

# Pembangunan Perumahan pada Penerapan Model ‘Compact City’ di DKI Jakarta<sup>1</sup> oleh Oswar Mungkasa<sup>2</sup>

Sejak beberapa dekade terakhir, terjadi perkembangan penduduk dunia yang demikian pesat. Tercatat populasi penduduk dunia saat ini telah mencapai 6,5 miliar jiwa. Jumlah tersebut akan terus bertambah sehingga pada tahun 2050 diperkirakan mencapai 9 miliar. Hal yang menarik bahwa perkembangan penduduk perkotaan ternyata juga meningkat tajam. Pada tahun 2008, batas psikologis 50 persen proporsi penduduk perkotaan telah terlampaui (PBB, 2008)<sup>3</sup>.

Tingkat urbanisasi dalam 10 tahun terakhir dan jumlah kota dengan jumlah penduduk di atas 1 juta jiwa menunjukkan perkembangan yang signifikan. Pada masa awal abad XX, hanya 16 kota di dunia dengan jumlah penduduk lebih besar dari 1 juta jiwa. Saat ini, hampir 400 kota dengan ukuran tersebut, dan sekitar 70 persen di negara berkembang (Lihat Tabel 1). Pada tahun 2008, untuk pertama kali dalam sejarah umat manusia, lebih banyak penduduk yang bertempat tinggal di perkotaan dibanding perdesaan. Diperkirakan pada tahun 2017, karakter perkotaan akan dominan di negara berkembang (United Nations, 2004). Meskipun demikian, seiring pertumbuhan kota, mengelola kota menjadi berubah semakin rumit. Kecepatan dan skala perubahan kota saja dari negara berkembang menghasilkan tantangan yang tak terbayangkan. Diantaranya resiko terhadap lingkungan dan sumber daya alam, kondisi kesehatan, kekerabatan sosial, dan hak individual.

**Tabel 1**  
**Perbandingan Jumlah dan Proporsi Penduduk Perkotaan Negara Maju dan Negara Berkembang Tahun 1950, 2000 dan Perkiraan Tahun 2030.**

Wilayah	Absolut (juta jiwa)			Proporsi (%)		
	1950	2000	2030	1950	2000	2030
Penduduk Total						
Dunia	2.519	6.071	8.130	100	100	100
Negara maju	813	1.194	1.242	32,3	19,7	15,3
Negara Berkembang	280	4.877	6.888	67,7	80,3	84,7
Perkotaan						
Dunia	733	2.857	4.945	100	100	100
Negara maju	427	882	1.015	58,3	30,9	20,5
Negara Berkembang	306	1.974	3.930	41,7	69,1	79,5

Sumber: Diolah dari Cohen Barney, 2006

Catatan:

- Negara maju terdiri dari Eropa, Amerika Utara, Australia/Selandia Baru, dan Jepang
- Negara berkembang terdiri dari Afrika, Asia (selain Jepang), Amerika Latin, dan Karibia

<sup>1</sup> Versi ringkas dimuat dalam Buletin Tata Ruang dan Pertanahan Tahun 2012 yang diterbitkan oleh Bappenas.

<sup>2</sup> Staf Bappenas. Pernah bekerja di Biro Perencanaan dan Anggaran Kementerian Perumahan Rakyat (2010-2012).

<sup>3</sup> Penduduk perkotaan meningkat setiap tahunnya sebesar 3.54%. Pada tahun 1950, penduduk dunia di perkotaan hanya 29%, tahun 1970 (35,9%), 1990 (43%) dan 2000 (46,7%). Dengan asumsi pertumbuhan penduduk 1,8% per tahun, pada tahun 2030 jumlah penduduk perkotaan di dunia mencapai 4,9 miliar atau 60% dari penduduk dunia.

Pertambahan penduduk perkotaan yang demikian cepat berdampak pada peningkatan kebutuhan ruang kota yang tidak dapat terpenuhi oleh karena keterbatasan tanah, yang berakibat pada meningkatnya harga tanah dan rumah sehingga tidak terjangkau oleh penduduk kota khususnya golongan menengah ke bawah. Selain itu, tingkat kenyamanan kota juga memburuk dengan terjadinya kemacetan, polusi, termasuk meningkatnya tingkat kejahatan. Kondisi ini mendorong terjadinya perpindahan penduduk ke arah pinggiran kota, yang dikenal dengan sebutan *Urban Sprawl*. Perubahan ini biasanya berlangsung cepat dan tidak terencana sehingga berdampak negatif pada proses perkembangan kota.

