderal Penataan Ruang, Kementerian Pekerjaan Umum

Doni Janarto Widiantono | Direktorat Jenderal Penataan Ruang, Kementerian Pekerjaan Umum

Edward Abdurachman | Sekretariat Jenderal, Kementerian Pekerjaan Umum

Bintang Nugroho | Praktisi

Dodo Juliman | Praktisi

Rino Wicaksono | Praktisi

PANITIA PENYELENGGARA

SEMINAR NASIONAL DALAM RANGKA HARI HABITAT DUNIA 2013

Ketua Tim Pengarah : Imam S. Ernawi

Ketua Tim Pelaksana : Dadan Krisnandar

Ketua Bidang Seminar : Amwazi Idrus

Anggota : Lana Winayanti, Dadang Rukmana, Igniesz Kemalawarta, Bintang Nugroho, Ari Muhammad

Koordinator Pelaksana : Nieke Nindyaputri

Tim Pelaksana Bidang Materi

Ketua : Joerni Makmoerniati

Anggota : Anastasia Carolina, Retno Indarwati, Ardian Daniswara, Heriany Napitupulu, Nicolas Brotodewo, Dian Rosnawati, Septian Permana

Tim Pelaksana Bidang Persiapan Seminar

Ketua : Rina Farida

Anggota : Septina Rachmawati, Valentina Syahmusir, Dian Harwitasari, Mario Rama, Alva Ayu Octavionesi, Aulia Irawan, Luthfi Taufik, Conny M Kereh, Arum Novia Wijayanti, Diana Kusumawardhani, Billy Arjuna, Marchelia Utami, Desiana Sinukaban, Frista Vetrina, Arnindia Putri, Joshua Sitohang

Tim Pelaksana Bidang Persidangan

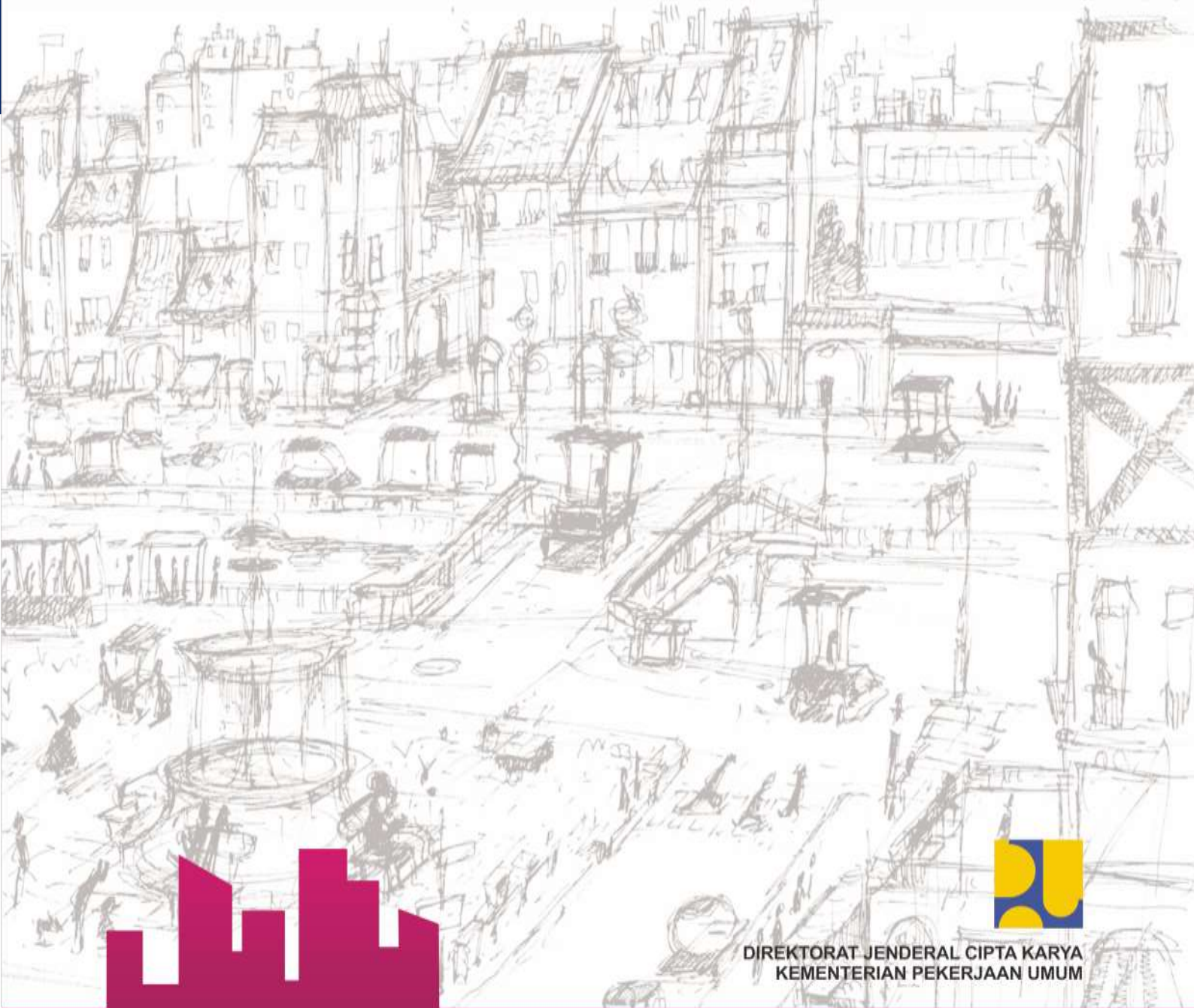
Ketua : Hendarko Rudi Susanto

Anggota : Airyn Saputri Harahap, Muhammad Danial, Kusumawardhani, Fihir Syah Alam B, Bayu Moelyantono, Didik Saukat Fuadi, Popy Nikmawati, Fitri Peranginangin, Juhari Sianturi, Judi Indrajaja, Yossi Susanto, Anita Listyarini, Rekyan Puruhita Sari, Gina Leonita, Akhiatul Akbar, Sri Kuntari, Rita Rachmawati, Fajar Imanuel, Nandang Iskandar, Ayu Juwita, Sofyan Nurhadi, Satria Azhar, Cintya Charlotte, Emma Nurasiah, Yogie Marhaendra, Wulan Suci Handayani, Walid Guntur, Mingko Setiawan, M. Fariz Ilmam, Fedri Tampubolon, Eko Priantono, Vina Krisna Lestari, Lydia Lelyana, Robbi Suryawiratma

Tim Pelaksana Bidang Notulensi dan Prosiding

Ketua : Christ Robert Marbun

Anggota : Sri Mulyatini Respati, Astriana Harjanti, Rozali Indra Saputra, Dendy Kurniadi, Indah Swastika, Afriandi Pohan, Astri Paramita, Irawanto, Nyimas Suryani, Bayu Novianto, Anindia Yulian P, Wisik Satria, Sidik, Dea Fitry Ulina, Dyah Lalita Widyanari, Luqman Febrian



DIREKTORAT JENDERAL CIPTA KARYA
KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM