

ISBN : 978-623-7963-24-0



Universitas  
Hindu Indonesia



*Prosiding*

**CITY FOR ALL:**

**Tantangan Pengembangan Smart City  
dalam Membangun Kota Budaya**

SEMINAR NASIONAL SPACE#4 - 2020



**Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota**  
Fakultas Teknik, Universitas Hindu Indonesia  
Jl. Sangalangit, Tembau-Penatih, Denpasar, Bali.



*Prosiding*

**CITY FOR ALL:  
Tantangan Pengembangan Smart City  
dalam Membangun Kota Budaya**

SEMINAR NASIONAL SPACE#4 - 2020

Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota  
Fakultas Teknik  
Universitas Hindu Indonesia

**Denpasar, 28 November 2020**

**Penerbit:**

UNHI PRESS

Penerbit Universitas Hindu Indonesia  
Jalan Sangalangit, Tembau-Penatih, Denpasar-Bali.

ISBN: 978-623-7963-24-0

SEMINAR NASIONAL SPACE #4

**CITY FOR ALL: Tantangan Pengembangan Smart City dalam Membangun Kota Budaya**

---

### **Editor**

Dr. Ir. I Nyoman Sukamara, CES

Ir. I Gusti Putu Anindya Putra, MSP

Ir. Ida Bagus Made Parsa, M.M

Ir. Made Gde Sudharsana, Dipl.UM

### **Desain Cover dan Tata Letak**

Gede Surya Puri Adnyana

### **Penerbit**

UNHI PRESS

Penerbit Universitas Hindu Indonesia

Jalan Sangalangit, Tembau-Penatih, Denpasar-Bali.

### **Alamat Redaksi**

Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota

Fakultas Teknik

Universitas Hindu Indonesia

Jl. Sangalangit Tembau, Penatih, Denpasar Timur 80238

Telp. (0361) 464700 / 464800

Email:space4.pwkunhi@gmail.com

### **Hak Cipta dilindungi Undang-undang.**

*Dilarang memperbanyak karya tulis ini dalam bentuk dan dengan cara apapun tanpa ijin tertulis penerbit.*

**ISBN : 978-623-7963-24-0**

ISBN 978-623-7963-24-0



**PANITIA**  
**SEMINAR NASIONAL SPACE #4**  
CITY FOR ALL: Tantangan Pengembangan *Smart City* dalam  
Membangun Kota Budaya

**Pelindung**

Rektor Universitas Hindu Indonesia  
Prof. Dr. Drh. I Made Damriyasa, M.S

**Penanggung Jawab**

Dekan Fakultas Teknik  
Dr. I Komang Gede Santhyasa, S.T., M.T

**Komite Pelaksana**

N.G.A. Diah Ambarwati Kardinal, S.T., M.T (Ketua)  
I Komang Wirawan, S.T., M.Par (Sekretaris)  
I Nyoman Harry Juliarthana, S.T., M.Sc  
Wahyudi Arimbawa, S.T., M.Ars  
Ni Komang Ayu Sri Galih, S.T., M.M

ISBN: 978-623-7963-24-0

SEMINAR NASIONAL SPACE #4

**CITY FOR ALL: Tantangan Pengembangan Smart City dalam Membangun Kota Budaya**

---

## KATA PENGANTAR

*Om Swastiastu  
Assalamualaikum warahmatullahi wabarakaatuh  
Salam sejahtera untuk kita semua  
Namo Buddhaya*

Tak terasa Prodi Perencanaan Wilayah dan Kota Fakultas Teknik Universitas Hindu Indonesai memasuki usia yang ke 10 tahun. Seperti yang kita ketahui bersama bahwa momentum 1 (satu) Dasawarsa merupakan peristiwa yang dilaksanakan setiap 10 (tahun) sekali. Tapi di sisi lain, bila kita tinjau dari aspek pentingnya waktu, maka sekecil apapun event perubahan akan menjadi sesuatu yang amat berharga. Semoga Prodi PWK dapat menjadi program studi yang lebih baik lagi.

Peringatan satu Dasawarsa tahun ini, sekaligus menjadi refleksi atas berbagai kegiatan yang telah dilakukan pada waktu yang lalu, oleh karena itu marilah kita ambil pelajaran dari masa lalu itu untuk dapat kita jadikan pemacu semangat sekaligus pembelajaran untuk perbaikan di masa mendatang. Saya percaya bahwa masa depan Prodi Perencanaan Wilayah dan Kota ini adalah jauh lebih penting dari sejarah yang telah kita ukir sebelumnya, Meski demikian, tanpa melihat masa lalu kita, saya tidak dapat membayangkan bagaimana kita semua akan mampu berjalan dengan lebih baik ke depan.

Dengan melihat masa lalu kita dapat memperbaiki kekurangan-kekurangan kita dan berupaya semaksimal mungkin menghindari kesalahan-kesalahan agar tidak terperosok ke dalam lubang yang sama. karena itu, pada momen satu Dasawarsa tahun ini saya terlebih dahulu ingin mengajak kita semua untuk melakukan kilas balik atas perjalanan khususnya beberapa tahun terakhir. Karena bagi saya, momen satu Dasawarsa adalah saat yang tepat bagi kita untuk sejenak mengenang apa yang telah kita lalui, melihat posisi hari ini, dan yang paling penting, bagaimana kita menatap masa depan dengan tekad meningkatkan kinerja yang lebih baik.

Ulang tahun Prodi PWK kali dirayakan dengan penyelenggaraan Seminar Nasional SPACE#4 yang mengambil Tema *CITY FOR ALL: Tantangan Pengembangan Smart City dalam Membangun Kota Budaya* dan dibagi menjadi dua sub tema yakni tema pertama : Teori dan Konsep Pembangunan Wilayah dan Kota Melalui Smart City dan tema 2 : Implementasi *Smart City* dalam Mewujudkan Kota Inklusif. Diharapkan dengan dimbilnya tema ini akan menumbuhkan kesadaran bahwa *City for all / Kota Untuk Semua* bukan hanya sekedar jargon semata tetapi memang harus diwujudkan di dunia nyata.

Semoga peringatan 1 Dasawarsa Prodi PWK melalui penyelenggaraan Seminar SPACE #4, hasil seminarnya dapat memberikan sumbangsih secara keilmuan untuk mewujudkan Kota yang lebih baik lagi.

Akhir kata saya mengucapkan terimakasih untuk seluruh narasumber, Peserta, Panitia , pihak Rektorat Universitas Hindu Indonesia dan pihak-pihak terkait dalam mensukseskan peringatan 1 Dasawarsa Prodi PWK UNHI.

Denpasar, 28 November 2020  
Ketua Panitia

Ni G.A.Diah Ambarwati Kardinal , S.T., M.T

## DAFTAR ISI

Susunan Panitia .....	iii
Kata Pengantar .....	iv
Daftar Isi .....	vi

### Halaman

PEMERINTAHAN CERDAS MENUJU KOTA CERDAS PASCA PANDEMI, STUDI KASUS: PARIWISATA JAKARTA .....	1-14
--	------

**Forina Lestari**

PREFERENSI KARAKTERISTIK HUNIAN MAHASISWA DI KABUPATEN SLEMAN, DAERAH ISTIMEWA YOGYAKARTA .....	15-30
--	-------

**Yunastiawan Eka Pramana**

IDENTIFIKASI LINGKUNGAN BINAAN DI KAWASAN PINGGIRAN DAN PUSAT KOTA SEMARANG .....	31-46
--	-------

**Aida Ulfa Faza dan I Gusti Ayu Andani**

PENGEMBANGAN KONSEP <i>SMART PARKING</i> DALAM MEWUJUDKAN SMART CITY DI KOTA MATARAM BERDASARKAN PERSEPSI PENGGUNA JENIS KENDARAAN .....	47-56
--	-------

**Fariz Primadi Hirsan, Dwi Sarita Rahmawati, Ardi Yuniarman**

POTENSI PEMANFAATAN RUANG TERBUKA BIRU SEBAGAI ALTERNATIF PENGEMBANGAN <i>URBAN FARMING</i> DI KOTA MAKASSAR .....	57-70
---	-------

**Fadhil Surur**

STATUS DAYA DUKUNG AIR DI KOTA MATARAM .....	71-76
--	-------

**Wayan Damar Windu Kurniawan**

MEMAKNAI PENATAAN RUANG MENUJU KOTA CERDAS .....	77-90
--	-------

**I Gusti Putu Anindya Putra**

STRATEGI PENGEMBANGAN <i>SMART CITY</i> DALAM RUANG BUDAYA KECAMATAN KLOJEN, KOTA MALANG BERBASIS <i>MUNICIPAL CULTURAL PLANNING</i> .....	91-108
---	--------

**Mohammad Reza, Tiara Difa Arani, Ivana Della Samosir, Fardiah Qonita**

KOTA INKLUSIF DALAM BINGKAI REGULASI DI INDONESIA .....	109-124
---	---------

**Ratna Artha Windari, Wahyudi Arimbawa**

PUSAKA BUDAYA DI KELURAHAN KAMPUNG BARU SEBAGAI DAYA TARIK WISATA KOTA SINGARAJA .....	125-135
---	---------

**I Kadek Arya Budi Laksana, Ni. G. A. Diah Ambarwati Kardinal, Komang Wirawan**

ISBN: 978-623-7963-24-0

SEMINAR NASIONAL SPACE #4

**CITY FOR ALL: Tantangan Pengembangan Smart City dalam Membangun Kota Budaya**

---

## PEMERINTAHAN CERDAS MENUJU KOTA CERDAS PASCA PANDEMI

**Forina Lestari**

Email: forina.lestari@iti.ac.id  
Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota,  
Institut Teknologi Indonesia

### **Abstract**

The implementation of smart cities can be viewed from various dimensions, including tourism. Tourism has entered a development of information technology era with the phenomenon of globalization. This study seeks to see what success factors have the most influence in assessing tourism success based on the perceptions of around thirty informants in the tourism sector such as destination managers, travel agents, the private sector, as well as associations and academics. This study uses qualitative methods through semi-structured interviews and analysis using NVIVO software based on the themes of the interview results. The results of the study show that institutional factors occupy a higher position than the tourism component. And it shows that there is a strong relationship between the two variables. Smart government factors are also increasingly being demanded in dealing with new post-pandemic tourism.

**Keywords:** governance, smart tourism, city branding, smart city, Indonesia

### **Abstrak**

Implementasi kota cerdas dapat ditinjau dari berbagai dimensi, salah satunya pariwisata. Pariwisata telah memasuki era yang jauh berkembang dengan fenomena globalisasi dan perkembangan teknologi informasi yang sangat cepat. Kajian ini berusaha melihat faktor kesuksesan apa yang paling berpengaruh dalam menilai kesuksesan pariwisata berdasarkan persepsi pihak yang terkait sebanyak tiga puluh informan dalam bidang pariwisata seperti pengelola destinasi, agen perjalanan, pihak swasta, serta asosiasi dan akademisi. Kajian ini menggunakan metode kualitatif melalui wawancara semi terstruktur dan analisis menggunakan NVIVO software dalam melakukan koding berdasarkan tema hasil wawancara. Hasil kajian menunjukkan bahwa faktor kelembagaan menduduki posisi yang lebih tinggi dibandingkan komponen pariwisata. Dan terlihat adanya hubungan yang kuat diantara kedua variabel tersebut. Faktor kelembagaan dan pemerintah yang cerdas juga semakin dituntut dalam menghadapi pariwisata baru paska pandemi.

**Kata Kunci:** kelembagaan, pariwisata cerdas, pemasaran kota, smart city, Indonesia

## **1. PENDAHULUAN**

Kompetisi pariwisata semakin kuat saat ini dalam menarik berbagai sumber daya, modal, turis, dan investasi (Herget, Petru, & Abrham, 2015; Herrero, San Martín, Garcia de los Salmones, & Collado, 2017). Sebagai dampak dari kompetisi tersebut adalah lahirnya fenomena pemasaran kota atau *city branding* yang juga terlihat dari menjamurnya slogan dan logo di berbagai media (Morgan & Pritchard, 2002; Brent-Ritchie and Ritchie 1998; Chan & Marafa, 2013; Clancy, 2011). Perkembangan pariwisata tentunya tidak terlepas dari perubahan pola hidup serta perkembangan teknologi informasi yang sangat pesat (Buhalis, 2000) sehingga permintaan terhadap pariwisata semakin meningkat dan mendorong setiap

daerah atau tempat di dunia berlomba untuk menjual potensi daerah yang dimilikinya (Kotler et al., 1999; Braun & Zenker, 2010; Anholt, 2004; Hospers, 2003; Kavaratzis, 2005; Zenker, 2009; Gretzel, Koo, Sigala, & Xiang, 2015).

Konsep pemasaran kota meningkat pesat dekade terakhir ini dalam menjawab tuntutan globalisasi dan persaingan antar kota. Kota tidak lagi bersaing dalam satu wilayah dan negara namun antar negara di seluruh penjuru dunia (Cooper & Wahab, 2005). Dalam konteks Indonesia, sejak desentralisasi tahun 2004, daerah diberi kesempatan untuk mengelola daerahnya masing masing (Damayanti, Rahayu, & Ulfah, 2017). Ini terlihat juga dengan menjamurnya slogan dan logo yaitu sebanyak 36 kota dari 18 provinsi di berbagai daerah telah memiliki slogan dan logo dalam menarik wisatawan seperti Enjoy Jakarta, Jogja Istimewa, Pontianak Kota Khatulistiwa, Solo the Spirit of Jawa, dll (Kementerian Pariwisata, 2014). Indonesia, dengan lebih dari lima ratus kota/kabupaten, memiliki potensi yang besar baik alam, budaya, dan keunikan daerahnya masing-masing (Adona, Utamaningsih, & Sidik, 2014; Hidayat, 2014). Namun fenomena menjamurnya slogan dan logo sayangnya belum didukung oleh pendekatan yang komprehensif. Sehingga seringkali banyak daerah terjebak hanya sebatas pembuatan slogan dan logo yang belum teruji sejauh mana mampu mendorong meningkatkan pariwisata di daerahnya. Jakarta sebagai contoh, menggulirkan slogan 'Enjoy Jakarta' pada tahun 2004 yang bertujuan untuk meningkatkan jumlah kunjungan wisata dua kali lipat. Namun meski telah berjalan lebih dari lima belas tahun, tujuan tersebut belum tercapai mengingat banyak faktor lain yang berpengaruh. Berdasarkan data statistik pariwisata, belum menunjukkan peningkatan yang signifikan seperti jumlah kunjungan, lama tinggal serta kontribusi pendapatan daerah dari sektor pariwisata (tabel terlampir).

Oleh karena itu, kajian ini berusaha menggali faktor utama apa yang paling berpengaruh dalam kesuksesan pariwisata berdasarkan persepsi stakeholder pariwisata terkait diantaranya pemerintah, swasta, asosiasi, akademisi, pengelola destinasi, dan agen perjalanan serta masyarakat umum. Bagaimana pun juga persepsi stakeholder sangat penting dalam mengukur sejauh mana pencapaian program yang dijalankan telah memenuhi ekspektasi stakeholder terkait.

## **2. KAJIAN PUSTAKA**

Dalam pengembangan pariwisata, faktor-faktor kesuksesan terus dieksplorasi dan disempurnakan dari waktu ke waktu. Mengingat sektor ini menjadi salah satu sektor unggulan dalam meningkatkan perekonomian kota, beberapa faktor utama komponen pariwisata seperti atraksi, fasilitas, destinasi, promosi, dan lain sebagainya. Namun, banyak ahli yang berpendapat bahwa faktor kebijakan pemerintah menjadi kunci dalam kesuksesan mengingat kekuatan dalam mengatur sangat bergantung dari kebijakan yang dijalankan. Yang menjadi perhatian penting adalah sejauh mana stakeholder dilibatkan dalam penyusunan kebijakan tersebut karena pelibatan stakeholder adalah kunci sebagai pihak yang menjalani proses pengembangan pariwisata langsung di lapangan (Hatipoglu, Alvarez, & Ertuna, 2016).

Di era desentralisasi dimana kewenangan daerah semakin besar, maka peran pemerintah daerah sangat strategis meskipun kondisi nyata menunjukkan masih banyaknya keterbatasan pemerintah dari sisi SDM, anggaran dan manajemen kota yang masih lemah. Ryan, Chris & Zahra dalam Morgan (2000) menegaskan peran pemerintah juga diantaranya sebagai wirausaha selain perencana, legislator, koordinator, dan fasilitator yang tentunya menentukan

dalam keberhasilan memasarkan kota melalui penggalan potensi lokal hingga strategi pemasaran ke luar daerah. Sehingga tuntunan bagi pemerintah saat ini tidak lagi fokus pada pemerintah namun pemerintahan yang baik (Bramwell, 2010). Pemerintahan yang baik akan mampu menjalin kolaborasi yang baik dengan pihak lain ((Veal, 2002). Beberapa hambatan dalam menjalin kolaborasi yang kuat antara lain lemahnya kepemimpinan, ketidakjelasan visi dan strategi serta aturan yang tumpang tindih (Dinnie, Dinnie, Melewar, Seidenfuss, & Musa, 2010; Bregoli, 2013). Sehingga Beritelli (2011) menyarankan agar platform komunikasi dan inovasi (Schofield, Crowther, Jago, Heeley, & Taylor, 2018) dalam memperkuat kolaborasi lintas sektor harus diperkuat.

Hal lain yang juga penting dalam melihat kebijakan yang baik adalah melalui evaluasi yang kontinyu dalam mengukur efektivitas dan efisiensi (Posavac & Carey, 2007) yang tentunya tidak terpisahkan dari kebijakan dan program itu sendiri (Rossi, 2004). Evaluasi ini akan mengukur sejauh mana performa program tersebut dijalankan mampu memberi benefit yang diharapkan (Luo, 2018) dan meningkatkan kualitas program yang akan datang (Veal, 2002). Selain aspek kelembagaan dan pemerintahan, faktor lain menuju pariwisata cerdas yaitu kesiapan teknologi (Okty, 2017), sumberdaya manusia, modal sosial serta lingkungan yang juga perlu diperhatikan (Darmawan, 2018). Bagaimana pemerintahan yang cerdas mampu mendorong pariwisata yang cerdas melalui dorongan teknologi dan informasi terkini, diantaranya seperti penggunaan GIS dalam map interaktif (Arribe, 2018), pemesanan transportasi online seperti Gojek, Grab dan Uber yang mendorong industri pariwisata semakin kompetitif (Buhalis & Amaranggana, 2014).