Para ahli perkotaan dunia menyadari terjadinya fenomena *urban sprawl* dengan berbagai dampak negatifnya, kemudian memperkenalkan model *compact city* sebagai upaya mengatasi munculnya fenomena *urban sprawl*. *Compact city* didefinisikan sebagai suatu pendekatan perencanaan kota yang didasarkan pada pengembangan secara intensif dalam kawasan perkotaan eksisting atau pada kota dengan kepadatan yang relatif tinggi, dengan membatasi pertumbuhannya (Cowan, 2004 dalam Kustiwan, 2006). Sehingga singkatnya *compact city* adalah kepadatan tinggi, penggunaan campuran, dengan batas yang jelas (Jenk et al, 1996). Model *compact city* dinilai sebagai bentuk perkotaan yang paling berkelanjutan, karena paling sesuai dengan prinsip *anti-sprawl* (Kustiwan, 2006).

Isu utama dari timbulnya fenomena *urban sprawl* dan penerapan model *compact city* adalah penyediaan rumah bagi penduduk perkotaan. Menyadari fenomena *urban sprawl* yang juga terjadi di kota besar Indonesia, khususnya Jakarta sebagai kota terbesar di Indonesia, menjadi menarik untuk mencoba memaparkan tantangan penyediaan perumahan yang dihadapi Jakarta melalui penerapan *compact city* dalam mengatasi fenomena *urban sprawl*. Tentu saja tulisan ini tidak berpretensi membahas secara paripurna, tetapi lebih fokus pada menyajikan pemikiran awal dan langkah strategis yang perlu dilakukan khususnya oleh pemerintah daerah.

### **Fenomena *Urban Sprawl***

Jika diterjemahkan secara harafiah, *urban sprawl* dapat diartikan sebagai perkembangan (secara acak) perkotaan ke arah suburban. *Urban sprawl* merupakan fenomena perkembangan kota yang terjadi tanpa terencana yang mengakibatkan penambahan luas kota secara fisik ke arah suburban (pinggiran kota). Penyebab utama *urban sprawl* adalah penambahan jumlah penduduk yang sedemikian besar baik dari proses alamiah maupun urbanisasi, yang disertai meningkatnya kebutuhan tanah sementara ketersediaan tanah di dalam kota tetap dan terbatas. Akibatnya kemudian kebutuhan ruang tidak dapat tertampung lagi di tengah kota, yang berdampak pada harga tanah menjadi tidak terjangkau lagi. Sebagai akibatnya penduduk memilih berpindah dan berlokasi di daerah suburban (pinggiran kota).

**Penyebab.** Faktor yang mendorong terjadinya proses perembetan kenampakan fisik kekotaan ke arah luar (*Urban Sprawl*) antara lain dipengaruhi oleh gerak sentrifugal. Dimana gerak sentrifugal ini mendorong gerak keluar dari penduduk dan relokasi usahanya. Terdapat beberapa hal yang mendorong gerak sentrifugal (Yunus, 2006) yaitu (i) adanya gangguan yang berulang

seperti macetnya lalu lintas, polusi dan gangguan bunyi menjadikan penduduk kota merasa tak nyaman bertempat tinggal dan bekerja di kota; (ii) kebutuhan ruang bagi kegiatan industri modern di kota yang tidak dapat lagi terpenuhi. Gedung-gedung bertingkat di tengah kota tak mungkin lagi diperluas, ini berlaku juga untuk perindustrian, kecuali dengan biaya yang sangat tinggi; (iii) meningkatnya sewa lahan dan biaya perawatan bangunan; (iv) tingkat kenyamanan bermukim yang semakin rendah. Perumahan di dalam kota pada umumnya serba sempit, kumuh dan tak sehat; (v) meningkatnya kesejahteraan sehingga memungkinkan setiap keluarga memiliki kendaraan bermotor dan ditunjang kemudahan sumber pembiayaan bagi pemilikan kendaraan bermotor. Selain itu, meningkatnya kesejahteraan juga berdampak pada timbulnya keinginan secara naluri untuk menghuni wilayah di luar kota yang terasa lebih alami.

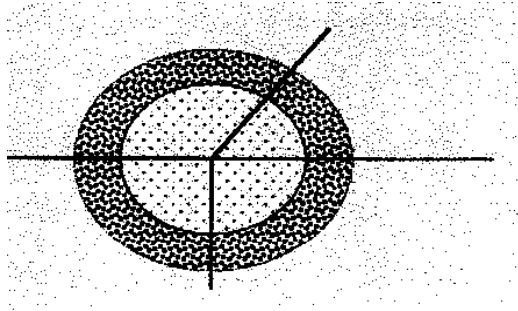
Ditengarai selain faktor pendorong, terdapat juga faktor penarik terjadinya *urban sprawl* berupa insentif dan kemudahan yang tersedia di suburban, yaitu (i) murahness harga tanah dan biaya lainnya di daerah suburban; (ii) meningkatnya investasi infrastruktur dan fasilitas dasar di daerah suburban; (iii) kondisi kehidupan yang lebih tenang di suburban; (iv) tarif pajak yang lebih rendah di suburban.

**Dampak.** Pada awalnya *urban sprawl* dipertimbangkan sebagai hal yang baik, yang terjadi di seluruh dunia. Sebagai contoh di Amerika, kota yang mengalami gejala *urban sprawl* disepadankan dengan pencapaian mimpi besar bangsa Amerika berupa ketersediaan rumah tapak berhalaman luas dengan seluruh kelengkapan fasilitasnya. Namun kemudian kondisi ini berakibat (i) membesarnya dana yang dibutuhkan oleh pemerintah untuk menyediakan kebutuhan infrastruktur dan fasilitas dasar, yang berdampak pada kecenderungan meningkatnya pajak. Beberapa pihak bahkan menengarai hal ini menjadikan investasi infrastruktur tidak efisien dan tidak efektif; (ii) meningkatnya ketergantungan pada moda kendaraan bermotor yang berdampak pada meningkatnya polusi udara, efisiensi energy yang rendah dan menurunnya tingkat kesehatan; (iii) berkurangnya luasan lahan pertanian produktif yang berdampak pada menurunnya produksi produk pertanian; (iv) luasan daerah terbuka menjadi berkurang yang berdampak pada meningkatnya volume air limpasan dan menurunnya ketersediaan air tanah; (v) jarak antara rumah relatif jauh yang berdampak pada menurunnya kedekatan sosial diantara penduduk (Devira, 2008).

**Tipe dan Karakteristik.** Menurut Gillhan (2002), terdapat 4 (empat) karakteristik urban sprawl yaitu pembangunan yang menyebar/melompat, pembangunan kawasan komersil yang memanjang, kepadatan rendah, dan penggunaan tunggal. Sementara dari sisi karakter penyebarannya, terdapat 3 (tiga) macam tipe *urban sprawl* (Hidajat, 2004), yaitu

a. Perembetan Konsentris (Centric Development)

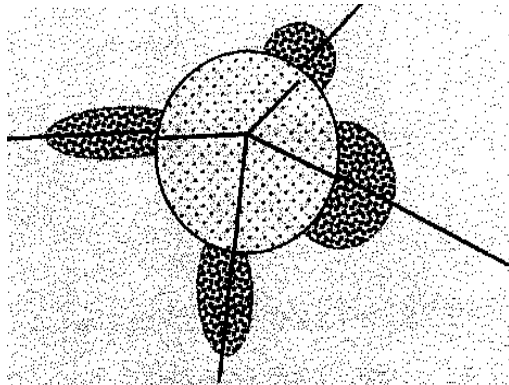
Pada tipe ini, perembetan terjadi mengikuti bagian luar daerah terbangun sehingga akhirnya perembetan terjadi secara merata di hampir seluruh bagian luar daerah terbangun. Akibatnya, penambahan daerah baru terlihat menyatu dengan daerah terbangun yang lama. Peranan infrastruktur transportasi terhadap tipe ini tidak signifikan, dan perembetannya pun berlangsung lambat.



*Urban sprawl tipe 1 (concentric development)*

b. Perembetan Memanjang (Ribbon Development)

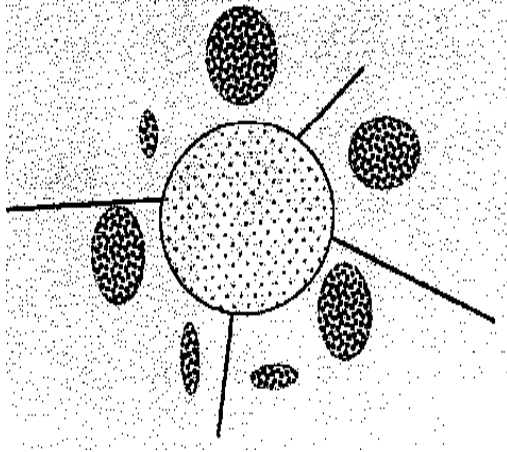
Perembetan yang terjadi terlihat tidak merata, tetapi cenderung berkembang lebih cepat pada sepanjang koridor transportasi sehingga terlihat memanjang sepanjang koridor. Kecenderungan ini yang menjadikan perembetan ini juga disebut sebagai perkembangan pita (*ribbon development*).