Adapun konsep pariwisata cerdas memiliki beberapa indikator dari sisi penggunaan teknologi diantaranya sistem panduan cerdas, laman destinasi interaktif termasuk desain rencana perjalanan pribadi, kartu wisata pintar, sensor keramaian dan pemantauan arus pengunjung di destinasi, pembayaran online, jadwal kendaraan wisata cerdas, sistem perlindungan keselamatan wisata terintegrasi, dan sistem pelayanan menggunakan *virtual and augmented reality* (Pinasthika, 2018). Sehingga pemerintah harus bergerak cepat dan adaptif dalam bersaing di dunia pariwisata melalui penyediaan database wisata, teknologi yang adaptif dan sumber daya manusia yang tanggap teknologi. Bagaimanapun juga, dalam menjual destinasi wisata saat ini dan paska pandemi akan dipengaruhi oleh sejauh mana destinasi siap dan mampu memberi jaminan prinsip kebersihan, keselamatan dan kesehatan bagi pengunjung.

### 3. METODE PENELITIAN

Kajian ini menggunakan analisis kualitatif dalam menginvestigasi persepsi stakeholder pariwisata terhadap implementasi program-program terkait 'Enjoy Jakarta'. Penelitian ini menggali persepsi pihak yang terkait pariwisata (Gunn and Vars, 2002) diantaranya pemerintah pusat seperti Kementerian Pariwisata, Kementerian Dalam Negeri, Bappenas, Pemerintah daerah seperti Bappeda dan Dinas Pariwisata; Pihak swasta seperti hotel dan restoran; Asosiasi seperti GIPI (Gabungan Industri Pariwisata Indonesia), PHRI (Persatuan Hotel dan Restoran Indonesia), ASITA (Asosiasi Travel dan Tour Indonesia); pengelola destinasi wisata seperti Ancol, Taman Mini Indonesia Indah (TMII), Museum, Monas, dan Ragunan juga akademisi dan masyarakat umum. Pengumpulan data yang dilakukan pada tahun



terkait yang menekankan bahwa ada hubungan yang kuat antara pemasaran kota, pariwisata, dengan kelembagaan yang mengaturnya (Hall 2011a).

Faktor kelembagaan itu sendiri didalamnya terdiri dari beberapa komponen penting, yang pertama adalah kepemimpinan, dimana kewenangan seorang pemimpin akan mempengaruhi kekuatan kepercayaan dan hubungan kolaborasi antar berbagai pihak. Ketidakseimbangan kekuatan dan tingkat kepercayaan ini memberi implikasi signifikan pada sejauh mana kolaborasi lintas sektor itu dijalankan (Dredge & Jenkins, 2007). Sehingga seorang kepala daerah harus mampu memberi kepastian hukum dan menjalin kerjasama yang kuat lintas stakeholder (Leask, 2010; Bramwell & Lane, 2011). Faktor kepemimpinan ini juga terkait dengan tingkat pengetahuan aparat pemerintah dalam menerjemahkan suatu konsep. Sebagai contoh, fenomena city branding umumnya hanya diterjemahkan ke dalam penyusunan slogan dan logo semata, yang berakibat pada lemahnya strategi implementasi program dan evaluasi yang disusun. Disamping itu juga seringkali program dihadapkan pada masalah periode kepemimpinan yang pendek, sebaliknya pada kasus promosi melalui pemasaran kota sifatnya cenderung jangka panjang dan kontinyu.

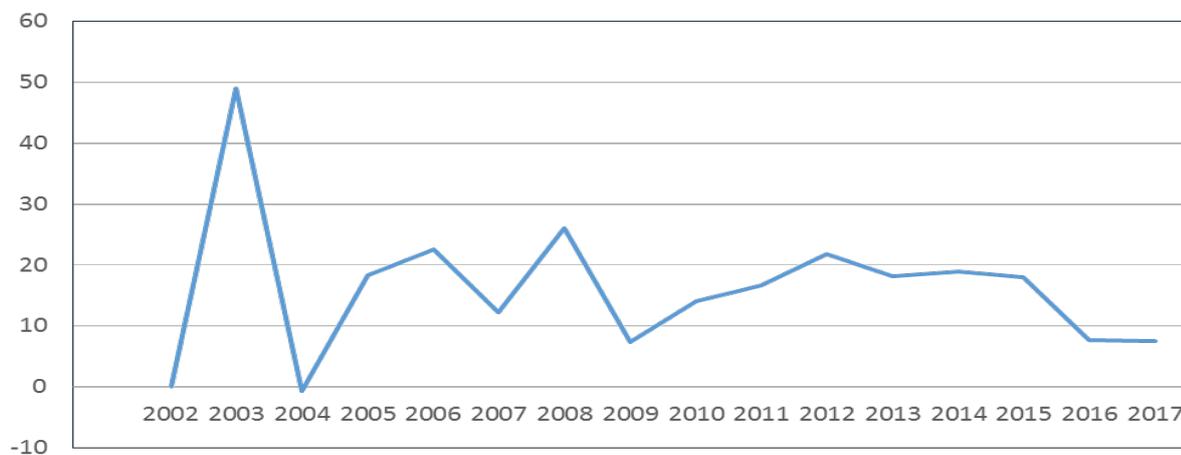
Faktor kedua yaitu kolaborasi stakeholder masih menjadi tugas semua pihak. Pada konteks Jakarta, telah ada Peraturan Gubernur Daerah No 35 Tahun 2018 mengenai Badan Promosi Pariwisata Daerah yang memiliki tugas sebagai badan koordinasi lintas stakeholder. Meskipun hingga saat ini belum beroperasi karena ada beberapa kendala teknis yang masih perlu diselesaikan. Ini terkait dengan faktor ketiga yaitu koordinasi lintas departemen yang mana umumnya pada pengembangan sektor pariwisata menjadi kewenangan sepenuhnya dari Departemen Pariwisata. Sedangkan pada banyak kasus dilapangan ini tidak mungkin berdiri sendiri, sebagai contoh pengelolaan beberapa destinasi wisata seperti museum dan kebun binatang berada di bawah pengelolaan Dinas Pendidikan dan Kebudayaan sehingga dalam pengelolaan perlu dilakukan bersama sama. Contoh lainnya pada aspek aksesibilitas yaitu kemudahan untuk menjangkau destinasi seperti kualitas jalan dan kemudahan moda transportasi pun menjadi penentu. Sehingga perlu dikoordinasikan dengan dinas lain yang terkait seperti Dinas Transportasi dan Dinas Pekerjaan Umum.

Faktor selanjutnya yang berpengaruh yaitu terkait komponen pariwisata seperti atraksi, fasilitas, aksesibilitas, dan atraksi (Cooper et al. 2005). Pada kasus Jakarta, sebagai contoh faktor yang dominan adalah aksesibilitas yang datang dari sisi masyarakat. Berdasarkan hasil wawancara, kondisi kemacetan dan minimnya transportasi masal menjadi salah satu kendala dalam berwisata di kota metropolitan seperti Jakarta, (Sumaco & Richardson, 2011). Padahal aksesibilitas merupakan kunci dari kesuksesan destinasi daerah (Ahn, 2016) baik menuju ke kota maupun di dalam kota tersebut (Stachow & Hart, 2010). Oleh karena itu kemudahan aksesibilitas perlu diperhatikan seksama oleh aparat pemerintah daerah (Dwyer, 2009). Karena potensi destinasi yang baik tidak akan optimal tanpa didukung oleh aksesibilitas yang baik pula (RATNA, 2013).

Faktor lain yaitu promosi sebagian besar menjadi keluhan yang datang dari sektor swasta seperti hotel, restoran, agen perjalanan, termasuk juga pengelola destinasi wisata. Mereka sepakat bahwa promosi menjadi salah satu kunci kesuksesan pariwisata dalam memasarkan produknya. Kesadaran mereka akan keterbatasan anggaran pemerintah juga mengarah pada urgensi kolaborasi anantara pemerintah dan swasta. Perlu dibangun kerjasama yang lebih kuat agar semua pihak mendapatkan benefit optimal melalui program yang dijalankan seperti

festival dan beragam kegiatan budaya daerah lainnya (Hosany, Ekinci, & Uysal, 2006). Kavartzis (2009) menegaskan bahwa dalam mempromosikan daerah berbeda dengan promosi produk barang, dimana ada komponen pariwisata berupa pilar 4A (Atraksi, Aksesibilitas, Amenitas dan Ancillary atau pelengkap) yang harus diperhatikan dan menjadi cerminan dari kota tersebut ((Ashworth, 2009). Pada kasus Jakarta, promosi diakui belum menjadi prioritas, dimana pada beberapa tahun belakangan, anggaran promosi dipotong cukup besar mengingat prioritas pimpinan daerah yang melihat anggaran perlu diprioritaskan pada bidang lain.

Faktor pilar ketiga pada konteks Jakarta yaitu atraksi, dimana pilihan destinasi yang terbatas dan kurang menarik bagi turis domestik dan asing di Jakarta. Ditambah lagi, saat ini banyak penerbangan luar negeri langsung ke kota tujuan lain seperti Bandung, Malang, Jogjakarta dan lain sebagainya, yang tentunya menjadi kompetitor bagi Jakarta sebagai destinasi wisata. Namun kalangan asosiasi wisata seperti PHRI dan GIPI berpandangan bahwa Jakarta memiliki potensi MICE yang masih unggul selain Bali. Sayangnya potensi kedatangan pengunjung dengan tujuan MICE belum dimanfaatkan optimal dengan tawaran daya tarik lain. Ini terbukti dengan data lama tinggal pengunjung di Jakarta yang rata-rata tidak lebih dari tiga hari. Ini menunjukkan bahwa pengunjung hanya menyelesaikan tugasnya lalu kemudian berpindah ke kota lain untuk berwisata.

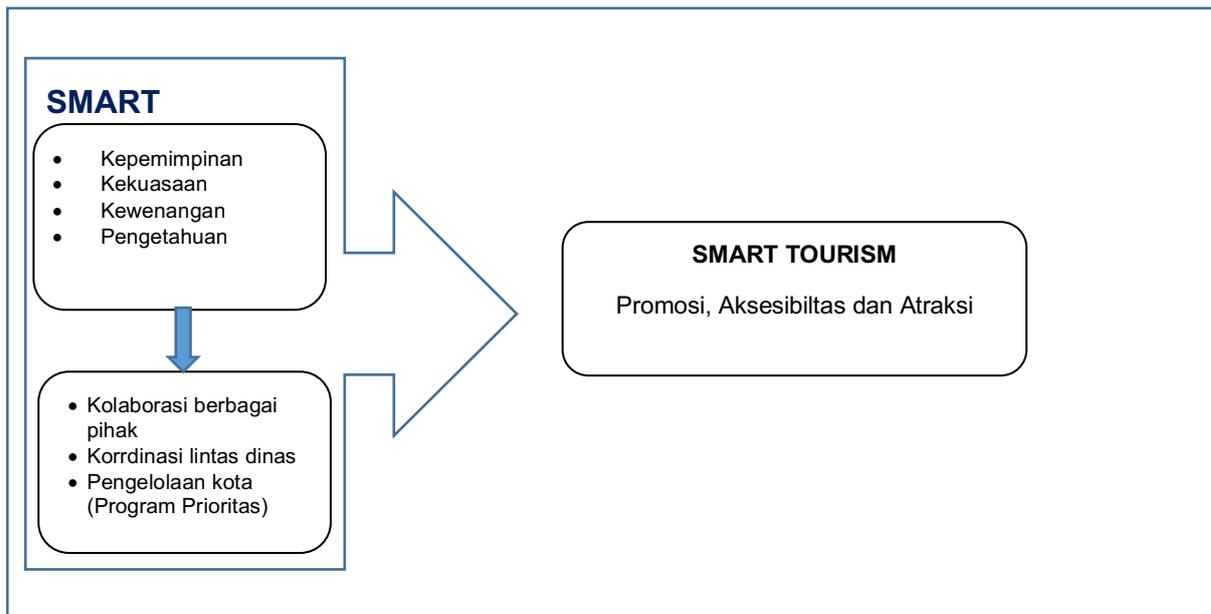


**Gambar 2.** Pendapatan Daerah dari Sektor Pariwisata (%) di Jakarta 2002-2017

Sumber: Dinas Pariwisata Jakarta, 2019

Selain itu juga, potensi Kepulauan Seribu diakui pemerintah daerah dan pihak swasta belum dimanfaatkan optimal. Kepulauan seribu sebagai satu-satunya daya tarik wisata alam di sekitar Jakarta seharusnya dapat menjadi penarik turis untuk dapat tinggal lebih lama di Jakarta (Sumaco, 2011). Salah satu yang masih menjadi kendala adalah aksesibilitas yang belum memadai menuju destinasi Kepulauan Seribu. Selain itu, kendala kurang menariknya destinasi juga disebabkan pengelolaan yang berada di bawah dinas lain yang tidak berorientasi pada jumlah kunjungan wisatawan. Sedangkan pilar terakhir yaitu ancillary berupa pelayanan tambahan seperti ketersediaan fasilitas pendukung, pada konteks Jakarta tidaklah menjadi masalah mengingat kota Jakarta sebagai ibukota negara yang memiliki fasilitas lebih baik dari kota lain di Indonesia.

Dari hasil analisis diatas, dapat dikelompokan faktor yang berpengaruh pada kesuksesan pariwisata khususnya di Jakarta, ke dalam kerangka model di bawah ini.



**Gambar 3.** Pemerintahan Cerdas Menuju Pariwisata Cerdas  
Sumber: Hasil Analisis, 2020

Dari model tersebut terlihat jelas bahwa faktor kelembagaan dan pemerintahan merupakan faktor utama yang berpengaruh pada komponen pariwisata yang terdiri dari kepemimpinan yang berpengaruh pada kolaborasi lintas stakeholder, koordinasi antar departemen, dan kebijakan dan program yang diambil (Göymen, 2000; Marzano, 2007). Sehingga kepemimpinan yang kuat dan visioner perlu terus didorong sebagai kunci kelembagaan yang kuat (Habibah, A. et al., 2013). Salah satu kendala yang terjadi pada konteks Jakarta yaitu rotasi kepemimpinan yang sering terkadang dihadapkan pada keterbatasan pemahaman dan pengalaman pimpinan baru yang akhirnya berpengaruh pada kontinuitas program yang dijalankan.

## 4.2 Dampak Pandemi Terhadap Wisata Indonesia

Sektor pariwisata di Indonesia merupakan sektor unggulan yang mampu berkontribusi dalam pertumbuhan ekonomi. Namun pada saat terjadi pandemi, sektor ini menjadi sektor yang paling terganggu dengan tidak beroperasinya industri pariwisata seperti hotel, destinasi, hingga agen perjalanan wisata. Pandemi COVID-19 pada awal tahun 2020 telah membuat banyak sektor ekonomi menjadi lumpuh, dimana setidaknya 1.674 hotel dan 500 restoran di Indonesia sudah berhenti beroperasi (PHRI, 2020). Data Kementerian pariwisata dan ekonomi kreatif, hingga pekan kedua April, juga mencatat sebanyak 180 destinasi dan 232 desa wisata di Indonesia ditutup. Bahkan Badan Pusat Statistik (BPS) mencatat kunjungan wisatawan mancanegara pada Januari-Februari 2020 hanya 2,16 juta orang atau turun 11,8 persen dari periode yang sama tahun lalu. Kunjungan yang tercatat di BPS per Februari 2020 juga tercatat anjlok 28,85 persen secara tahunan.

Ketua Perhimpunan Hotel dan Restoran Indonesia (PHRI) Kabupaten Badung IGA Rai Suryawijaya mengatakan perekonomian Bali saat ini merupakan kondisi terburuk sepanjang sejarah yang ada, karena tingkat hunian hotelnya mencapai zero (nol). Dampak Covid-19 ini

terbukti lebih parah dibandingkan Bom Bali dan Erupsi Gunung Agung. Sejak April, hampir 96 persen hotel sudah tutup, karena tidak ada kunjungan wisatawan lagi, jumlahnya bahkan akan terus meningkat hingga 100 persen, karena Wisman yang ada akan dipanggil pulang ke negaranya masing-masing (Herlinda, 2020). Sejak terjadinya pandemi Covid-19, para pelaku jasa pariwisata kehilangan mata pencarian yang selama ini menjadi satu-satunya mata pencarian. Jumlah pelaku jasa wisata terdampak Covid-19 di sekitar lereng Merapi terdapat sekitar 7.000 orang dan menyebabkan kerugian besar di sektor pariwisata mencapai kerugian Rp150 juta per hari (Razak, 2020)

Di Daerah Istimewa Yogyakarta terdapat puluhan ribu tenaga kerja yang terdampak, 15 ribu dirumahkan dan 76 di-PHK. Sedangkan di Jawa Barat terdapat 2.768 usaha pariwisata di wilayahnya yang tutup. Imbasnya, puluhan ribu tenaga kerja pariwisata kehilangan mata pencaharian. World Travel and Tourism Council (WTTC) menyebut pandemi global dapat memangkas hingga 50 juta pekerjaan di seluruh dunia dalam industri perjalanan dan pariwisata. Rata-rata penurunan tersebut terjadi pada tingkat huni kamar yang berkurang sebanyak 25%-50%, harga penjualan kamar berkurang sebanyak 10%-25%, dan total pendapatan hotel berkurang hingga 25%-50%. (Yawan, 2020)

Ditambah lagi dalam menghadapi era paska pandemi tentunya akan banyak hal yang berubah khususnya terkait pariwisata. Pemerintah pusat perlu berfikir keras agar pengembangan pariwisata mampu menjawab tantangan yang ada dimasa setelah pandemi ini. Sebagai contoh penggunaan teknologi cerdas dalam mewujudkan pariwisata cerdas menjadi hal yang tidak dapat ditawar lagi. Di era new normal ke depan, Pemerintah daerah melihat wisatawan akan lebih menyukai konsep wisata ekoturisme yang memadukan alam dan budaya. Mass-tourism masih akan cenderung dihindari (Nusadaily, 2020)

#### **4.3 Strategi Adaptasi Pemerintahan Yang Cerdas dalam Mendukung Pariwisata Cerdas**

Hasil kajian secara tegas telah menekankan urgensi kelembagaan yang kuat menjadi salah satu penentu kesuksesan pariwisata daerah. Dimana faktor kepemimpinan akan mempengaruhi kualitas kolaborasi lintas aktor yang terlibat, koordinasi yang baik antar departemen, serta penyusunan kebijakan dan program yang ada. Faktor pemerintahan yang kuat juga tentunya akan berpengaruh pada kualitas pilar dari pariwisata itu sendiri. Dalam hal ini beberapa alternatif strategi yang dirkeraiumumkan berdasarkan hasil wawancara pada stakeholder terkait diantaranya dikelompokkan ke dalam tingkatan pemerintahan mulai dari nasional, wilayah hingga tingkat lokal sebagai subsistem yang tidak terpisahkan (Kastarlak & Barber, 2011). Pengelompokan ini akan lebih memudahkan dalam perumusan strategi berdasarkan kewenangan level pemerintahan yang berbeda (Nordin & Svensson, 2005).