*Urban Sprawl tipe 2 (Ribbon Development)*

c. Perembetan Melompat (*Leap Frog Development*)

Sebenarnya istilah perembetan kurang tepat dilekatkan pada tipe ini. Pertumbuhan daerah terbangunnya terjadi secara sporadis tanpa pola yang jelas, sehingga dianggap paling tidak efisien.



*Urban Sprawl Tipe 3 (Leap Frog Development)*

### **Compact City: Alternatif Model Pengembangan Kota Kontra Urban Sprawl**

Istilah *compact city* pertama kali diperkenalkan oleh ahli matematika George Dantzig dan Thomas L. Saaty pada tahun 1973, yang berkeinginan mengoptimalkan pemanfaatan sumber daya. Penerapan model *compact city* kemudian merupakan tanggapan terhadap berkembangnya fenomena *urban sprawl* yang dianggap merugikan perkembangan sebuah kota secara keseluruhan.

**Definisi.** Terdapat beragam definisi *compact city*, diantaranya yang relatif lengkap dikemukakan oleh J. Arbury yaitu sebuah model pengembangan kota yang terfokus pada intensifikasi perkotaan, menetapkan batas pertumbuhan kota, mendorong pengembangan campuran (*mixed use*) dan mengedepankan peran angkutan umum dan kualitas desain perkotaan. Sementara Burton (2000) menjelaskannya sebagai kota dengan dimensi ‘kepadatan yang tinggi’.

Dapat disimpulkan bahwa *compact city* adalah suatu konsep perencanaan kota terfokus kepada kepadatan hunian yang relatif tinggi pada guna lahan campuran, lebih mengandalkan sistem transportasi umum yang efisien, termasuk aktivitas pejalan kaki dan bersepeda sehingga penggunaan kendaraan bermotor pribadi berkurang intensitasnya, penggunaan energi yang rendah dan pengurangan polusi.

Konsep *compact city* relatif menyerupai kondisi kota-kota kecil tradisional dengan intensitas penggunaan sepeda atau berjalan kaki masih tinggi. Perbedaan utamanya adalah tingkat kepadatan penduduknya.

**Karakteristik.** Pada dasarnya, model *compact city* bukan sesuatu yang benar-benar baru, tetapi merupakan tipikal bentuk kota lama di Eropa yang mempunyai prinsip (i) menekankan kota dan lansekap; (ii) menambahkan pembangunan pada daerah eksisting; (iii) mengombinasikan fungsi yang ada; (iv) menyebarkan fasilitas untuk mengurangi bangkitan lalu lintas; (v) kepadatan tinggi; (vi) menekankan transportasi publik. Bentuknya seringkali diindikasikan dalam 5 D yaitu *density* (kepadatan), *diversity* (keragaman), *design* (Cervero dan Kockelman, 1997) dan *destination* (tujuan), dan *distance* (jarak) (Lee, 2007).

Sebagai sebuah tanggapan terhadap fenomena *urban sprawl*, secara umum dapat disarikan beberapa perbedaan antara *urban sprawl* dengan model *compact city* berdasar setidaknya 12 aspek yaitu kepadatan, pola pertumbuhan, guna lahan, skala, layanan komunitas, tipe komunitas, transportasi, disain jalan, disain bangunan, ruang publik, biaya pembangunan, proses perencanaan (Roychansyah, 2006). Selengkapnya pada Tabel berikut.