Dalam konteks menjamurnya fenomena pemasaran kota di Indonesia dalam memasarkan potensi wisata menunjukkan potensi peluang serta tantangannya tersendiri. Di lain sisi, peluang yang besar terlihat dari kesadaran daerah dalam melihat peluang pemasaran potensi kota atau daerah melalui slogan dan logo. Namun dihadapkan pada tantangan diantaranya keterbatasan pemahaman yang cenderung terjebak hanya pada penyusunan slogan dan logo yang belum diimbangi program jangka panjang serta strategi yang komprehensif dan kolaboratif. Selain itu, persaingan yang kuat juga dihadapkan pada potensi tantangan eksploitasi wisata yang berlebihan, dan ini menjadi tanggung jawab pemerintah dalam mengantisipasi hal ini.

Pada konteks nasional, sejak diberlakukannya desentralisasi dimana kewenangan sebagian besar telah berpindah ke pemerintah daerah, pemerintah pusat tetap perlu menyediakan panduan strategi yang akan menjadi rujukan bagi pemerintah daerah dalam pengembangan pariwisata (Kastarlak & Barber, 2011). Sebagai contoh dalam konteks pemasaran kota, Pemerintah perlu mensosialisasikan dengan masif di kalangan pemerintah daerah mengenai protokol penerimaan turis agar pengunjung mendapatkan jaminan keselamatan dalam berwisata. Peran pemerintah pusat sejatinya tetap sebagai fasilitator melalui insentif yang mendorong kolaborasi lintas sektor.

Sedangkan dalam konteks pemerintah daerah, tentunya isu koordinasi lintas dinas terkait menjadi tantangan yang harus diperhatikan, contohnya dalam hal pengelolaan destinasi wisata perlu ada koordinasi yang kuat antara Dinas Pariwisata dan Dinas lain yang terkait. Sebagai contoh, kerjasama antara Dinas Pariwisata, Dinas Pekerjaan Umum dan Dinas Transportasi dalam peningkatan kualitas aksesibilitas menuju destinasi wisata. Tentunya kewenangan pemerintah daerah dalam mengkoordinasikan lintas departemen ini menjadi krusial (Hospers, 2008). Selain itu juga kerjasama antara Dinas Pariwisata dan Dinas Komunikasi dan Informasi dalam penguatan teknologi berupa platform pintar agar terus dikembangkan dalam menjamin kemudahan bagi semua pihak terkait dalam berpartisipasi mengembangkan pariwisata di daerahnya seperti pengembangan promosi virtual dan berbagai platform interaktif (Bassano, Pietronudo, & Picicocchi, 2018; Elisabeta, 2018). Karena saat ini tidak dapat dipungkiri, *electronic word of mouth* atau rekomendasi melalui berbagai forum online menjadi kunci yang diandalkan dalam promosi wisata saat ini (Buhalis & Law, 2008).

Disamping itu, Dinas Pariwisata sebagai pemegang kewenangan utama dalam pengembangan pariwisata di daerah, perlu berinovasi secara cepat terutama dalam beradaptasi pada kondisi paska pandemi. Dimana sektor ini merupakan sektor yang mengalami penurunan drastis pada saat pandemi dan tentunya perlu upaya inovatif untuk dapat membangun kembali gairah wisata dengan pola yang berbeda dengan kondisi sebelumnya. Kolaborasi para aktor terkait perlu diperkuat baik langsung maupun tidak langsung (Bakvis & Juillet, 2004) terutama dengan wadah yang telah ada (Dredge & Pforr, 2008; Hall, 2008) seperti forum parawisata Jakarta dan Badan Promosi Jakarta.

Tentunya semua upaya ini bertujuan untuk mewujudkan pariwisata yang berkelanjutan dengan peran aktif stakeholder dimana sistem pemerintahan yang cerdas adalah keniscayaan (Dwyer, Edwards, Mistilis, Roman, & Scott, 2009). Pada banyak contoh, ketidaksiapan pemerintah dalam menghadapi teknologi yang cepat akan berdampak besar dalam pengembangan pariwisata. Beberapa contoh diantaranya keberadaan hotel yang terancam oleh hadirnya aplikasi Air Bnb, restoran yang juga tersaingi oleh restoran virtual melalui aplikasi Gojek dan Grab, hingga menjamurnya agen perjalanan online seperti tiket.com, pegi pegi yuk, dan mister aladin yang mampu mengubur agen perjalanan offline. Apabila tidak diatur, pola baru ini berpotensi menghadirkan berbagai permasalahan baru seperti mekanisme komplain customer yang tidak jelas, hingga kualitas kontrol yang tidak teratur (Gretzel et al., 2015).

Hadirnya teknologi dalam mendukung pariwisata cerdas pun perlu diimbangi dengan kemampuan SDM yang mumpuni, karena pilar dalam kota cerdas adalah keseimbangan antara kelembagaan, kemampuan individu dan perkembangan teknologi. Disamping itu,

pengembangan pariwisata cerdas tidak akan lepas dari aspek pemerintahan yang tangguh dan tanggap melalui penyiapan kepemimpinan yang kuat, kolaborasi nyata lintas stakeholder dan penguatan kapabilitas aparat pemerintah terkait. Sebagai contoh, kolaborasi antara pemerintah dan swasta menjadi sebuah keniscayaan. Pemerintah daerah perlu bekerja sama dengan berbagai perusahaan teknologi dan IT dalam mengembangkan platform pelayanan wisata yang dibutuhkan.

Ini juga terkait dengan pasar wisata masa depan yang mayoritas berasal dari generasi Z yang tidak asing lagi dengan dunia teknologi digital. Karakteristik pasar wisata dimasa depan tidak lepas tentunya dengan karakteristik masyarakat saat ini dengan pola wisata yang relatif mandiri dalam mengatur perjalanan wisata dan cenderung individual atau kelompok kecil dalam melakukan perjalanan wisata.

## 5. SIMPULAN

Berbagai kajian jelas menunjukkan bahwa di era pemasaran kota dan persaingan yang semakin ketat menuntut pemerintahan yang inovatif dan adaptif terhadap perubahan. Pandemi yang berlangsung beberapa bulan terakhir memberi pengaruh yang besar pada sektor pariwisata. Sehingga berbagai upaya perlu dilakukan secara cepat dalam mengantisipasi perubahan dalam pengembangan pariwisata di masa depan. Dalam menyambut wisata digital di masa depan, beragam upaya yang mengarah pada pola wisata baru akan terus dikembangkan secara cepat, inovatif dan kolaboratif.

Kajian ini juga menegaskan pentingnya kelembagaan dan pemerintahan yang cerdas dalam mempengaruhi kesuksesan pariwisata. Faktor yang dominan dalam kelembagaan yaitu kepemimpinan yang kuat, visioner dan kolaboratif juga berdampak pada sejauh mana kolaborasi lintas stakeholder dapat dicapai, pemilihan program prioritas hingga manajemen pengelolaan yang baik. Apabila sistem kelembagaan yang baik tentu faktor pariwisata lainnya seperti aksesibilitas, atraksi dan faktor lainnya pun akan baik pula. Sehingga inovasi yang ditunjukkan dengan berbagai program menuju pariwisata cerdas saat ini perlu diprioritaskan. Adapun keterbatasan studi ini adalah pendekatan yang lebih mengeksplorasi pandangan stakeholder secara mendalam dengan analisis kualitatif. Sehingga penelitian yang akan dengan pendekatan yang berbeda seperti analisis kuantitatif dapat melengkapi kajian ini kedepannya, khususnya terkait eksplorasi dalam implementasi pariwisata cerdas di daerah.

## 6. DAFTAR PUSTAKA

- Adona, F., Utamaningsih, A., & Sidik, B. (2014). Language Of Campaign Communication Marketing Communication Through Branding: Analysis Of The Creative Workers Of Tourism Industry In West Sumatra. *Prosiding ISLA FBS Universitas Negeri Padang*, 160-167.
- Ashworth, G. (2009). The instruments of place branding: how is it done? *European Spatial research and policy*, 16(1), 9-22.
- Bassano, C., Pietronudo, M. C., & Piciocchi, P. (2018). the Use of Smart tourism Systems to improve the Destination's appeal: a Case Study from Caserta in italy. *Tourism Planning and Destination Marketing*, 239.
- Bramwell, B. (2010). Participative planning and governance for sustainable tourism. *Tourism Recreation Research*, 35(3), 239-249.

- Bregoli, I. (2013). Effects of DMO Coordination on Destination Brand Identity: A Mixed-Method Study on the City of Edinburgh. *Journal of Travel Research*, 52(2), 212-224. Retrieved from <Go to ISI>://WOS:000315283300007
- Buhalis, D. (2000). Marketing the competitive destination of the future. *Tourism Management*, 21(1), 97-116. doi:10.1016/S0261-5177(99)00095-3
- Buhalis, D., & Law, R. (2008). Progress in information technology and tourism management: 20 years on and 10 years after the Internet—The state of eTourism research. *Tourism Management*, 29(4), 609-623. doi:http://dx.doi.org/10.1016/j.tourman.2008.01.005
- Chan, C.-s., & Marafa, L. M. (2013). A review of place branding methodologies in the new millennium. *Place Branding and Public Diplomacy*, 9(4), 236-253. doi:10.1057/pb.2013.17
- Clancy, M. (2011). Re-presenting Ireland: tourism, branding and national identity in Ireland. *Journal of International Relations and Development*, 14(3), 281-308. doi:10.1057/jird.2010.4
- Cooper, C., & Wahab, S. (2005). *Tourism in the Age of Globalisation*: Taylor & Francis.
- Damayanti, R., Rahayu, R. K., & Ulfah, I. F. (2017). Mapping Model of City Branding Formulation In Indonesia. Paper presented at the International Conference on Democracy, Accountability and Governance (ICODAG 2017).
- Dinnie, K., Dinnie, K., Melewar, T. C., Seidenfuss, K. U., & Musa, G. (2010). Nation branding and integrated marketing communications: an ASEAN perspective. *International Marketing Review*, 27(4), 388-403. doi:10.1108/02651331011058572
- Dwyer, L., Edwards, D., Mistilis, N., Roman, C., & Scott, N. (2009). Destination and enterprise management for a tourism future. *Tourism Management*, 30(1), 63-74. doi:https://doi.org/10.1016/j.tourman.2008.04.002
- Elisabeta, R. R. (2018). Aspects Of Statistical Analysis Of The Competitiveness And Performance In Tourism. *USV Annals of Economics and Public Administration*, 18(2(28)), 137-147.
- Göymen, K. (2000). Tourism and governance in Turkey. *Annals of Tourism Research*, 27(4), 1025-1048.
- Gretzel, U., Koo, C., Sigala, M., & Xiang, Z. (2015). Special issue on smart tourism: convergence of information technologies, experiences, and theories. *Electronic Markets*, 25(3), 175-177.
- Gunn, C. A., & Var, T. (2002). *Tourism planning: Basics, concepts, cases*: Psychology Press.
- Hatipoglu, B., Alvarez, M. D., & Ertuna, B. (2016). Barriers to stakeholder involvement in the planning of sustainable tourism: the case of the Thrace region in Turkey. *Journal of Cleaner Production*, 111, 306-317. doi:https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2014.11.059
- Herget, J., Petru, Z., & Abrham, J. (2015). City Branding and Its Economic Impacts on Tourism. *Economics & Sociology*, 8(1), 119-126. Retrieved from <Go to ISI>://WOS:000365357100010
- Herrero, Á., San Martín, H., Garcia de los Salmones, M. d. M., & Collado, J. (2017). Examining the hierarchy of destination brands and the chain of effects between brand equity dimensions. *Journal of Destination Marketing & Management*, 6(4), 353-362. doi:https://doi.org/10.1016/j.jdmm.2016.05.001
- Hosany, S., Ekinici, Y., & Uysal, M. (2006). Destination image and destination personality: An application of branding theories to tourism places. *Journal of Business Research*, 59(5), 638-642. doi:10.1016/j.jbusres.2006.01.001
- Kastarlak, B. I., & Barber, B. (2011). *Fundamentals of planning and developing tourism*: Pearson Higher Ed.

- Kavaratzis, M. (2009). Cities and their brands: Lessons from corporate branding. *Place Branding and Public Diplomacy*, 5(1), 26-37. doi:10.1057/pb.2008.3
- Kraak, A. (2011). Horizontal Coordination, Government Performance and National Planning: The Possibilities and Limits of the South African State. *Politikon*, 38(3), 343-365. doi:10.1080/02589346.2011.623834
- Leask, A. (2010). Progress in visitor attraction research: Towards more effective management. *Tourism Management*, 31(2), 155-166. doi:http://dx.doi.org/10.1016/j.tourman.2009.09.004
- Leedy, P. D., & Ormrod, J. E. (2014). *Qualitative research. Practical research: Planning and design*, 141-172.
- Luo, W. (2018). Evaluating tourist destination performance: Expanding the sustainability concept. *Sustainability (Switzerland)*, 10(2), 516. doi:10.3390/su10020516
- Marzano, G. (2007). The effect of stakeholder power on a destination branding process: The Gold Coast VeryGC brand. University of Queensland,
- Morgan, N., & Pritchard, A. (2002). Contextualizing destination branding. *Destination branding: Creating the unique destination proposition*, 11-41.
- Nordin, S., & Svensson, B. (2005). The Significance of Governance in Innovative Tourist Destinations: Paper presented at the 55th Aiest Congress Brainerd, USA, August 28–September 1, 2005. In: ETOUR.
- Posavac, E. J., & Carey, R. G. (2007). *Program Evaluation: Methods and Case Studies*: Pearson Prentice Hall.
- RATNA, R. (2013). Branding City Development Program To Support Tourism Competitiveness (Case Study: Jakarta And Kuala Lumpur). Paper presented at the Prosiding Conference International and Call Paper: Tranformation Malaysia Indonesia Relation Toward Asean Community.
- Rossi, P. H. (2004). *Evaluation : a systematic approach (7th ed. ed.)*. Thousand Oaks, CA: Sage.
- Sautter, E. T., & Leisen, B. (1999). Managing stakeholders a tourism planning model. *Annals of Tourism Research*, 26(2), 312-328.
- Schofield, P., Crowther, P., Jago, L., Heeley, J., & Taylor, S. (2018). Collaborative innovation: catalyst for a destination's event success. *International Journal of Contemporary Hospitality Management*.
- Stachow, G., & Hart, C. (2010). Exploring place image: Formation and measurement. *Place Branding and Public Diplomacy*, 6(2), 145-155. doi:10.1057/pb.2010.13
- Sumaco, F. T., & Richardson, S. (2011). An analysis on international tourists' perceptions towards destination branding: "Visit Indonesia 2008" Marketing Campaign'. Paper presented at the The 2nd International Research Symposium in Service Management.
- Thelander, Å., & Säwe, F. (2015). The challenge of internal stakeholder support for co-creational branding strategy. *Public Relations Inquiry*, 4(3), 323-341. doi:10.1177/2046147x15573882
- Veal, A. J. (2002). *Leisure and tourism policy and planning (2nd ed. ed.)*. Wallingford, Oxon, UK ;: CABI Pub.
- Herlinda, Wike Dita. 2020. Apindo: Selama Pandemi, Industri Pariwisata Rugi Rp21 Triliun! <https://ekonomi.bisnis.com/read/20200426/12/1232875/apindo-selama-pandemi-industri-pariwisata-rugi-rp21-triliun>. 16 Juni 2020 (14:53)
- Razak, Abdul Hamid. 2020. Dampak Pandemi Covid-19, Kerugian Sementara Sektor Pariwisata di Sleman Rp38,11M. <https://jogjapolitan.harianjogja.com/read/2020/04/14/512/1036735/dampak-pandemi->

covid-19-kerugian-sementara-sektor-pariwisata-di-sleman-rp3811-m. 16 Juni 2020 (15:02)

Yawan, Ahlaqul Karima. 2020. Dampak Virus Corona, Industri Pariwisata Alami Kerugian Signifikan <https://depok.pikiran-rakyat.com/ekonomi/pr-09357958/dampak-virus-corona-industri-pariwisata-alami-kerugian-signifikan>. 16 Juni 2020 (15:17)

Detik.com. 2020. Data Efek Virus Corona ke Wisata RI per 23 April 2020. <https://travel.detik.com/travel-news/d-4928546/data-efek-virus-corona-ke-wisata-ri-per-23-april-2020>. 16 Juni 2020 (15:32)

Nusadaily.com. 2020. Ini Strategi yang Disiapkan Banyuwangi Hadapi Era New Normal Pasca-Pandemi . <https://nusadaily.com/regional/ini-strategi-yang-disiapkan-banyuwangi-hadapi-era-new-normal-pasca-pandemi.html>. 16 Juni 2020 (15:47)



## PREFERENSI KARAKTERISTIK HUNIAN MAHASISWA DI KABUPATEN SLEMAN, DAERAH ISTIMEWA YOGYAKARTA

A. Yunastiawan Eka Pramana<sup>1</sup> dan Mutiasari Kurnia Devi<sup>2</sup>

Email: yunaekapramana@itny.ac.id<sup>1</sup>, mutiasari@itny.ac.id<sup>2</sup>

Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan  
Institut Teknologi Nasional Yogyakarta

### Abstract

Human and built environment are main elements in developing a smart city. The Information Communication Technology (ICT) is utilized to enhance the smart people which is one of the main elements of smart city. Sleman Regency, a municipality in Yogyakarta Special District, has committed to implement the concept of smart regency as a derivation of the smart city concept. In order to implement this concept, the municipality has to actively manage its resource, such as urban land. One main element of the urban land in Sleman Regency is student housing. This type of land use has to be fully recognized by the municipality thus it can be managed and guided into the fulfillment of the concept of smart regency in Sleman. Therefore this research was conducted to identify the characteristics of housing preference among the university student in Sleman Regency. The data was collected through a set of questionnaire and was analyzed using the descriptive quantitative approach. The results show that the rented room (kost) type is more preferable among the respondents, with the average of rent rate is Rp. 600.000 per month. Among several factors that may influence the preference for the student housing, the income factor is the most influencing factor on the student decision for selecting housing type and characteristics.

**Keywords:** student housing, preference, Sleman

### Abstrak

Manusia dan lingkungan terbangun menjadi unsur terpenting dalam pengembangan *smart city*. Pemanfaatan teknologi informasi dan komputerisasi dilakukan untuk mendukung terciptanya smart people yang berujung pada terciptanya *smart growth* pada suatu kota. Kabupaten Sleman merupakan salah satu kabupaten di Daerah Istimewa Yogyakarta yang berkomitmen untuk mengembangkan *smart regency*. Salah satu bentuk pemanfaatan lahan yang dominan adalah hunian untuk mahasiswa, berupa rumah kontrak, pondokan, maupun apartemen. Bentuk pemanfaatan lahan ini perlu dikenali dan dikelola agar dapat mendukung upaya pemerintah Kabupaten Sleman untuk mewujudkan *smart growth* dalam rangka menuju terwujudnya *smart regency*. Identifikasi terhadap preferensi karakteristik hunian mahasiswa di Kabupaten Sleman dilakukan melalui survei terhadap responden yang merupakan mahasiswa pada Perguruan Tinggi di Kabupaten Sleman. Penelitian ini menggunakan metode analisis kuantitatif deskriptif untuk memberikan gambaran mengenai preferensi karakteristik hunian mahasiswa di Kabupaten Sleman. Hasil penelitian menunjukkan bahwa tipe hunian mahasiswa yang banyak diminati adalah tipe hunian pondokan/kost, dengan rerata harga sewa Rp. 600.000 per bulan. Dari berbagai faktor yang berpengaruh pada preferensi terhadap jenis dan karakteristik hunian, faktor pemasukan menjadi faktor yang paling berpengaruh.