**Tabel 2**  
**Perbandingan Fenomena *Urban Sprawl* dan Model *Compact City***

<b>Aspek</b>	<b>Fenomena <i>Urban Sprawl</i></b>	<b>Model <i>Compact City</i> (<i>Anti-Sprawl Development</i>)</b>
Kepadatan	Rendah	Tinggi
Pola pertumbuhan	Pembangunan pada peri-peri kota, ruang hijau, melebar	Pembangunan pada ruang-ruang sisa/antara, kompak ( <i>compact</i> )
Guna lahan	Homogen, terpisah-pisah	" <i>Mixed</i> ", cenderung menyatu
Skala	Skala besar (bangunan yang lebih besar, blok, jalan lebar), kurang detil, artikulasi bagi pengendara mobil	Skala manusia, kaya dengan detil, artikulasi bagi pejalan kaki
Layanan komunitas	<i>Shopping mall</i> , perjalanan mobil, jauh, sukar untuk ditemukan	<i>Main street</i> , jalan kaki, semua fasilitas mudah ditemukan
Tipe komunitas	Perbedaan rendah, hubungan antaranggota lemah, hilangnya ciri komunitas	Perbedaan tinggi dengan hubungan yang erat, karakter komunitas tetap terpelihara
Transportasi	Transportasi yang berorientasi pada kendaraan pribadi, kurang penghargaan pada pejalan kaki, sepeda, dan transportasi public	Transportasi multi-sarana, penghargaan pada pejalan kaki, sepeda, dan transportasi public
Disain jalan	Jalan didisain untuk memaksimalkan volume kendaraan dan kecepatannya ( <i>collector roads, cul de sac</i> )	Jalan didisain untuk mengakomodasikan berbagai macam kegiatan ( <i>traffic calming, grid streets</i> )
Disain bangunan	Bangunan jauh terletak/ditarik ke belakang ( <i>set back</i> ), rumah tunggal yang terpencar	Bangunan sangat dekat dengan jalan, tipe tempat tinggal beragam
Ruang publik	Perujudan kepentingan pribadi ( <i>yards, shopping malls, gated communities, private clubs</i> )	Perujudan kepentingan publik ( <i>streetscapes, pedestrian environment, public park and facilities</i> )
Biaya pembangunan	Biaya yang tinggi bagi pembangunan baru dan biaya layanan publik rutin	Biaya yang rendah bagi pembangunan baru dan biaya layanan publik rutin
Proses perencanaan	Kurang terencana, hubungan pelaku pembangunan dan aturan lemah	Terencana dan hubungan pelaku pembangunan dan aturan baik ( <i>community based</i> )

Dikutip dari Roychansyah (2006)

**Manfaat.** Penerapan model *compact city* mempunyai potensi untuk mengurangi *ecological footprint* terutama yang disebabkan oleh kegiatan fungsional perkotaan seperti ketergantungan terhadap kendaraan bermotor yang tinggi yang berujung pada polusi. Selain itu, menurut Burton (2001), manfaat lainnya adalah pengurangan konsumsi energi (fasilitas terjangkau dengan jalan kaki), pelayanan transportasi lebih baik, peningkatan aksesibilitas secara keseluruhan, regenerasi kawasan perkotaan dan vitalitas perkotaan, kualitas hidup yang lebih tinggi, preservasi ruang terbuka hijau. Ditambahkan oleh Jenks (2000), bentuk kota yang kompak mampu mengurangi jarak tempuh perjalanan sehingga menurunkan tingkat mobilitas penduduk. Tingkat kepadatan tinggi juga memberi keuntungan dalam penyediaan layanan dasar, transportasi umum, pengelolaan sampah, pelayanan kesehatan dan pendidikan.

**Kritik.** Model *compact city* tidak terlepas dari kritikan diantaranya adalah (i) membatasi ketersediaan tanah untuk pembangunan, sehingga berpotensi menaikkan harga tanah; (ii) membatasi pilihan menjadi hanya rumah vertikal saja; (iii) menafikan pembangunan di daerah perdesaan dengan pertimbangan menjaga kualitas lingkungan; (iv) dapat menyebabkan pembangunan bersifat sporadik di perdesaan (*leap frog development*) (Arigoni, 2001). Selain itu juga (i) timbulnya kekhawatiran menurunnya kualitas hidup karena tingginya kepadatan dalam kota; (ii) tergusurnya penduduk berpendapatan rendah; (iii) peningkatan pergerakan vertikal seperti lift, eskalator yang tidak hemat energi; (iv) peningkatan suhu yang ditimbulkan keberadaan gedung tinggi (Roychansyah, 2006).

**Prinsip dan Pendekatan.** Menurut Jenks (2000), pendekatan *compact city* adalah (i) meningkatkan kawasan terbangun dan kepadatan penduduk permukiman, (ii) mengintensifkan aktifitas ekonomi, sosial budaya perkotaan; (iii) memanipulasi ukuran kota, bentuk dan struktur perkotaan serta sistem permukiman dalam rangka mencapai manfaat keberlanjutan lingkungan, sosial, dan global, yang diperoleh dari pemusatan fungsi perkotaan. Sementara Roychansah (2005) menyebutkan 6 (enam) faktor penting sebagai atribut ‘compact city’ yaitu pemadatan populasi, pengonsentrasian kegiatan, intensifikasi transportasi publik, ukuran optimal kota, kesejahteraan social-ekonomi dan proses menuju kota kompak.