**Kata kunci:** hunian mahasiswa, preferensi, Sleman

## 1. PENDAHULUAN

Pengembangan smart city di Indonesia mendapatkan perhatian yang lebih besar seiring dengan pencanangan Gerakan Menuju 100 *Smart City*. Pengembangan *smart city* tersebut

diharapkan dapat meningkatkan inovasi dan efisiensi di dalam pemanfaatan sumber daya yang ada di suatu kota. Pemanfaatan teknologi informasi dan kompetisi diharapkan mampu menciptakan relasi yang selaras antara pemerintah, masyarakat, dan lingkungan, sehingga kinerja pemerintahan yang lebih efektif dan pertumbuhan yang lebih berkelanjutan dapat tercapai.

Konsep *smart city* sendiri mengandung pengertian dan dimensi yang luas (Nam & Pardo, 2011a). Pemahaman mengenai *smart city* sendiri telah mengalami pergeseran dibanding awal kemunculannya di dekade 1990-an, di mana aspek kualitas manusia dan masyarakat menjadi elemen utama *smart city* bersama dengan keberadaan teknologi informasi yang mendukung kehidupan masyarakat (Albino, Berardi, & Dangelico, 2015). Tidak hanya terbatas pada bagaimana teknologi diterapkan di suatu kota, konsep smart city telah bergeser menjadi suatu konsep untuk menjawab tantangan pertumbuhan perkotaan di masa kini (Monzon, 2015). Pemahaman terhadap *smart city* meluas, menjadi bagaimana suatu kota menghadapi tantangan secara cerdas, dengan memanfaatkan kecerdasan alami dan buatan yang melekat pada sistem informasi di sebuah kota (Ramaprasad, Sánchez-ortiz, & Syn, 2017).

Konsep *smart city* memiliki dimensi yang kompleks, yang meliputi jaringan infrastruktur di suatu kota yang mendorong efisiensi politik serta pembangunan sosial dan budaya, pembangunan perkotaan dan aktivitas kreatif yang digerakkan oleh dunia usaha untuk mendorong pertumbuhan perkotaan, inklusi sosial terhadap berbagai elemen masyarakat perkotaan dan modal sosial dalam pembangunan perkotaan, serta lingkungan alamiah sebagai suatu komponen strategis untuk masa depan (Albino et al., 2015). Dalam keragaman pandangan terkait dimensi *smart city* tersebut, komponen utama dari terwujudnya *smart city* adalah faktor teknologi, manusia, dan institusional, yang ketiganya perlu hadir secara integral dalam upaya mewujudkan *smart city* (Nam & Pardo, 2011b).

Salah satu aspek penting perwujudan *smart city* adalah pada aspek tata kelola pertumbuhan perkotaan. *Smart city* dapat dipahami dalam konteks inovasi dalam pengelolaan pertumbuhan perkotaan untuk mendorong pertumbuhan perkotaan yang berkelanjutan (Nam & Pardo, 2011a), atau dengan kata lain untuk mewujudkan *smart growth* (Albino et al., 2015). Penggunaan teknologi informasi tidak serta merta menghilangkan hakikat kota sebagai sebuah aglomerasi aktivitas ekonomi, yang di dalamnya timbul berbagai tantangan untuk diselesaikan, seperti polarisasi pendapatan, penurunan kualitas hidup, serta disparitas sarana dan prasarana (Nam & Pardo, 2011b). Untuk itu pemahaman mengenai perkembangan lingkungan terbangun di suatu kota menjadi salah satu elemen yang vital bagi upaya perwujudan *smart city*.

Kabupaten Sleman menjadi salah satu wilayah administratif di Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta yang mencanangkan visi untuk mewujudkan *smart regency* sebagai derivasi dari konsep *smart city*. Dalam upaya mewujudkan *smart city* tersebut, pemerintah daerah di Kabupaten Sleman menghadapi tantangan untuk mengelola pertumbuhan perkotaan serta memperkecil ketimpangan wilayah di Kabupaten Sleman (Devi, 2018). Kecamatan yang berada di dalam area aglomerasi perkotaan atau Kawasan Perkotaan Yogyakarta (KPY) merupakan wilayah yang mengalami laju pertumbuhan positif, yang apabila tidak dikelola dengan baik dapat memunculkan berbagai masalah, seperti akses terhadap infrastruktur publik dan menurunnya kualitas hidup manusia di kawasan perkotaan.

Struktur perekonomian Kabupaten Sleman yang memiliki sektor unggulan salah satunya di sektor real estate, serta sektor potensial di sektor jasa pendidikan (Basuki & Mujiraharjo, 2017) mewarnai penggunaan lahan, khususnya di kawasan perkotaan di Kabupaten Sleman.

Salah satu bentuk riil sektor *real estate* di Kabupaten Sleman adalah penyediaan hunian, khususnya berupa pondokan atau kost untuk mahasiswa. Pertumbuhan usaha pondokan ini menimbulkan berbagai permasalahan, mulai dari lingkungan hingga sosial (Sukirno, 2016). Pertumbuhan permintaan terhadap hunian mahasiswa ini telah menyebabkan terjadinya transformasi fisik kawasan, salah satunya dalam bentuk transformasi horizontal hunian keluarga pada kawasan-kawasan di sekitar kampus (Puspita & Rahmi, 2019).

Meskipun memberikan dampak berupa transformasi kawasan serta timbulnya permasalahan sosial dan lingkungan di Kabupaten Sleman, namun pertumbuhan hunian mahasiswa ini belum banyak dikaji. Literatur yang tersedia, khususnya mengenai karakteristik hunian mahasiswa yang tumbuh di Kabupaten Sleman masih sangat minim. Pemahaman terhadap karakteristik hunian mahasiswa ini dapat menjadi acuan bagi pengambil kebijakan untuk mengelola pertumbuhan hunian mahasiswa di kawasan-kawasan di sekitar kampus, sehingga pertumbuhan kawasan di sekitar kampus dapat dikelola dengan baik. Dengan demikian diharapkan pertumbuhan fisik perkotaan, khususnya pada area-area dengan tingkat permintaan terhadap hunian mahasiswa yang tinggi dapat berlangsung secara berkelanjutan, sehingga dapat mendukung perwujudan smart growth sebagai salah satu elemen *smart city* di Kabupaten Sleman.

Penelitian ini dilakukan untuk mengidentifikasi karakteristik demand terhadap properti hunian mahasiswa di Kabupaten Sleman. Penelitian ini berfokus pada identifikasi aspek karakteristik hunian mahasiswa di Kabupaten Sleman. Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi akademis untuk mengisi kekosongan literatur terkait karakteristik hunian mahasiswa di Kabupaten Sleman, serta dapat memberikan kontribusi praktis bagi pemerintah Kabupaten Sleman untuk mengelola pertumbuhan hunian mahasiswa di Kabupaten Sleman.

## 2. KAJIAN PUSTAKA

Pemilihan hunian menjadi salah satu komponen penting dalam kehidupan pelajar atau mahasiswa. Ketika ekspektasi seorang mahasiswa terhadap karakteristik hunian yang ideal terpenuhi, maka hal tersebut akan mempengaruhi persepsi positif mahasiswa terhadap lingkungan tempat tinggalnya (Khozaei, Hassan, Al Kodmany, & Arab, 2014). Terpenuhinya ekspektasi terhadap karakteristik hunian yang ideal tersebut bersama-sama dengan tercukupinya kebutuhan seorang mahasiswa juga akan memberikan pengaruh terhadap performa studi mahasiswa (Ulyani, Najib, Aini, & Akhavan, 2015).

Pemilihan tipe dan karakteristik hunian merupakan hal yang bersifat subyektif dan berbeda untuk masing-masing individu (Nijënstein, Haans, Kemperman, & Borgers, 2015). Nilai yang dianut, pengalaman masa lalu, serta karakteristik demografis seseorang turut menjadi penentu pilihan jenis hunian seorang mahasiswa (Nijënstein et al., 2015; Thomsen & Eikemo, 2010). Perbedaan generasi turut memberikan pengaruh terhadap pemilihan tipe dan karakteristik hunian mahasiswa (La Roche, Flanigan, & Copeland, 2010). Di samping itu, berbeda dengan pemilihan terhadap jenis hunian pada kelompok masyarakat yang lain, pemilihan tipe hunian mahasiswa dipengaruhi pula oleh sifat hunian yang cenderung berjangka pendek (Thomsen & Eikemo, 2010).

Konsep hunian mahasiswa sendiri memiliki konteks yang beragam. Dalam konteks mahasiswa di Indonesia, jenis hunian mahasiswa umumnya terbagi menjadi dua jenis, yakni hunian milik dan hunian sewa (Reski & Tampubolon, 2019). Hal ini mengingat sebagian besar perguruan tinggi di Indonesia tidak menyediakan akomodasi *on-campus* bagi mahasiswanya,

sehingga sebagian besar pemenuhan kebutuhan hunian bagi mahasiswa dilakukan oleh sektor privat. Sementara di beberapa negara lain, mahasiswa memiliki kesempatan untuk memilih hunian di dalam kampus (*on-campus*) atau di luar kampus (La Roche et al., 2010; Ulyani et al., 2015). Bagi beberapa perguruan tinggi, penyediaan hunian bagi mahasiswa di dalam kampus bahkan menjadi salah satu keunggulan yang ditawarkan perguruan tinggi kepada mahasiswanya (Razak, Shariffuddin, & Padil, 2017). Perbedaan konteks pasar hunian mahasiswa ini akan memberikan konsekuensi yang berbeda pada pembahasan terkait preferensi hunian mahasiswa.

Secara umum faktor-faktor yang mempengaruhi preferensi terhadap tipe hunian mahasiswa dapat digolongkan menjadi dua, yakni faktor individu pengguna, dalam hal ini mahasiswa, serta faktor atribut fisik yang ditawarkan oleh pengelola hunian mahasiswa. Dalam hal faktor individu pengguna, kebutuhan akan privasi menjadi temuan yang menonjol dalam beberapa penelitian terkait hunian mahasiswa (La Roche et al., 2010; Reski & Tampubolon, 2019; Ulyani et al., 2015). Hunian di luar kampus dipersepsikan sebagai jenis hunian yang lebih bebas dari aturan kampus yang mengikat (Ulyani et al., 2015). Kebebasan tersebut menjadi salah satu human value yang penting bagi mahasiswa di dalam menentukan tipe hunian (Nijënstein et al., 2015).

Selain faktor privasi, faktor jenis kelamin, pendapatan, usia, dan asal daerah mahasiswa menjadi penentu bagi pemilihan tipe hunian bagi mahasiswa. Daerah asal mahasiswa menjadi salah satu faktor penentu hunian mahasiswa dalam studi kasus di Breda dan Tilburg (Nijënstein et al., 2015) serta di Malaysia (Razak et al., 2017). Sementara jenis kelamin lebih menentukan terkait desain atau tata letak ruang dalam tipe hunian mahasiswa (Razak et al., 2017). Meskipun demikian, terdapat beberapa konteks, seperti di Trondheim, Norwegia faktor jenis kelamin, pendapatan, dan daerah asal bukan merupakan faktor yang menentukan dalam pemilihan tipe hunian mahasiswa (Thomsen & Eikemo, 2010).

Sementara pada faktor atribut fisik, desain hunian yang lebih memberikan privasi bagi penghuninya tampak menjadi karakteristik fisik hunian yang lebih diminati (Khozaei et al., 2014). Fasilitas seperti dapur, kamar tidur, dan kamar mandi yang dimiliki secara privat merupakan fasilitas yang lebih diminati oleh mahasiswa generasi saat ini dibandingkan generasi sebelumnya (La Roche et al., 2010). Jarak ke pusat kota maupun ke kampus dalam beberapa konteks juga merupakan faktor yang penting di dalam penentuan tipe hunian (Chang, 2017; Thomsen & Eikemo, 2010).

### **3. METODE PENELITIAN**

Pada Penelitian ini merupakan penelitian dengan pendekatan studi kasus komparatif. Pendekatan ini dipilih untuk memberikan gambaran preferensi karakteristik hunian mahasiswa di Kabupaten Sleman. Teknik analisis yang digunakan adalah teknik analisis kuantitatif deskriptif, sehingga hasil penelitian ini tidak dimaksudkan untuk melakukan generalisasi temuan terhadap populasi yang lebih luas. Hal ini selaras dengan karakteristik penelitian studi kasus, dimana temuan hasil penelitian lebih ditujukan untuk memberikan gambaran kasar mengenai suatu fenomena dibanding penarikan kesimpulan berupa generalisasi untuk populasi yang lebih luas (Verschuren, Piet; Dooreward, 2010).

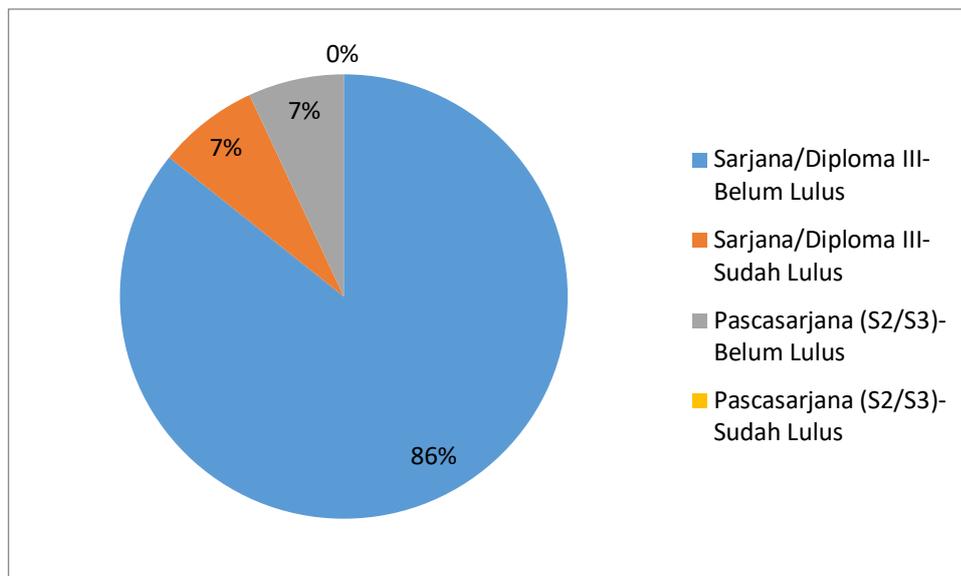
Data penelitian ini diambil dari hasil survei terhadap 260 mahasiswa yang sedang menempuh pendidikan di perguruan tinggi yang ada di Kabupaten Sleman. Data diambil selama masa pandemi Covid-19, sehingga teknik pengambilan data yang digunakan merupakan kombinasi dari metode dalam jaringan (*online*) maupun luar jaringan (*offline*).

Pengambilan data dilakukan dengan instrumen penelitian berupa kuesioner, dengan item pertanyaan meliputi harga sewa, atribut fisik, serta atribut lingkungan dari tempat tinggal responden. Hasil pengumpulan data kemudian ditabulasikan dan disajikan menggunakan teknik analisis statistik deskriptif sebagai dasar untuk menarik kesimpulan dari penelitian ini.

## 4. PEMBAHASAN

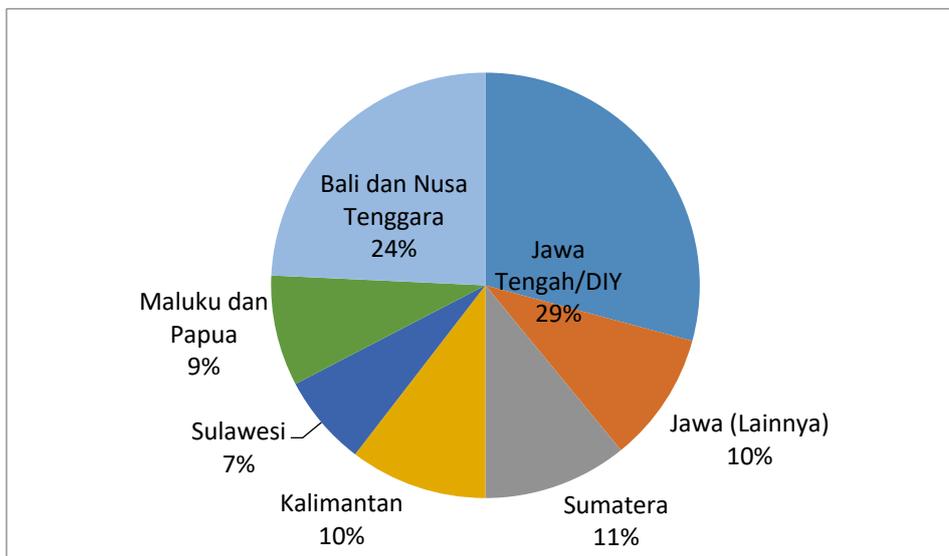
### 4.1 Karakteristik Responden

Dari 260 responden yang terlibat dalam penelitian ini, sebagian besar merupakan mahasiswa pada program studi sarjana dan diploma di perguruan tinggi yang ada di wilayah Kabupaten Sleman. Sebanyak 86% dari keseluruhan responden merupakan mahasiswa pada program studi sarjana atau diploma, sementara 7% merupakan responden yang sudah lulus dari program studi sarjana atau diploma namun masih menetap di wilayah Kabupaten Sleman. Hanya 7% dari keseluruhan responden yang berstatus sebagai mahasiswa pada program pascasarjana.