Di Amerika sendiri, model ini lebih dikenal sebagai Smart Growth dengan 10 prinsip dasarnya yaitu (i) guna lahan campuran; (ii) memanfaatkan kelebihan desain bangunan mampat (*compact building*); (iii) menciptakan beragam pilihan jenis rumah berdasar tipe rumah tangga, ukuran keluarga dan pendapatan; (iv) menciptakan lingkungan ‘terjangkau berjalan kaki’ (*walkable*); (v) mendorong dan memelihara komunitas khas dan menarik; (vi) menjaga ruang terbuka, lahan pertanian, bangunan bersejarah, daerah kritis; (vii) melakukan investasi kembali dan memperkuat komunitas eksisting dan mencapai pembangunan wilayah yang lebih seimbang; (viii) menyediakan beragam pilihan sarana transportasi; (ix) menyusun keputusan pembangunan yang dapat diperkirakan, adil, dan berhasil guna; (x) Mendorong keterlibatan masyarakat dan pemangku kepentingan dalam pengambilan keputusan pembangunan.

## **Belajar dari Mancanegara**

Gagasan model *compact city* mendapat banyak tanggapan dari perencana kota khususnya di negara Eropa, Amerika Serikat, Australia dan Jepang. Negara berkembang khususnya Asia baru memulai mengadopsi dalam satu dekade terakhir, yaitu kota Dhaka, Delhi, Bangkok, Teheran, Kairo, Cape Town, Hongkong, Taiwan (*Jenks dan Burges, 2000*).

Di Inggris, strategi ini dikenali dengan nama *Urban Renaissance* (pembangunan kembali kota), yang didasari oleh fenomena depopulasi kota-kota Inggris. Dalam penerapannya, memanfaatkan pendekatan komunitas (*local community based program*), sehingga penduduk tertarik kembali ke kota. Sementara di Jepang, program sejenis diberi label *Urban Redevelopment*, dengan fokus pada pembangunan kembali pusat kota. Pendekatan di Inggris yang bersifat skala nasional, berbeda dengan penerapan di kota Jepang yang beragam bentuknya. Keragamannya mulai dari konsentrasi pada pembangunan sekitar stasiun di pusat kota, atau lebih mengarahkan pada pembangunan di seputar jalur transportasi umum (*Transit Oriented Development/TOD*). Sementara kota menengah dan besar, pembangunan rumah vertical diprioritaskan di pusat kota dan kawasan lama yang di revitalisasi atau di bangun kembali. Pelibatan masyarakat dalam perencanaan berbasis komunitas diaktifkan sebagai upaya memperoleh dukungan publik (*Roychansyah, 2006*).

## **Perumahan: Komponen Utama Strategi Compact City**

**Pentingnya Perumahan.** Perumahan merupakan hak dasar bahkan hak asasi manusia. Hal ini telah secara jelas tercantum dalam UUD 1945 khususnya Pasal 28H Ayat (1) bahwa : Setiap orang berhak hidup sejahtera lahir dan batin, **bertempat tinggal**, dan mendapatkan lingkungan hidup yang baik dan sehat, berhak memperoleh pelayanan kesehatan. Konsep yang ada dalam UUD 1945 Pasal 28H tersebut sebenarnya telah tercantum dalam Pasal 40 UU Nomor 39 Tahun 1999 tentang Hak Asasi Manusia yang memang lebih dulu dibuat (satu tahun sebelum amandemen Pasal 28 dilakukan), yang menyatakan setiap orang berhak untuk bertempat tinggal serta berkehidupan yang layak. Bahkan sejalan dengan perkembangan dunia internasional, pemerintah Indonesia telah meratifikasi kovenan internasional tentang hak ekonomi, sosial, budaya melalui UU Nomor 11 Tahun 2005 sehingga negara harus memenuhi hak masyarakat termasuk kebutuhan akan perumahan.

**Indikator Pemenuhan Hak.** Komite Hak Ekonomi Sosial Budaya memberikan penjelasan terhadap ketentuan Pasal 11 CESCER tentang apa yang dimaksud "adequate housing", bahwa pemerintah baik pemerintah pusat maupun pemerintah daerah dalam rangka menjamin pemenuhan hak atas rumah setidaknya-tidaknya dapat diukur menggunakan 6 (enam) indikator yaitu (1) sifat kepemilikan haknya (*security of tenure*), (2) ketersediaan pelayanannya (*availability of services*), (3) keterjangkauan daya beli masyarakatnya (*affordability*), (4) kelayakan sebagai tempat tinggal (*habitability*), (5) adanya peluang bagi setiap orang (*accessibility*), serta (6) kesiapan lokasi dan daya dukung budaya (*location and cultural adequacy*).



**Perumahan dan Model Compact City.** Dari berbagai elemen yang membentuk kota, termasuk suburban dan pusat kota, perumahan merupakan yang paling kompleks. Perumahan membentuk pola transportasi, merupakan barang konsumsi, pembentuk utama daerah terbangun, dan penentu interaksi sosial. Sementara model *compact city* memperlebar pilihan ketersediaan tipe dan lokasi perumahan. Kegiatan peningkatan kepadatan penduduk dengan revitalisasi dan pembangunan kembali kawasan terabaikan berdampak pada peningkatan nilai perumahan yang menguntungkan bagi penghuni lama. Pengembangan kawasan perumahan terpadu, akan mendekatkan rumah, tempat kerja dan fasilitas umum.