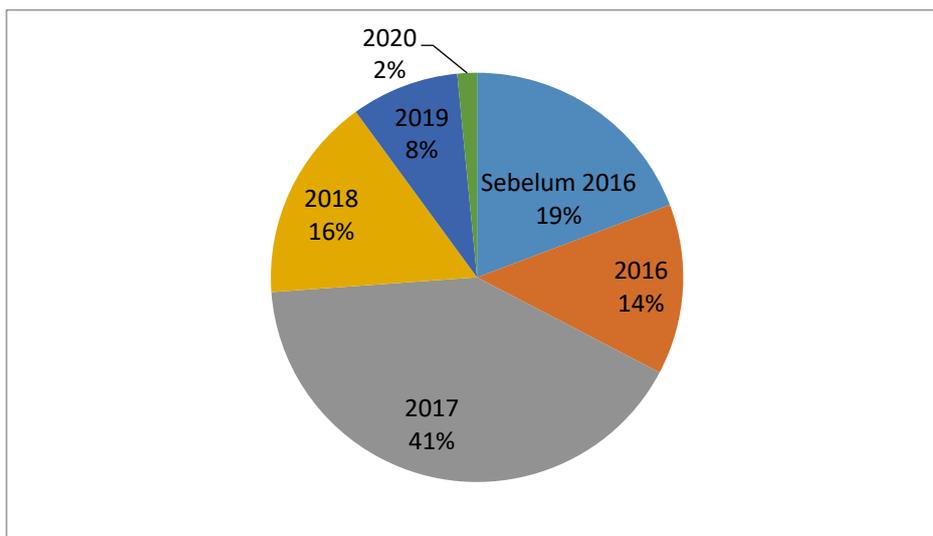
**Gambar 1.** Distribusi Responden Berdasarkan Jenjang Pendidikan  
Sumber: Analisis Peneliti, 2020

Sebagian besar responden penelitian ini merupakan mahasiswa yang berasal dari wilayah Jawa Tengah dan Daerah Istimewa Yogyakarta serta dari wilayah Bali dan Nusa Tenggara. Persentase responden yang berasal dari Jawa Tengah dan DIY adalah sebesar 29% dari total jumlah responden. Sementara responden dari Bali dan Nusa Tenggara memiliki proporsi sebesar 26% dari total jumlah responden. Sementara sisanya sebagian berasal dari Pulau Jawa di luar wilayah Jawa Tengah dan DIY dengan proporsi sebesar 10%, Pulau Sumatera (11%), Kalimantan (10%), Maluku dan Papua (9%) serta Sulawesi (7%). Hasil perolehan data ini mencerminkan keragaman daerah asal mahasiswa yang ada di Kabupaten Sleman.



**Gambar 2.** Distribusi Responden Berdasarkan Daerah Asal  
Sumber: Analisis Peneliti, 2020

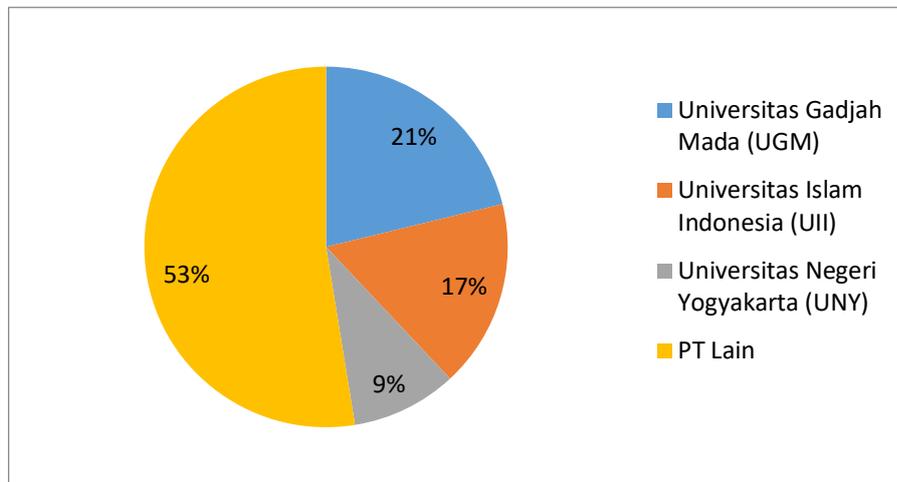
Sebagian besar responden merupakan mahasiswa yang mulai menempuh studi di Kabupaten Sleman pada tahun 2017. Dengan kata lain, responden penelitian ini didominasi oleh mahasiswa yang akan memasuki tahun terakhir studi. Distribusi responden penelitian ini didominasi oleh mahasiswa tingkat akhir mengingat pengumpulan data yang dilakukan di tengah Tanggapan Darurat Pandemi Covid-19, sehingga mahasiswa yang melakukan aktivitas di kampus umumnya adalah mahasiswa tingkat akhir. Sementara mahasiswa tahun pertama hingga ketiga umumnya masih melakukan pembelajaran secara daring pada saat pengumpulan data dilakukan.



**Gambar 3.** Distribusi Responden Berdasarkan Tahun Mulai Tinggal di Jogja  
Sumber: Analisis Peneliti, 2020

Berdasarkan tempat mahasiswa menempuh pendidikan, sebanyak 47% responden merupakan mahasiswa pada tiga Perguruan Tinggi besar di Kabupaten Sleman, yakni Universitas Gadjah Mada (UGM), Universitas Negeri Yogyakarta (UNY), dan Universitas Islam Indonesia (UII). Kondisi ini relatif cukup mencerminkan komposisi mahasiswa pada perguruan

tinggi di Kabupaten Sleman, dimana hampir 50% dari total jumlah mahasiswa di Kabupaten Sleman berstatus sebagai mahasiswa pada tiga perguruan tinggi besar tersebut.



**Gambar 4.** Distribusi Responden Berdasarkan Asal Perguruan Tinggi  
Sumber: Analisis Peneliti, 2020

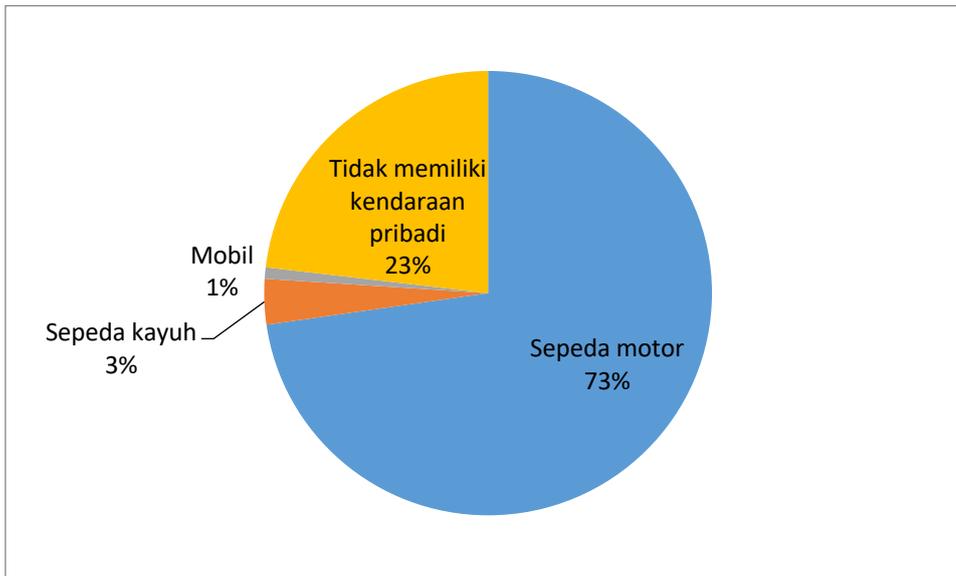
Berdasarkan tingkat pemasukan, terlihat pada responden pada penelitian ini didominasi oleh kelompok mahasiswa dengan pemasukan antara Rp. 1.000.000 hingga Rp. 1.499.999 per bulan dengan proporsi 31% dari total responden serta kelompok responden dengan pemasukan di atas Rp. 2.000.000 per bulan dengan proporsi 25% dari total responden. Median pemasukan responden tiap bulannya adalah sebesar Rp. 1.000.000, dengan Mean sebesar Rp. 1.407.307 per bulan.



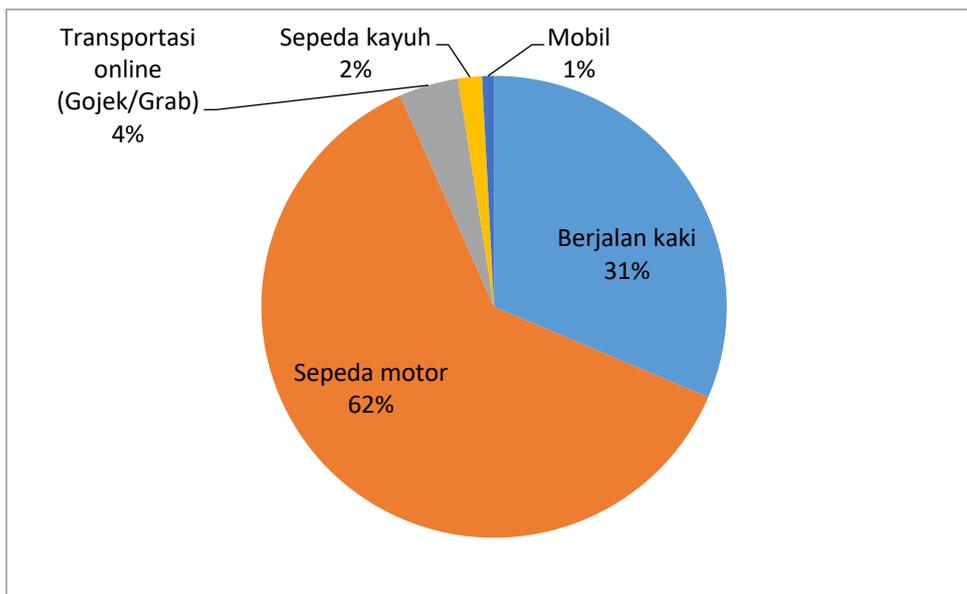
**Gambar 5.** Distribusi Responden Berdasarkan Pemasukan per Bulan  
Sumber: Analisis Peneliti, 2020

Sebagian besar responden penelitian ini menjawab bahwa mereka memiliki sepeda motor sebagai moda transportasi sehari-hari. Sebanyak 73% dari total responden menjawab bahwa mereka memiliki kendaraan pribadi berupa sepeda motor dan hanya 23% yang tidak memiliki kendaraan pribadi. Dari total jumlah responden tersebut, sebanyak 62% responden

menggunakan sepeda motor sebagai moda transportasi utama untuk melakukan perjalanan ke kampus, dan 31% memilih untuk berjalan kaki sebagai moda utama untuk melakukan perjalanan ke kampus.



**Gambar 6.** Distribusi Responden Berdasarkan Kepemilikan Kendaraan Pribadi  
Sumber: Analisis Peneliti, 2020

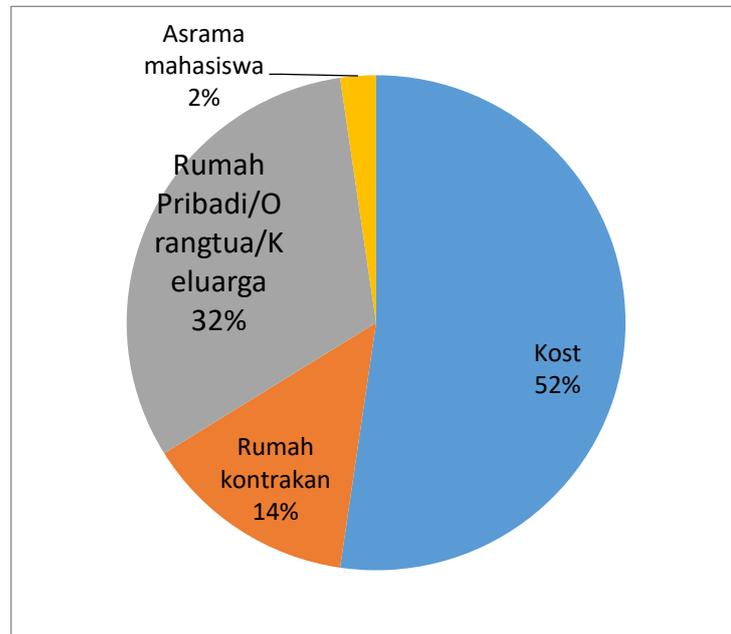


**Gambar 7.** Distribusi Responden Berdasarkan Moda Perjalanan ke Kampus  
Sumber: Analisis Peneliti, 2020

#### 4.2 Karakteristik Hunian Responden

Di dalam kuesioner yang diberikan, responden diminta untuk memilih jenis hunian yang ditempati pada saat ini. Dari responden yang terlibat dalam penelitian ini, sebagian besar tinggal di hunian dengan tipe pondokan/indekost. Sebanyak 52% dari total 260 responden menjawab bahwa mereka tinggal di tipe hunian kost. Sementara sebanyak 32% dari total responden menjawab bahwa mereka tinggal di rumah pribadi atau rumah orang

tua/kerabatnya. Mayoritas responden yang menjawab bahwa mereka tinggal di rumah pribadi atau rumah orang tuanya adalah responden yang berasal dari Jawa Tengah dan Daerah Istimewa Yogyakarta. Hasil ini dapat dipahami, mengingat responden yang berasal dari dua daerah tersebut umumnya masih tinggal bersama dengan orang tuanya sehingga tidak memerlukan hunian sewa sebagai tempat tinggal selama studi.



**Gambar 8.** Tipe Hunian Responden  
 Sumber: Analisis Peneliti, 2020

Responden yang menjawab tinggal di tipe hunian kost terdistribusi merata berdasarkan kategori responden menurut daerah asalnya. Sebagian mahasiswa yang berasal dari luar Jawa Tengah dan DIY menjawab tinggal di rumah pribadi atau orang tua atau kerabatnya. Mereka umumnya adalah mahasiswa yang masih memiliki kerabat yang tinggal di DIY. Meskipun demikian, apabila dibandingkan dengan responden dari luar Jawa Tengah dan DIY yang tinggal di tipe hunian sewa (kost, rumah kontrakan, dan asrama mahasiswa), proporsi mahasiswa yang tinggal di rumah pribadi atau orang tua atau kerabatnya jauh lebih kecil.

**Tabel 1.** Distribusi Responden Berdasarkan Daerah Asal dan Tipe Hunian

Daerah Asal	Tipe Hunian				Jumlah
	Kost	Rumah Kontrakan	Rumah Pribadi/Orangtua/Saudara	Asrama Mahasiswa	
Jawa Tengah/DIY	24	6	45	0	75
Jawa Lainnya	16	1	10	1	28
Bali/Nusa Tenggara	39	8	8	0	55
Sumatera	20	1	8	1	30

Kalimantan	16	5	7	2	30
Sulawesi	11	8	0	0	19
Maluku dan Papua	10	7	3	2	22

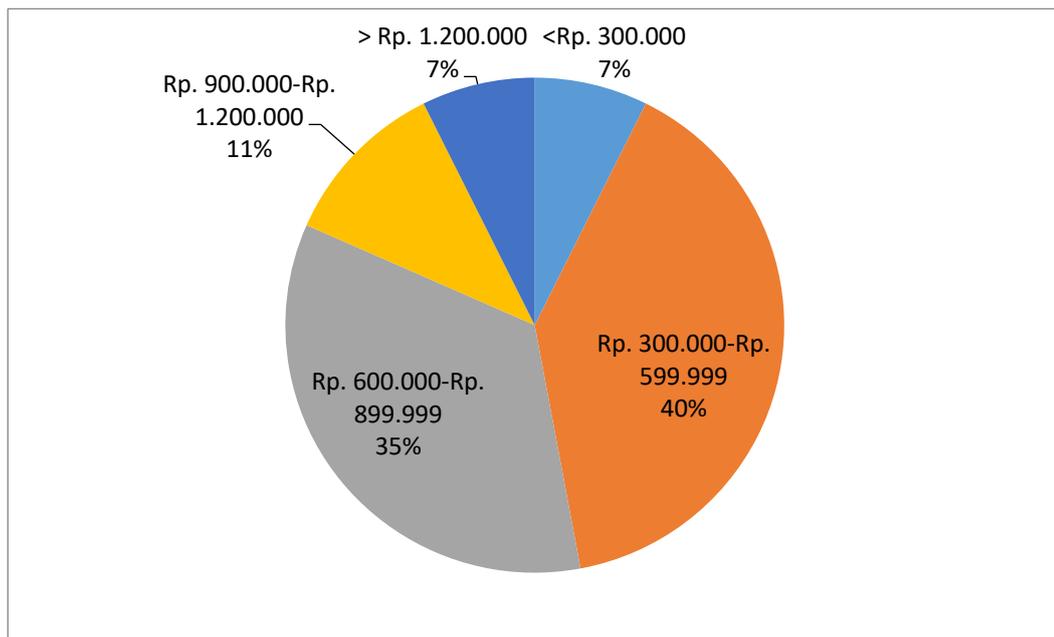
Sumber: Analisis Peneliti, 2020

Dari hasil olah data terhadap kuesioner yang diisi oleh responden, terlihat bahwa tipe hunian kost/pondokan relatif lebih banyak diminati oleh responden dibandingkan tipe hunian sewa berupa rumah kontrakan maupun asrama mahasiswa. Dibandingkan jenis hunian sewa tipe rumah kontrakan ataupun asrama mahasiswa, jenis hunian tipe pondokan lebih banyak ditawarkan pada pasar hunian mahasiswa.

Faktor lain yang kemungkinan juga menyebabkan sebagian besar responden memilih untuk tinggal di hunian tipe kost adalah terkait perbedaan biaya. Hasil pengumpulan data responden menunjukkan bahwa median harga sewa yang harus dibayarkan untuk responden yang tinggal di hunian tipe kost per bulan adalah Rp. 600.000,00, sementara untuk responden yang tinggal di hunian tipe rumah kontrakan adalah Rp. 683.000,00. Jenis hunian tipe kontrakan juga memiliki harga sewa yang lebih tinggi apabila hanya dihuni oleh satu orang saja. Sementara harga sewa hunian tipe kost relatif sama berapapun jumlah penghuni kost tersebut.

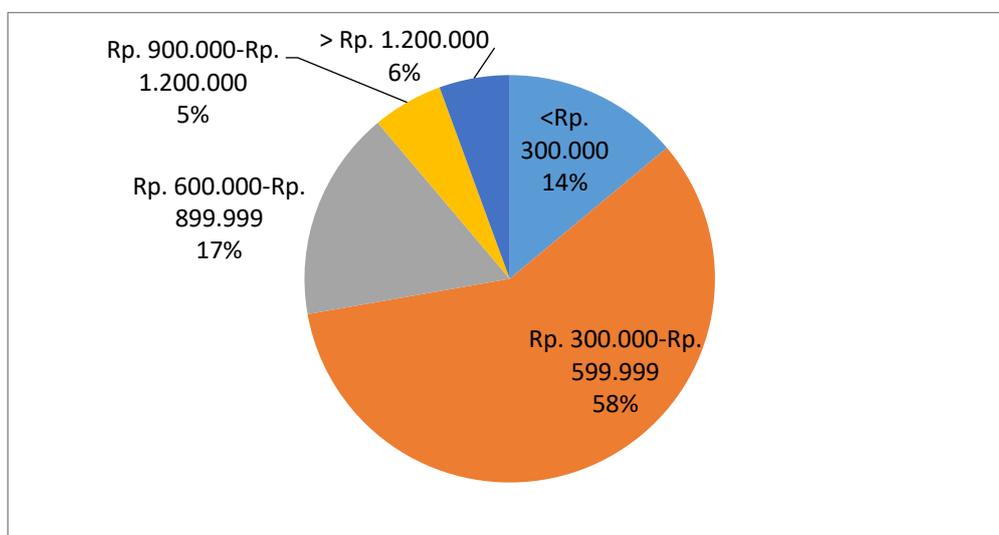
Sebagian besar responden yang tinggal di tipe hunian kost, yakni sebesar 97% dari total responden memilih untuk tinggal di tipe kost dengan jenis kelamin penghuni yang sejenis (unisex). Hanya 3% dari total responden yang memilih untuk tinggal di tipe hunian kost campur putra dan putri. Sebagian besar mahasiswa yang memilih tinggal di tipe hunian kost unisex umumnya juga memilih untuk tinggal di kost yang penghuni dominannya juga berstatus sebagai mahasiswa.

Dilihat dari sebaran harga sewa hunian tipe kost yang banyak diminati, terlihat bahwa sebagian besar responden tinggal di hunian tipe kost dengan harga sewa per bulan Rp. 300.000-Rp. 599.000 per bulan dengan proporsi sebanyak 40% dari total responden dan Rp. 600.000-899.999 per bulan dengan proporsi sebanyak 35% dari total responden. Apabila membandingkan median pemasukan responden dengan median harga sewa per bulan untuk hunian tipe kost, maka median persentase pemasukan responden yang dialokasikan untuk biaya sewa hunian adalah 52,91%. Hal ini artinya 52,91% dari pemasukan responden yang tinggal di hunian tipe kost dihabiskan untuk membayar sewa kost. Responden yang memilih tipe hunian kost rata-rata tinggal pada jarak 1,7 km dari kampus.



**Gambar 9.** Distribusi Responden Berdasarkan Harga Sewa Hunian Kost per Bulan  
 Sumber: Analisis Peneliti, 2020

Sementara untuk responden yang memilih tinggal di tipe hunian kontrakan, sebagian besar mengeluarkan biaya antara Rp. 300.000-Rp. 599.000 per bulan untuk membayar sewa kontrakan. Proporsi kelompok responden yang mengeluarkan biaya sewa kontrakan antara Rp. 300.000-Rp. 599.000 adalah sebanyak 58% dari total responden. Median biaya yang harus dikeluarkan oleh responden untuk membayar sewa hunian tipe kontrakan adalah Rp. 500.000 per bulan. Apabila median pemasukan dan biaya sewa kontrakan per individu per bulan dibandingkan, maka akan diperoleh angka 36%. Hal ini berarti sebanyak 36% dari pemasukan responden dipergunakan untuk memenuhi kebutuhan sewa hunian. Responden yang memilih untuk tinggal di tipe hunian kontrakan rata-rata tinggal di lokasi yang berjarak 5,32 km dari kampus.



**Gambar 10.** Distribusi Responden Berdasarkan Harga Sewa Hunian Rumah Kontrakan per Bulan  
 Sumber: Analisis Peneliti, 2020

Dari data hasil pengisian kuesioner pada responden yang tinggal di hunian tipe kost dan tipe kontrakan, terdapat dua hal yang dapat digarisbawahi. Pertama adalah terkait proporsi pemasukan yang dihabiskan untuk membayar sewa hunian. Dapat diketahui bahwa ternyata biaya sewa per bulan yang harus dikeluarkan untuk membayar sewa hunian tipe kontrakan lebih rendah dibandingkan dengan biaya sewa per bulan untuk hunian tipe kost. Kedua adalah terkait jarak antara lokasi hunian dengan kampus. Terlihat bahwa lokasi hunian tipe kost yang dipilih oleh responden rata-rata berjarak 1,7 km dari kampus, sementara untuk hunian tipe kontrakan rata-rata berjarak 5,32 km dari kampus. Perbandingan antara kedua hal tersebut menyiratkan terjadinya trade-off antara proporsi pemasukan yang dikeluarkan untuk membayar sewa hunian dengan jarak antara hunian dengan kampus sebagai lokasi aktivitas utama responden yang merupakan mahasiswa. Pada responden yang memilih tinggal di tipe kost, proporsi pemasukan yang digunakan untuk membayar sewa hunian relatif lebih besar, namun lokasi tempat tinggal yang dipilih berlokasi lebih dekat ke kampus. Sementara pada responden yang memilih tinggal di kontrakan terlihat bahwa proporsi pemasukan yang digunakan untuk membayar sewa hunian relatif lebih kecil, namun lokasi hunian yang dipilih relatif berjauhan dengan lokasi kampus.

Dilihat dari kelengkapan fasilitas pada tipe hunian kost yang dipilih oleh responden, terlihat bahwa hunian tipe kost yang dilengkapi dengan fasilitas internet nirkabel (wifi) jauh lebih banyak dipilih oleh responden. Begitu pula dengan fasilitas pendingin ruangan (Air Conditioner/AC), dimana sebagian besar responden memilih untuk tinggal di hunian tipe kost yang tidak dilengkapi dengan Air Conditioner. Sementara pada fasilitas lain, seperti kamar mandi dalam, televisi, dan tempat tidur, jumlah responden yang memilih hunian yang dilengkapi fasilitas tersebut dan yang tidak dilengkapi oleh fasilitas tersebut relatif berimbang. Hal ini menyiratkan bahwa preferensi mahasiswa terhadap hunian yang dilengkapi dengan kamar mandi dalam/privat, televisi, dan tempat tidur dengan yang tidak dilengkapi ketiga fasilitas tersebut relatif berimbang. Di sisi lain, secara tersirat mahasiswa lebih memilih hunian yang dilengkapi dengan wifi dibanding yang tidak dilengkapi dengan wifi, dan hunian yang tidak dilengkapi dengan AC dibanding dengan yang dilengkapi dengan AC.

**Tabel 2.** Preferensi Terhadap Fasilitas Hunian

	<b>KM Dalam</b>	<b>Wifi</b>	<b>Televisi</b>	<b>Furnished</b>	<b>AC</b>
<b>Ada</b>	72	95	37	74	21
<b>Tidak Ada</b>	63	40	98	61	114

Sumber: Analisis Peneliti 2020

Sementara pada tipe hunian rumah kontrakan, hunian dengan jumlah kamar lebih dari 2 cenderung lebih banyak diminati oleh responden. Hal ini mengingat rata-rata responden yang tinggal di tipe kontrakan menjawab tinggal bersama 3-4 orang lain pada kontrakan yang sama.

### 4.3 Pembahasan

Pada literatur terdahulu disebutkan bahwa preferensi terhadap hunian mahasiswa setidaknya dipengaruhi oleh dua hal, yakni faktor individu pengguna dan faktor fasilitas yang ditawarkan oleh pengelola properti. Faktor individu pengguna dapat meliputi tingkat pendapatan, usia, dan daerah asal. Dalam studi kasus ini, terlihat bahwa faktor daerah asal bukan faktor yang menentukan preferensi tipe hunian. Tidak terdapat kecenderungan responden yang berasal dari daerah tertentu terhadap pilihan tipe hunian tertentu.

Pengecualian terdapat pada responden yang berasal dari Jawa Tengah dan DIY, dimana kelompok ini cenderung tinggal di rumah pribadi atau rumah keluarganya.

Pemasukan responden juga tidak secara signifikan berkorelasi dengan pilihan tipe hunian. Analisis Chi-Square terhadap tabel tabulasi silang yang melibatkan kedua variabel tersebut menunjukkan bahwa tidak terdapat korelasi antara tingkat pemasukan dengan pilihan tipe hunian. Analisis Chi-Square terhadap variabel tersebut menghasilkan nilai sig. sebesar 0.730. Karena nilai tersebut lebih besar dari ambang batas penolakan  $H_0$ , maka dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat korelasi antara pemasukan responden dengan pilihan tipe hunian. Temuan ini senada dengan temuan Thomsen dan Eikemo, meskipun dengan konteks yang berbeda (Thomsen & Eikemo, 2010).

Pemasukan responden cenderung berkorelasi dengan harga sewa hunian yang dibayarkan per bulan. Hasil analisis korelasi Pearson antara variabel pemasukan responden dengan harga sewa hunian menunjukkan nilai sig. sebesar 0.002, dengan nilai koefisien Pearson sebesar 0.261. Hasil ini mengindikasikan bahwa pemasukan responden memiliki korelasi dengan harga sewa yang bersedia dibayarkan oleh responden, meskipun korelasi antara keduanya tergolong lemah.

Variabel harga sewa ini juga memiliki korelasi yang signifikan dengan variabel kelengkapan fasilitas yang disediakan oleh pengelola. Hasil analisis korelasi Pearson antara kedua variabel ini menunjukkan nilai sig. sebesar 0.001 dan nilai koefisien Pearson sebesar 0.272. Hasil ini mengindikasikan bahwa pemasukan responden memiliki korelasi dengan kelengkapan fasilitas yang disediakan oleh pengelola. Hal ini dapat diinterpretasikan bahwa semakin tinggi pemasukan responden, maka semakin tinggi pula fasilitas yang dikehendaki oleh mahasiswa sebagai pengguna properti. Dengan kata lain, semakin tinggi pemasukan mahasiswa maka preferensi terhadap hunian dengan fasilitas yang lebih lengkap juga meningkat. Hal ini senada dengan temuan dari La Roche, dkk, dimana faktor kelengkapan fasilitas menjadi salah satu faktor yang dipertimbangkan di dalam pemilihan hunian mahasiswa, khususnya fasilitas seperti Wifi dan Kamar Mandi Privat (La Roche et al., 2010).

#### **4. SIMPULAN**

Berdasarkan hasil studi kasus, terlihat bahwa hunian tipe pondokan/kost merupakan tipe hunian yang lebih banyak diminati oleh responden. Untuk hunian tipe kost, median harga sewa yang diminati oleh responden adalah Rp. 600.000. Sementara untuk hunian tipe kost, median harga sewa yang diminati oleh responden adalah Rp. 500.000,00. Hunian tipe kost yang lebih diminati adalah hunian yang dilengkapi dengan fasilitas internet nirkabel (Wifi) dan hunian yang tidak dilengkapi dengan pendingin ruangan (AC). Sementara untuk hunian tipe rumah kontrakan, rumah dengan jumlah kamar lebih dari dua cenderung lebih diminati.

Dari hasil analisis terhadap beberapa faktor yang dapat mempengaruhi pemilihan hunian mahasiswa, terlihat bahwa faktor daerah asal (ras) bukan merupakan faktor yang secara signifikan mempengaruhi pemilihan tipe hunian mahasiswa. Artinya tidak terdapat preferensi khusus dari mahasiswa yang berasal dari daerah tertentu terhadap tipe hunian tertentu. Faktor yang berkorelasi terhadap pemilihan hunian mahasiswa adalah faktor pemasukan mahasiswa, dimana faktor tersebut memiliki korelasi yang kuat dengan harga sewa dan kelengkapan fasilitas. Hal ini menyiratkan bahwa semakin tinggi pemasukan mahasiswa semakin tinggi pula permintaan (demand) terhadap fasilitas hunian yang disediakan oleh pengelola.

Kajian ini merupakan studi kasus dengan generalisasi yang terbatas pada responden penelitian. Hasil dari penelitian ini hanya dipergunakan untuk menyiratkan kemungkinan keberlakuan hasil penelitian pada skala yang lebih luas. Namun demikian, untuk penarikan

kesimpulan pada skala yang lebih luas diperlukan konstruksi variabel yang lebih memudah sehingga dapat benar-benar diukur faktor-faktor apa saja yang berpengaruh terhadap tipe dan karakteristik hunian mahasiswa.

## 5. DAFTAR PUSTAKA

- Albino, V., Berardi, U., & Dangelico, R. M. (2015). Smart cities: Definitions, dimensions, performance, and initiatives. *Journal of Urban Technology*, 22(1), 3–21. <https://doi.org/10.1080/10630732.2014.942092>
- Basuki, M., & Mujiraharjo, F. N. (2017). Analisis Sektor Unggulan Kabupaten Sleman dengan Metode Shift Share dan Location Quotient. *Jurnal Sains, Teknologi Dan Industri*, 15(1), 52–60. <https://doi.org/10.4103/2276-7096.188531>
- Chang, Z. (2017). Non-local Students , Housing Demand and Rental Impact : Evidence from Mainland Students in Hong Kong. *International Real Estate Review*, 20(4), 525–548.
- Devi, M. K. (2018). Struktur Ekonomi dan Disparitas Wilayah di Kabupaten Sleman. *Kurvatek*, 03(1), 91–99.
- Khozaei, F., Hassan, A. S., Al Kodmany, K., & Arab, Y. (2014). Examination of student housing preferences, their similarities and differences. *Facilities*, 32(11), 709–722. <https://doi.org/10.1108/F-08-2012-0061>
- La Roche, C. R., Flanigan, M. A., & Copeland, P. K. (2010). Student Housing : Trends , Preferences And Needs. *Contemporary Issues In Education Research*, 3(10), 45–50.
- Monzon, A. (2015). Smart cities concept and challenges: Bases for the assessment of smart city projects. In *2015 international conference on smart cities and green ICT systems (SMARTGREENS)* (pp. 1–11). IEEE.
- Nam, T., & Pardo, T. A. (2011a). Conceptualizing smart city with dimensions of technology, people, and institutions. *ACM International Conference Proceeding Series*, 282–291. <https://doi.org/10.1145/2037556.2037602>
- Nam, T., & Pardo, T. A. (2011b). Smart city as urban innovation: Focusing on management, policy, and context. *ACM International Conference Proceeding Series*, 185–194. <https://doi.org/10.1145/2072069.2072100>
- Nijënstein, S., Haans, A., Kemperman, A. D. A. M., & Borgers, A. W. J. (2015). Beyond demographics: human value orientation as a predictor of heterogeneity in student housing preferences. *Journal of Housing and the Built Environment*, 30(2), 199–217. <https://doi.org/10.1007/s10901-014-9402-9>
- Puspita, L. R., & Rahmi, D. H. (2019). Horizontal Spatial Transformation of Home-Based Enterprises in Kampung Karangasem, Depok, Sleman. *Journal of Architectural Research and Design Studies*, 2(2), 57–69. <https://doi.org/10.20885/jars.vol2.iss2.art7>
- Ramaprasad, A., Sánchez-ortiz, A., & Syn, T. (2017). A Unified Definition of a Smart City. In *16th International Conference on Electronic Government (EGOV)* (pp. 13–24).
- Razak, F. A., Shariffuddin, N., & Padil, H. M. (2017). Phenomenon Living in Off-Campus Accommodation among UiTM Students. *International Journal of Academic Research in Business and Social Sciences*, 7(6), 786–796. <https://doi.org/10.6007/IJARBS/v7-i6/3038>
- Reski, I., & Tampubolon, A. C. (2019). Preferensi Tipe Hunian di Kalangan Mahasiswa. *Jurnal*

- RUAS*, 17(1), 17–31. <https://doi.org/10.32315/ti.6.g029>
- Sukirno. (2016). Penegakan Peraturan Pemandokan Bagi Terwujudnya Pemandokan yang Tertib, Aman, dan Sehat di Sleman. *Cakrawala Hukum*, XIII(02), 12–31.
- Thomsen, J., & Eikemo, T. A. (2010). Aspects of student housing satisfaction: A quantitative study. *Journal of Housing and the Built Environment*, 25(3), 273–293. <https://doi.org/10.1007/s10901-010-9188-3>
- Ulyani, N., Najib, M., Aini, N., & Akhavan, A. (2015). Living in On- campus Student Housing : Students ' behavioural intentions and students ' personal attainments. In *Procedia - Social and Behavioral Sciences* (Vol. 170, pp. 494–503). Elsevier B.V. <https://doi.org/10.1016/j.sbspro.2015.01.052>
- Verschuren, Piet; Dooreward, H. (2010). Research Strategies. In *Designing a Research Project* (pp. 155–186). The Hague: Eleven International Publishing.

ISBN: 978-623-7963-24-0

SEMINAR NASIONAL SPACE #4

**CITY FOR ALL: Tantangan Pengembangan Smart City dalam Membangun Kota Budaya**

---

## IDENTIFIKASI INDIKATOR LINGKUNGAN BINAAN DI KAWASAN PINGGIRAN DAN PUSAT KOTA SEMARANG

Aida Ulfa Faza<sup>1</sup>, I Gusti Ayu Andani<sup>2</sup>

Email: aidaulfafazaa@gmail.com<sup>1</sup>, andani.gustiayu@gmail.com<sup>2</sup>

Program Studi Magister Transportasi  
Sekolah Arsitektur, Perencanaan, dan Pengembangan Kebijakan  
Institut Teknologi Bandung

### Abstract

Congestion has become a problem in Semarang and urban sprawl is one of the causes of congestion problems, especially in suburban areas. The background of this research is the congestion problem followed by the urban sprawl issue in Semarang which shows the urgency of the need to intervene travelers, where the behavior of the travelers is influenced by various factors and one of those factors is the built environment. Previous studies showed that travel behavior can be influenced by built environment, but study of built environment in suburban and downtown areas hasn't been explored. As for filling the research gap, this study aims to identify built environment in the suburbs and downtown areas. Built environment condition is measured by 5D variables; density, diversity, design, destination accessibility, and distance to transit. Density is measured by population density and building density. Diversity is calculated entropy index. Design is measured by intersection density, while accessibility is measured by the number of bus stops and the number of public transportation routes. The distance to transit is measured by the distance to the nearest bus stop. The results showed that population density, building density, and intersections tended to be denser in the central area. This also applies to access and distance to transit.

**Keywords:** built environment, density, diversity, design, accessibility, distance

### Abstrak

Kemacetan telah menjadi masalah di Kota Semarang dan *urban sprawl* merupakan salah satu penyebab terjadinya masalah kemacetan, khususnya di kawasan pinggiran. Latar belakang penelitian ini adalah permasalahan kemacetan yang diikuti dengan permasalahan *urban sprawl* di Kota Semarang yang menunjukkan urgensi kebutuhan untuk memberikan intervensi pada pelaku perjalanan, di mana perilaku dari pelaku perjalanan dipengaruhi beragam faktor, yakni salah satunya lingkungan binaan. Penelitian-penelitian sebelumnya telah menjelaskan bahwa perilaku perjalanan dapat dipengaruhi oleh kondisi lingkungan binaan, namun kajian kondisi lingkungan binaan di kawasan pinggiran dan pusat kota belum dieksplor. Adapun untuk mengisi gap penelitian, penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi lingkungan binaan di kawasan pinggiran dan pusat kota. Kondisi lingkungan binaan diukur dengan variabel 5D. Kepadatan diukur dengan kepadatan penduduk dan kepadatan bangunan. Keragaman dijelaskan dengan indeks entropi. Desain diukur oleh kepadatan simpang, sedangkan aksesibilitas diukur dengan jumlah halte dan jumlah rute transportasi publik. Adapun jarak ke transit diukur dengan jarak ke halte terdekat. Hasil penelitian menunjukkan bahwa kepadatan penduduk, kepadatan bangunan, dan simpang cenderung lebih padat di kawasan pusat. Hal tersebut juga berlaku untuk akses dan jarak ke transit.