### **Kondisi Indonesia**

**Pertumbuhan kota dan Gejala Urban Sprawl.** Pertumbuhan penduduk perkotaan yang demikian pesat juga terjadi di Indonesia. Pada tahun 2010, penduduk Indonesia yang tinggal di perkotaan telah mencapai 118 juta atau sebesar 49,8% dari seluruh penduduk Indonesia. Angka tersebut cukup fantastis, dengan membandingkan kondisi tahun 1950 yang hanya sekitar 12,4% penduduk yang tinggal di perkotaan. Jadi hanya dalam waktu 60 tahun separuh penduduk Indonesia telah bertempat tinggal di wilayah perkotaan.

Gejala pertumbuhan penduduk perkotaan tersebut kemudian diikuti dengan pertumbuhan pesat kawasan pinggiran kota yang dikenal sebagai proses suburbanisasi. Proses ini teramati berujung pada perluasan fisik kawasan perkotaan secara acak/terpencar (*urban sprawl*). Beberapa hasil studi menunjukkan fenomena *urban sprawl* telah terjadi di seluruh kota besar Indonesia.

**Fenomena Urban Sprawl Jakarta.** Ekspansi kota Jakarta melalui pemanfaatan dan penggunaan lahan menyebabkan densifikasi permukiman yang semakin besar serta populasi penduduk yang semakin tinggi di daerah peri-urban Jakarta. Hal ini diindikasikan dengan pertumbuhan penduduk kota yang paling dramatis terjadi pada periode 1980-1990 dengan laju pertumbuhan 2,4 persen, sedangkan kota-kota besar sekitarnya sebesar 2,7 persen. Namun kemudian pada periode berikutnya, yaitu 1990-2000, terjadi penurunan drastis dari 2,4 persen menjadi 1,3 persen (Devira, 2008). Penurunan penduduk kota tersebut adalah konsekuensi dari bentuk pencarian atas pelayanan sosial dan ekonomi serta penghidupan yang lebih baik, yang selanjutnya didukung dengan kemudahan aksesibilitas melalui pembangunan infrastruktur jalan. Hal ini semakin memperluas urbanisasi ke daerah peri-urban kota Jakarta. (Zulkaidi dkk, 2007).

Arah perkembangan lahan perkotaan terlihat sangat pesat di sepanjang jalan tol. Perkembangan paling pesat terlihat ke arah Timur pada sepanjang koridor Jakarta-Bekasi, kemudian ke arah Barat pada sepanjang koridor Jakarta-Tangerang, dan paling rendah ke arah Selatan pada sepanjang koridor Jakarta-Bogor (Hidajat, 2004).

### **Penerapan Compact City di Jakarta: Mungkinkah?**

Fenomena *urban sprawl* telah terjadi di Indonesia. Hal ini tidak dapat disangkal, namun demikian penerapan model *compact city* pada kota-kota Indonesia termasuk Jakarta masih perlu dilakukan kajian yang lebih mendasar (Kurniawan, 2007). Dipahami sepenuhnya bahwa terdapat banyak persyaratan yang harus dipenuhi dalam menerapkan model *compact city* khususnya bagi

kota metropolitan. Selain itu, penerapan model *compact city* bersifat unik, sehingga konsep detailnya akan berbeda antara satu kota dengan kota yang lain.

Secara teoritis, penerapan model *compact city* di Jakarta menghadapi tantangan yang tidak sedikit, diantaranya yaitu (i) penerapan tata guna lahan campuran (*mixed use*) sebagai salah satu karakteristik *compact city* dipandang hanya tepat dilaksanakan bagi kota kecil dan menengah yang berpenduduk kurang dari 1 juta jiwa; (ii) tidak tersedia luasan tanah yang cukup memadai untuk meningkatkan kepadatan bangunan di dalam kota, selain dibutuhkan biaya yang juga cukup besar; (iii) sistem transportasi publik yang jauh dari memadai (kuantitas dan kualitas); (iv) pusat kegiatan yang cenderung terkonsentrasi, sehingga dibutuhkan upaya mengembangkan pusat kegiatan skala kecil (dapat dijangkau dengan berjalan kaki); (v) pengembangan perumahan vertikal secara masif; (vi) adanya '*good will*' dari pemerintah daerah untuk menjadikan model *compact city* sebagai strategi pembangunan perkotaan yang dituangkan dalam regulasi dan rencana tata ruang.