**Kata kunci:** lingkungan binaan, kepadatan, keragaman, desain, aksesibilitas, jarak

## 1. PENDAHULUAN

Kota Semarang merupakan salah satu kota di Indonesia yang memiliki permasalahan kemacetan. Hasil laporan INRIX (2017) menunjukkan bahwa Kota Semarang berada di urutan ke-9 kota termacet di Indonesia. Kemacetan juga ditunjukkan dengan tingkat kemacetan di

Semarang mencapai 37 jam dalam setahun, di mana angka tersebut mendekati kemacetan Jakarta yang mencapai 55 jam dalam setahun (Edy, 2018). Selain itu, jumlah kendaraan di Kota Semarang juga cenderung bertambah dari tahun 2005-2014 yakni dari 93.073 ke 247.936 (BPS Kota Semarang, 2015). Selain kemacetan, Kota Semarang juga memiliki isu *urban sprawl*, di mana Brunner (2012) menjelaskan bahwa *urban sprawl* berdampak langsung pada kemacetan lalu lintas, konsumsi bahan bakar yang tinggi, dan banyak masalah transportasi lainnya. Kajian dari Apriani & Asnawi (2015) menunjukkan adanya fenomena *urban sprawl* di pinggiran Kota Semarang. Selain itu, kajian dari Pigawati, Yuliasuti, & Mardiansjah (2017) juga menunjukkan bahwa perkembangan permukiman, yakni fenomena *urban sprawl* mengakibatkan perkembangan permukiman yang tidak sesuai dengan arahan tata ruang dan mengakibatkan kemacetan. Berdasarkan fakta-fakta tersebut, dapat diketahui adanya permasalahan kemacetan dan isu *urban sprawl* di Kota Semarang.

Latar belakang penelitian ini adalah urgensi untuk merumuskan permasalahan kemacetan melalui pendekatan *demand*, yakni memberikan intervensi terhadap pelaku perjalanan di mana perilaku dari pelaku perjalanan dipengaruhi oleh beragam faktor, salah satunya adalah kondisi lingkungan binaan (*built environment*). Kajian terkait kondisi lingkungan binaan telah banyak dilakukan. Ding, Wang, Liu, Zhang, & Yang (2017) mengkaji kondisi lingkungan binaan untuk kemudian diuji penharuhnya terhadap pemilihan moda. Etmnani-Ghasrodashti & Ardeshiri (2015) dan (Feng, Dijst, Wissink, & Prillwitz, 2017) juga mengkaji kondisi lingkungan binaan serta menguji keterkaitannya dengan perilaku perjalanan; (Curtis, Babb, & Olaru, 2015) yang mengkaji lingkungan binaan dan pengaruhnya terhadap perjalanan aktif oleh anak-anak; Charky (2019) yang mengkaji kondisi lingkungan binaan di kawasan perencanaan TOD Kota Surabaya.

Berdasarkan latar belakang empirik berupa kemacetan di Kota Semarang dan adanya isu *urban sprawl* serta latar belakang teoritik berupa kajian-kajian sebelumnya terkait kondisi lingkungan binaan, dan belum adanya penelitian terkait pengaruh lingkungan binaan untuk lingkup seluruh wilayah kota dengan unit analisis administrasi kelurahan, maka fakta-fakta tersebut menjadi latar belakang keseluruhan dari penelitian ini. Gap penelitian penelitian ini dengan penelitian-penelitian sebelumnya adalah bahwasanya penelitian ini dilakukan di Kota Semarang, yakni kota yang berada di negara berkembang, yang tentunya memiliki karakteristik berbeda dengan negara maju, di mana kajian-kajian terkait kondisi lingkungan binaan sebelumnya banyak dilakukan di negara maju. Kajian kondisi lingkungan binaan akan dilakukan di lingkup Kota Semarang dengan melihat klasifikasi untuk kawasan pinggiran dan pusat. Hal tersebut juga dilakukan untuk mengisi gap penelitian, di mana kajian-kajian sebelumnya belum mengeksplor lebih jauh di lingkup kawasan pinggiran dan pusat.

Output dari penelitian ini adalah kondisi lingkungan binaan Kota Semarang dengan unit analisis administrasi kelurahan, yakni untuk 177 kelurahan di mana 54% kelurahan merupakan kawasan pinggiran dan 46% merupakan kawasan pusat kota (Apriani & Asnawi, 2015) (Hadi & Shadarto, 2013). Adapun kondisi lingkungan binaan yang dimaksud adalah semua hal yang dibuat, disusun, dan dijaga oleh manusia untuk memenuhi kebutuhan manusia untuk menengahi lingkungan secara keseluruhan dengan hasil yang mempengaruhi konteks lingkungan (Bartuska & Young, 1994). Lebih lanjut, berdasarkan penelitian-penelitian sebelumnya, lingkungan binaan diukur dengan variabel *density*, *diversity*, *design*, *destination accessibility*, dan *distance to transit* (Ewing & Cervero, 2010); (Haybatollahi, Czepkiewicz, Laatikainen, & Kyttä, 2015); (Munshi, 2016). Pada penelitian ini, kondisi lingkungan binaan juga akan diukur dengan indikator *density*, *diversity*, *design*, *destination accessibility*, dan *distance to transit* sesuai dengan penelitian-penelitian sebelumnya yang telah dilakukan.

## 2. KAJIAN PUSTAKA

Lingkungan binaan diukur dengan indikator kepadatan (*density*), keragaman guna lahan (*diversity*), desain (*design*), aksesibilitas (*destination accessibility*), dan jarak ke transit (*distance to transit*). Kajian Ding et al., (2017) menunjukkan bahwa lingkungan binaan masih memiliki pengaruh signifikan terhadap kepemilikan mobil rumah tangga, di mana kemudian hal tersebut akan mempengaruhi pemilihan moda. Pada penelitian tersebut aspek kepadatan diukur dengan variabel kepadatan populasi dan kepadatan lapangan kerja. Variabel kepadatan populasi diperoleh dari kepadatan populasi per mil persegi pada tingkat kelompok blok sensus dan *employment density* diperoleh dari kepadatan kerja per mil persegi di tingkat traktat (Ding et al., 2017), (Munshi 2016), (Choi, 2018), (Park, Ewing, Scheer, & Tian, 2018), (Ding & Cao (2019) (Boarnet & Sarmiento, 1998), (Handy, Cao, & Mokhtarian, 2005), (Wang & Zhou, 2017), (Feng et al., 2017), (Clark, Scott, & Yiannakoulis, 2014), dan (Ewing & Cervero, 2010). Selain itu, kepadatan juga diukur dari kepadatan bangunan (Ao, Zhang, Wang, Chen, & Yang, 2020).

Keragaman merupakan penggunaan lahan yang merepresentasikan sistem kegiatan. Guzman et al., (2020) menjelaskan bahwa kawasan dengan kepadatan semakin beragam memiliki panjang perjalanan yang lebih pendek. Selain itu, penelitian Ewing & Cervero (2010) juga menunjukkan bahwa keragaman guna lahan berkaitan kuat dengan probabilitas berjalan kaki. Pada penelitian-penelitian sebelumnya, keragaman diukur dengan menggunakan indeks entropi (Ding et al., 2017), (Park, Ewing, Scheer, & Tian, 2018), (Handy et al., 2005).

Desain memiliki peranan terhadap keterkaitan mobilitas di ruang publik terhadap lingkungannya (Blitz & Lanzendorf, 2020). Blitz & Lanzendorf (2020) menjelaskan bahwa desain memiliki peranan penting untuk meningkatkan perjalanan *non-motorized*, di mana desain kawasan yang baik akan mendukung orang untuk nyaman berjalan kaki. Konektivitas jaringan jalan yang baik dengan desain yang ramah pejalan kaki, dan rasio cakupan bangunan yang lebih tinggi di sekitar stasiun metro akan mempromosikan akses untuk berjalan kaki. Selain itu, desain jalan yang ramah pejalan kaki juga memiliki potensi untuk meningkatkan *ridership* transportasi publik (Sun, Zacharias, Ma, & Oreskovic, 2016). Pada penelitiannya, Park et al., (2018) menggunakan kepadatan simpang sebagai variabel untuk mengukur desain.

Aksesibilitas didefinisikan sebagai ukuran kemudahan untuk mendapatkan atau mengakses kebutuhan di lokasi tertentu. Hahm, Yoon, & Choi (2019) menjelaskan bahwa aksesibilitas yang tinggi menuju destinasi adalah jalur yang terkoneksi dengan baik dan memberikan jalur yang lebih pendek menuju lokasi tujuan. Park et al.,(2018) mengukur aksesibilitas dari frekuensi layanan transit dan jumlah rute transit. Frekuensi layanan transit dan jumlah rute menjelaskan seberapa mudah akses terhadap transportasi publik. Adapun Jarak ke pemberhentian transit merupakan variabel yang berkaitan erat dengan probabilitas penggunaan moda transit. Ukuran dari jarak tersebut dapat dilihat dari jarak (km) dan waktu tempuh (Munshi, 2016). Berdasarkan kajian dari Munshi (2016), indikator dari jarak ke transit terdekat adalah jarak dalam satuan panjang tempuh (km) ke halte terdekat (*public transport stop*).

### 3. METODE PENELITIAN

Pandangan yang digunakan dalam penelitian ini adalah pandangan post-positivisme, yaitu pandangan yang menentang gagasan tradisional terkait kebenaran absolut ilmu pengetahuan (Phillips, & Burbules, 2000). Pandangan tersebut mengarahkan bahwa selalu diperlukan uji terhadap klaim-klaim tentang pengetahuan terhadap perilaku dan tindakan manusia. Perkembangan pengetahuan dari kacamata post-positivisme selalu didasarkan pada observasi dan pengujian cermat, sehingga muncul teori-teori yang mengatur dunia, yakni teori yang menuntut adanya pengujian dan verifikasi terhadap kebenaran teori-teori agar manusia lebih dapat memahami suatu fenomena. Teori yang mendasari penelitian ini adalah teori terkait pengaruh kondisi lingkungan binaan terhadap perilaku perjalanan. Adapun pendekatan rancangan penelitian ini ditentukan berdasarkan paradigma dari penelitian tersebut. Paradigma studi ini adalah post-positivisme terkait pengaruh kondisi lingkungan binaan terhadap perilaku perjalanan, di mana kondisi lingkungan binaan dijelaskan dalam bentuk nilai numerik. Berdasarkan hal tersebut, pendekatan penelitian dalam studi ini adalah penelitian kuantitatif. Penelitian ini menggunakan data sekunder yang diperoleh melalui telaah dokumen dan survei instansional ke beberapa instansi di Kota Semarang untuk mendapatkan data statistik penduduk dan data shapefile untuk mendukung proses analisis. Rincian data yang dibutuhkan dan sumber data dapat dilihat pada Tabel 2.

**Tabel 1.** Variabel Penelitian

Teori	Variabel	Indikator	Definisi operasional
Lingkungan Binaan	Kepadatan	Kepadatan populasi (jiwa/km <sup>2</sup> )	Jumlah populasi per luas area.
		Kepadatan bangunan(jumlah/km <sup>2</sup> )	Jumlah bangunan per luas area.
	Keragaman	Indeks entropi	Indeks untuk mengukur keragaman guna lahan, di mana semakin tinggi indeks maka semakin beragam guna lahan di area tersebut.
	Desain	Kepadatan simpang (jumlah/km <sup>2</sup> )	Jumlah simpang per luas area.
	Destination accessibility	Akses ke rute/halte (satuan)	Ketersediaan rute dan transportasi publik untuk ke lokasi lain.
	Jarak ke transit	Jarak menuju transit (meter)	Rata-rata jarak menuju transit, yaitu halte BRT (Trans Semarang).

Sumber: Analisis Penulis, Tahun 2020

**Tabel 2.** Kebutuhan Data

Indikator	Data	Teknik	Sumber Data	Instansi
Kepadatan populasi	Jumlah penduduk	Survei sekunder	Dokumen Kota Semarang Dalam Angka	Badan Pusat Statistik Kota Semarang

Indikator	Data	Teknik	Sumber Data	Instansi
Kepadatan bangunan	Jumlah bangunan	Survei sekunder	Shape file bangunan ( <i>figure ground shp</i> )	Bappeda Kota Semarang
Keragaman guna lahan	Pemanfaatan lahan	Survei sekunder	Shapefile guna lahan	Bappeda Kota Semarang
Kepadatan simpang	Jumlah simpang yang dilihat dari data jaringan jalan	Survei sekunder	Shapefile jaringan jalan	Bappeda Kota Semarang
Aksesibilitas	Rute BRT dan angkutan umum	Survei sekunder	<i>Shapefile</i> trayek angkutan umum dan rute BRT	Bappeda Kota Semarang
Jarak transit ke	Titik pemberhentian angkutan umum	Survei sekunder	Shapefile jaringan jalan dan bangunan, serta titik halte yang dilihat dari google earth.	Bappeda Kota Semarang dan survei sekunder menggunakan <i>google earth</i>

Sumber: Analisis Penulis, Tahun 2020

Analisis kondisi lingkungan binaan dilakukan dengan pendekatan agregat, yakni per zona, di mana dalam penelitian ini zona ditentukan dengan batas administrasi, yaitu kelurahan, yakni untuk semua kelurahan (177 kelurahan) di mana semua kelurahan kemudian akan dikelompokkan berdasarkan kawasan pinggiran dan pusat kota. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk membandingkan kondisi lingkungan binaan yang berbeda untuk masing-masing kelurahan. Adapun untuk mengukur karakteristik lingkungan binaan dengan 5D di Kota Semarang, kriteria yang digunakan adalah berdasarkan kajian literatur terkait pengaruh kondisi lingkungan binaan terhadap perilaku perjalanan. Kriteria untuk tiap aspek 5D diukur dengan bantuan tools di *software* ArcGis.

**Tabel 3.** Metode Pengukuran Lingkungan Binaan

Variabel	Indikator	Pengukuran	Data yang dibutuhkan	Output
<i>Density</i>	Kepadatan Populasi	Jumlah populasi per luas area kelurahan	Data jumlah penduduk per kelurahan dan data luas wilayah kelurahan.	Kepadatan populasi
	Kepadatan Bangunan	Jumlah bangunan per kelurahan per luas area kelurahan	Data jumlah bangunan dari shp bangunan dan data luas wilayah kelurahan.	Kepadatan bangunan
<i>Diversity</i>	Indeks keragaman	$LUdi = \frac{-\sum Qlui \times \ln(Qlui)}{\ln(n)}$	Data luas untuk setiap jenis fungsi penggunaan lahan di tiap kelurahan.	Indeks keragaman guna lahan

Variabel	Indikator	Pengukuran	Data yang dibutuhkan	Output
		$Q_{lui} = \frac{Slui}{Si}$ <p> <math>Q_{lui}</math> = proporsi luas guna lahan i di kelurahan  <math>Slui</math> = luas guna lahan i  <math>Si</math> = luas kelurahan  <math>n</math> = total jenis guna lahan  <math>LU_{di}</math> = indeks entropi </p>		
<i>Design</i>	Kepadatan simpang	Jumlah simpang per kecamatan, di mana jumlah simpang diperoleh melalui new dataset untuk setiap jaringan jalan di kecamatan, kemudian dilihat di properties dari data set tersebut untuk mengetahui jumlah junction	Jumlah kepadatan dari shp jaringan jalan.	Kepadatan simpang
<i>Destination Accessibility</i>	Rute dan transit	Menghitung jumlah transit (halte BRT) dan rute yang ada di setiap kelurahan.	Jumlah transit dari shp titik halte BRT dan jumlah rute dari shp rute BRT dan angkutan umum.	Jumlah transit dan rute transportasi publik.
<i>Distance to transit</i>	Jarak ke transit terdekat	Menggunakan closest facility pada network analyst di GIS. Facility yang dimaksud adalah titik halte dengan incident berupa centroid kelurahan.	Data shp bangunan, shp jaringan jalan, dan shp titik halte BRT dan terminal	Rata-rata jarak ke transit halte.

Sumber: Analisis Penulis, Tahun 2020

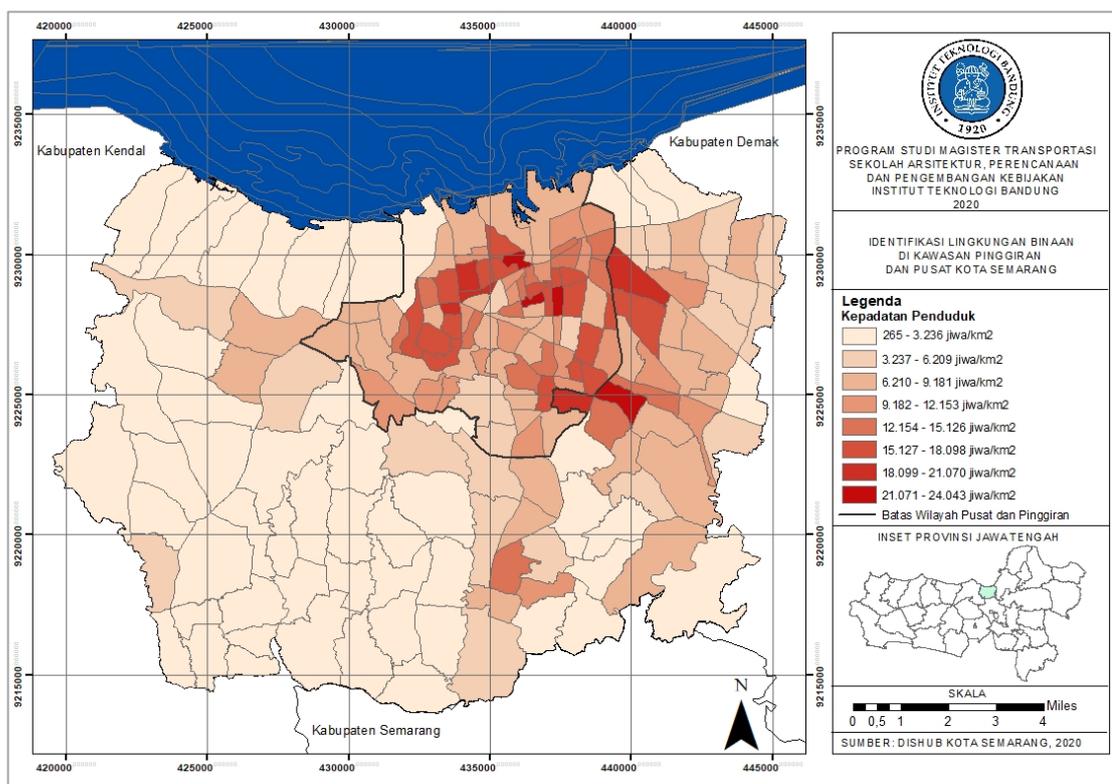
#### 4. LINGKUNGAN BINAAN KOTA SEMARANG

Kondisi lingkungan binaan terdiri dari kepadatan (*density*), keragaman (*diversity*), desain (*design*), akses ke destinasi (*destination access*), dan jarak ke transit (*distance to transit*). Kepadatan diukur dari kepadatan penduduk dan kepadatan bangunan, keragaman diukur dengan indeks entropi, desain diukur dari kepadatan simpang, akses ke destinasi diukur dari jumlah rute dan jumlah transit (halte) untuk setiap area, dan jarak ke transit diukur dari rata-rata jarak ke halte terdekat.