***Strategi Pembangunan Perumahan.*** Seandainya disepakati penerapan model *compact city* di Jakarta, diusulkan beberapa strategi terkait pembangunan perumahan yang perlu disiapkan, diantaranya:

- (i) *Advokasi dan sosialisasi.* Langkah awal yang perlu dilakukan adalah melakukan advokasi ke pengambil keputusan (eksekutif maupun legislatif) dan sosialisasi ke masyarakat tentang konsep *compact city*. Keterlibatan masyarakat menjadi suatu keniscayaan. Diharapkan dengan demikian perubahan ini mendapat dukungan dari pemangku kepentingan.;
- (ii) *Revisi terhadap Rencana Tata Ruang.* Penerapan model *compact city* perlu dituangkan dalam rencana tata ruang yang ada. Untuk itu, dibutuhkan upaya revisi terhadap Rencana Tata Ruang tersebut. Perubahan ini cukup rumit dengan mempertimbangkan Rencana Tata Ruang telah ditetapkan melalui peraturan daerah. Perubahan rencana tata ruang menjadi krusial karena perubahan bersifat mendasar menyangkut perubahan guna lahan menjadi guna lahan campuran (*mixed-use*), penyebaran pusat-pusat kegiatan, peningkatan kepadatan penduduk yang diperbolehkan, perubahan sistem transportasi yang lebih mengutamakan transportasi publik, dan penambahan ruang terbuka. Perubahan rencana tata ruang sekaligus juga menunjukkan komitmen pemerintah terhadap penerapan model *compact city*.
- (iii) *pemetaan potensi dan kapasitas kawasan terbangun untuk perumahan.* Perubahan konsep perumahan menjadi bersifat vertikal secara signifikan menambah daya tampung kawasan perumahan. Penambahan ini bisa berasal dari lahan kosong, kawasan terabaikan (*abandoned area*) yang berpotensi di revitalisasi atau di bangun kembali (*renewal*) maupun kawasan kumuh. Langkah ini juga sekaligus menjadi pintu masuk penanganan kawasan kumuh. Untuk itu, pemetaan ini juga sekaligus memotret potensi konsolidasi lahan dan penyiapan skema penyediaan rumah bagi masyarakat berpendapatan rendah;
- (iv) *penyiapan regulasi* terkait sebagai langkah pendukung bagi pembangunan perumahan vertikal termasuk penyiapan insentif dan disinsentif bagi pengembang, dan masyarakat.

Regulasi yang disiapkan dapat berupa kemudahan dalam proses perijinan, pemberian fasilitas bebas pajak, ataupun pengaturan bentuk kerjasama. Pembangunan perumahan vertikal dimungkinkan melalui kerjasama baik antara pemerintah dengan pihak swasta, pemerintah dengan masyarakat, maupun pihak swasta dan masyarakat. Kerjasama dengan swasta dapat berupa penyiapan perumahan bagi buruh pabrik, kerjasama dengan institusi pendidikan dapat berupa penyediaan asrama bagi mahasiswa. Hal penting yang juga perlu disepakati adalah proporsi kepemilikan perumahan vertikal antara milik sendiri, dan sewa. Terkait insentif, pemerintah dapat menyiapkan insentif kepada pengembang yang membangun perumahan terpadu sesuai prinsip *compact city*.

- (v) *penyiapan skema pembiayaan perumahan* khususnya terkait masyarakat berpendapatan rendah. Sebagaimana diketahui, pada saat ini pemerintah telah menyediakan KPR melalui skema Fasilitas Likuiditas Pembiayaan Perumahan (FLPP) yang memungkinkan masyarakat berpendapatan rendah dan menengah memperoleh KPR dengan bunga satu digit, jumlah cicilan tetap selama 15 tahun dan uang muka dibawah 10 persen. Skema ini perlu direvisi disesuaikan dengan model *compact city*. Hal ini sekaligus sebagai bagian dari upaya memenuhi ketentuan dalam Undang Undang Nomor 20 Tahun 2011 tentang Rumah Susun, yang menetapkan sebesar 20 persen dari total unit diperuntukkan bagi masyarakat berpendapatan rendah. Dengan demikian, tersedianya sumber pembiayaan seperti Fasilitas Likuiditas Pembiayaan Perumahan (FLPP) akan dapat melindungi masyarakat berpendapatan rendah agar tidak tergusur ke daerah pinggiran kota yang akan kemudian meningkatkan kepadatan arus lalu lintas. Disamping juga, keberagaman komunitas perumahan tetap terjaga. (OM)