#### 4.1 Kepadatan

Variabel kepadatan diukur dengan kepadatan penduduk dan kepadatan bangunan. Kepadatan penduduk adalah rasio dari jumlah penduduk dengan luas wilayah area (kelurahan). Adapun dari Gambar 1 dapat diketahui persebaran tingkat kepadatan penduduk dan dari gambar peta tersebut dapat disimpulkan bahwa kepadatan penduduk Kota Semarang cenderung semakin padat di pusat kota kota. Berdasarkan Gambar 1 juga dapat diketahui bahwa kepadatan penduduk di Kota Semarang lebih didominasi oleh kepadatan penduduk yang cenderung rendah.

Persentase kepadatan penduduk dengan kepadatan 265-3.236 jiwa/km<sup>2</sup> adalah 30%, kepadatan 3.237-6.209 jiwa/km<sup>2</sup> sebesar 12%, 6.210-9.181 jiwa/km<sup>2</sup> sebesar 21%, range 9.182-12.153 jiwa/km<sup>2</sup> sebesar 12%. Kepadatan 18.099-21.070 jiwa/km<sup>2</sup> hanya 3% dan range kepadatan tertinggi, yaitu 21.071-24.043 jiwa/km<sup>2</sup> hanya sebesar 2%. Kelurahan dengan kepadatan 18.099-21.070 jiwa/km<sup>2</sup> antara lain, adalah Jomblang, Muktiharjo Kidul, Cabean, Pendrikan Lor, dan Bulu Lor, di mana Kelurahan Jomblang dan Kelurahan Muktiharjo Kidul berada di kawasan pinggiran dan Kelurahan Cabean, Pendrikan Lor, dan Bulu Lor berada di pusat kota. Adapun untuk kepadatan penduduk tertinggi yakni dengan rentang 18.099-21.070 jiwa/km<sup>2</sup> adalah Kelurahan Gabahan, Sarirejo, dan Dadapsari yang berada di pusat kota dan Kelurahan Sendangguwo yang berada di kawasan pinggiran. Kepadatan penduduk yang cenderung lebih tinggi di pusat kota menunjukkan bahwa pusat kota akan memberikan bangkitan perjalanan yang tinggi.

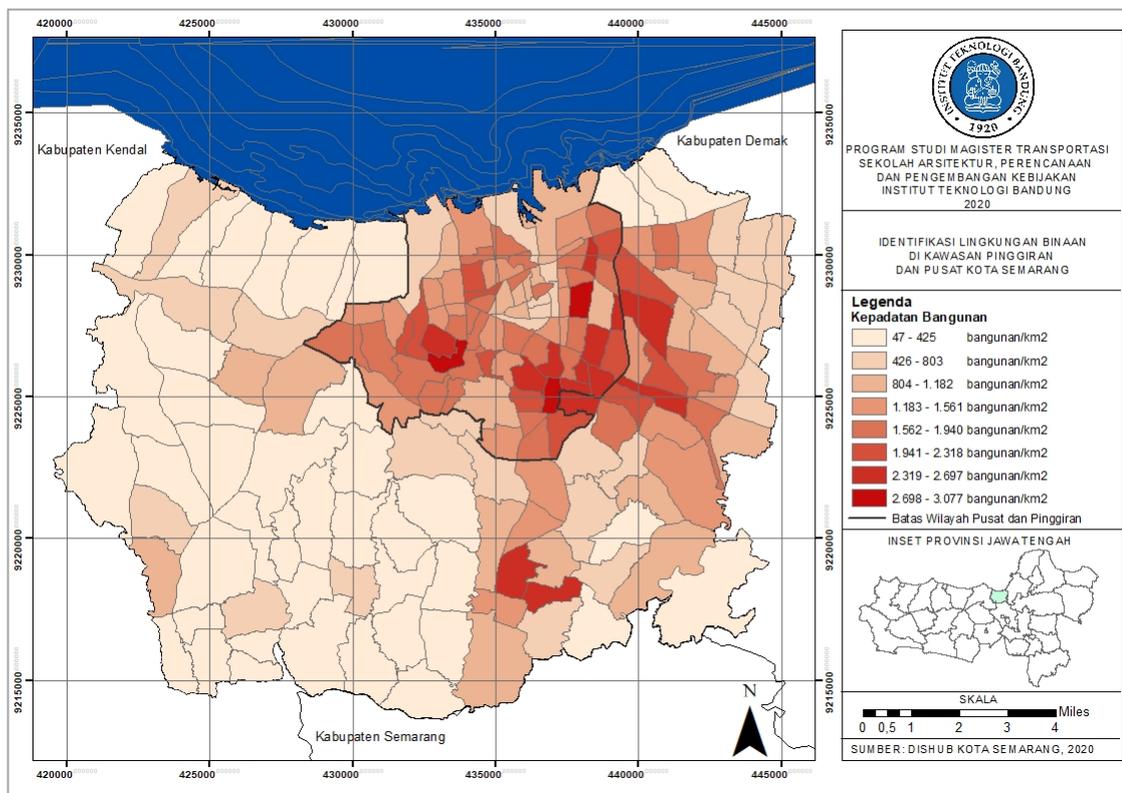


**Gambar 1.** Peta Kelas Kepadatan Penduduk Kota Semarang

Sumber: Analisis Penulis, Tahun 2020

Selain kepadatan penduduk, variabel kepadatan juga diukur dengan kepadatan bangunan. Kepadatan bangunan merupakan rasio dari jumlah bangunan dengan luas wilayah

kelurahan. Berdasarkan Gambar 2 dapat diketahui persebaran tingkat kepadatan bangunan dan dari gambar peta tersebut dapat disimpulkan bahwa kepadatan bangunan Kota Semarang cenderung semakin padat di pusat kota kota. Berdasarkan Gambar 2 juga dapat diketahui bahwa kepadatan bangunan di Kota Semarang lebih didominasi oleh kepadatan bangunan yang cenderung rendah dan sedang. Hal tersebut ditunjukkan dengan tingginya persentase kepadatan bangunan level 1, yaitu sebesar 24%, kepadatan bangunan level 2, level 3, level 4, dan level 5 sebesar 15%, 12%, 12%, dan 16%.



**Gambar 2.** Peta Kelas Kepadatan Bangunan Kota Semarang  
Sumber: Analisis Penulis, Tahun 2020

## 4.2 Keragaman

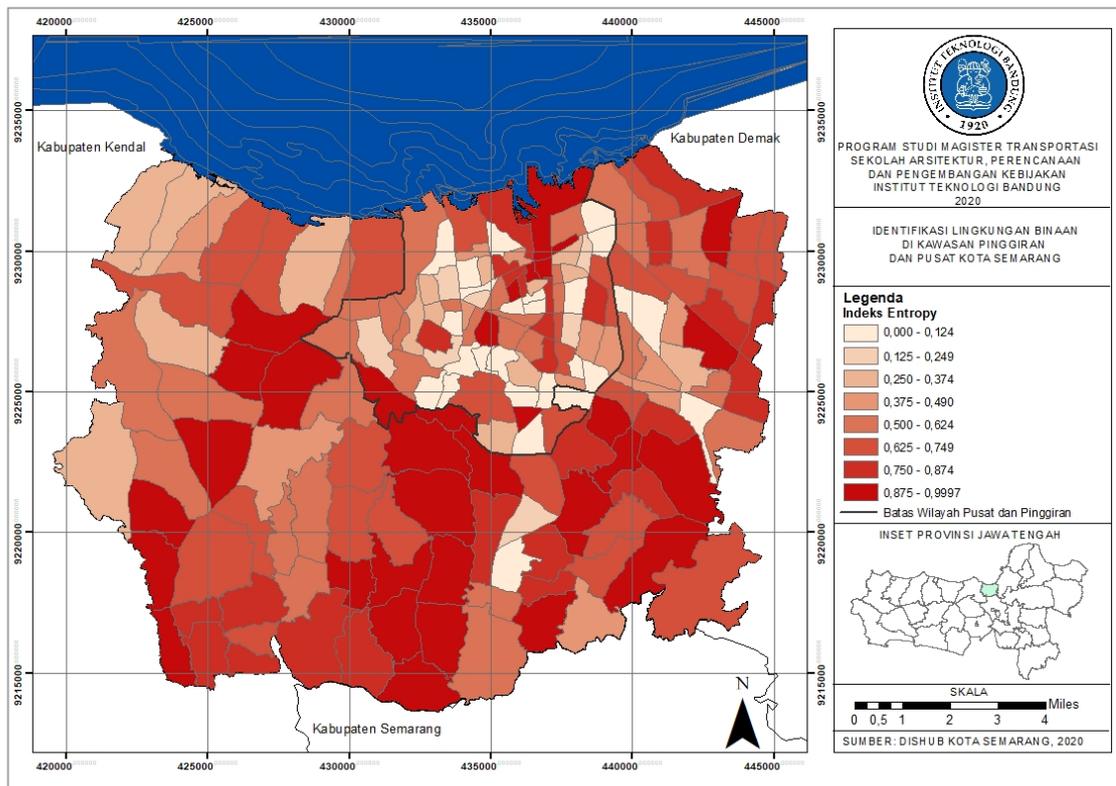
Keragaman menggambarkan variansi dari aktivitas-aktivitas yang direpresentasikan dengan fungsi guna lahan tertentu, yaitu titik asal dan tujuan yang menjadi dasar dari suatu pergerakan. Keragaman diukur dengan indeks entropi. Adapun rumus untuk mendapatkan indeks entropi adalah:

$$LUdi = \frac{-\sum Qlui \times \ln(Qlui)}{\ln(n)}$$

$$Qlui = \frac{Slui}{Si}$$

Dimana : Qlui = proporsi luas guna lahan kelurahan i  
 Slui = luas guna lahan kelurahan i  
 Si = luas kelurahan i  
 n = total jenis guna lahan  
 LUdi = indeks entropi

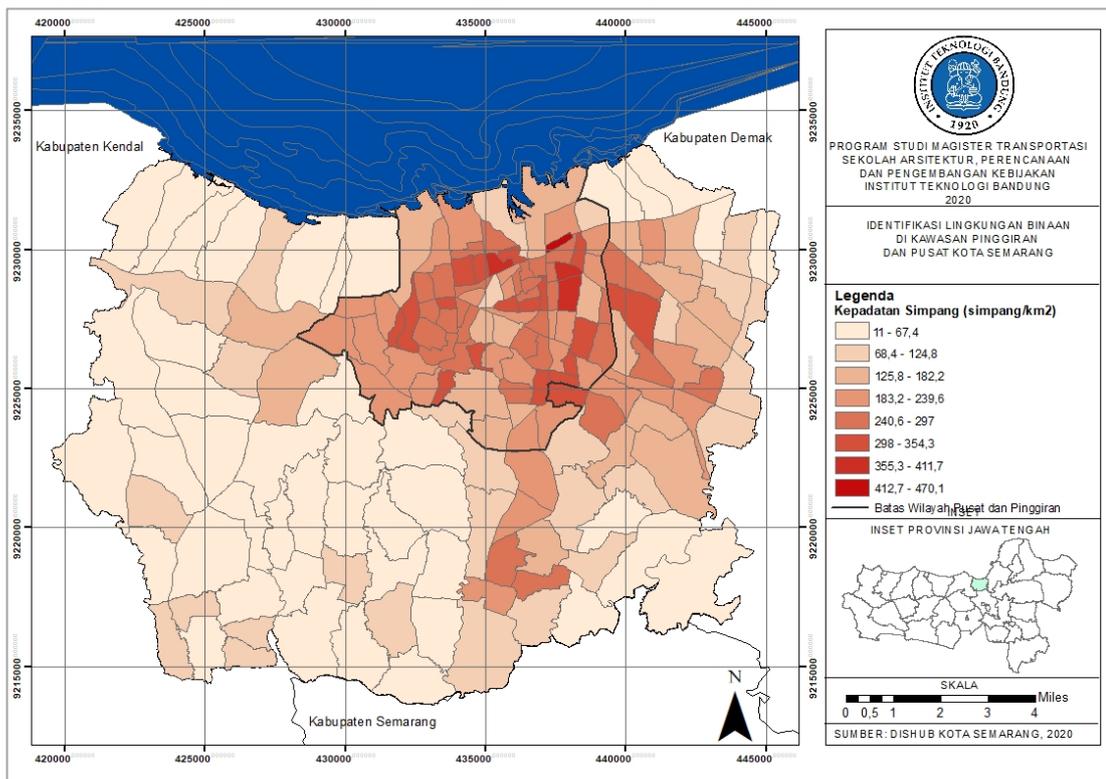
Berdasarkan Gambar 3 dapat diketahui bahwa keragaman guna lahan di Kota Semarang justru lebih semakin beragam di kawasan pinggiran. Kelurahan dengan keragaman yang tinggi, yaitu level 8 (0.8875-0.9997) dan berada di pusat kota adalah Kelurahan Kaliwiru, Kalipancur, Randusari, Kauman, Kembang Sari, Purwodinatan, Rejomulyo, dan Tanjung Mas. Adapun Kelurahan Randusari berada di pusat kota yang terdiri dari beragam aktivitas seperti pertokoan, perkantoran, pendidikan, dan lain-lain. Adapun kelurahan dengan keragaman level 7 (0,75-0,874) yang merupakan pusat kota kota adalah Kelurahan Sambirejo, Bongsari, Wonodri, Bangunharjo, Jagalan, Karang Kidul, Pandansari, Bandarhajo, dan Purwosari. Tingginya keragaman di kawasan pinggiran dapat disebabkan oleh pertumbuhan kawasan pinggiran yang sporadis dan cenderung tidak terencana sehingga masyarakat dapat mengembangkan beragam aktivitas. Selain itu, tingginya keragaman guna lahan di pinggiran kota dapat disebabkan oleh area kelurahan yang ada di kawasan pinggiran cenderung lebih luas daripada kelurahan yang berada di wilayah di pusat kota.



**Gambar 3.** Peta Kelas Keragaman Guna Lahan Kota Semarang  
 Sumber: Analisis Penulis, Tahun 2020

### 4.3 Desain

Indikator yang menjadi ukuran dari variabel desain adalah kepadatan simpang. Kepadatan simpang adalah pembagian dari jumlah simpang dengan luas kelurahan. Semakin padat simpang, maka probabilitas perjalanan dengan berjalan kaki akan semakin tinggi (Park et al., 2018). Berdasarkan Gambar 4 dapat diketahui bahwa kawasan pusat kota memiliki lebih banyak simpang. Jaringan jalan di pusat kota juga lebih padat daripada jaringan jalan di kawasan pinggiran.

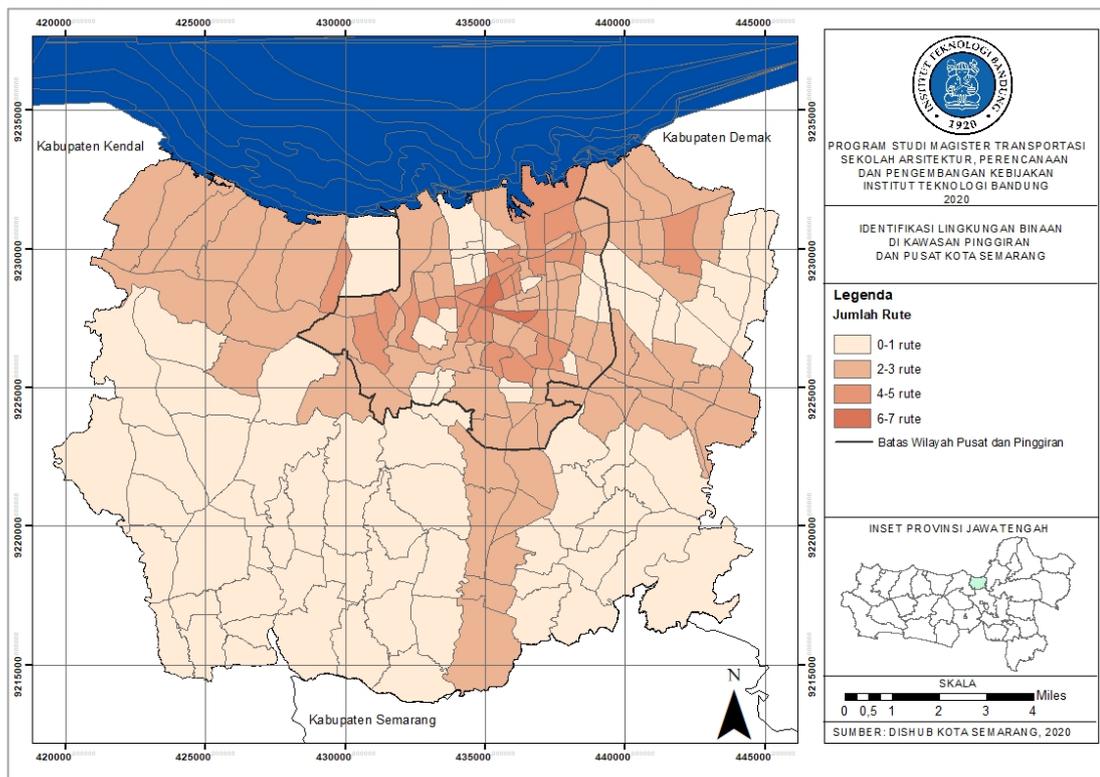


**Gambar 4.** Peta Kelas Simpang Kota Semarang

Sumber: Analisis Penulis, Tahun 2020

#### 4.4 Aksesibilitas

Aksesibilitas diukur dari jumlah rute yang melewati kelurahan dan jumlah transit. Adapun jumlah rute yang dimaksud adalah rute BRT dan angkutan umum (angkot) dan jumlah transit adalah jumlah halte BRT. Berdasarkan Gambar 5 dapat diketahui persebaran rute transportasi publik di Kota Semarang, yaitu semakin banyak jumlah rute di pusat kota kota dan cenderung semakin sedikit di kawasan pinggiran. Secara keseluruhan terdapat 41% kelurahan yang termasuk dalam kelas 1, 43% kelurahan yang masuk dalam kelas 2, 15% kelurahan yang masuk ke dalam kelas 3, dan hanya 1% kelurahan yang masuk ke dalam kelas 4.

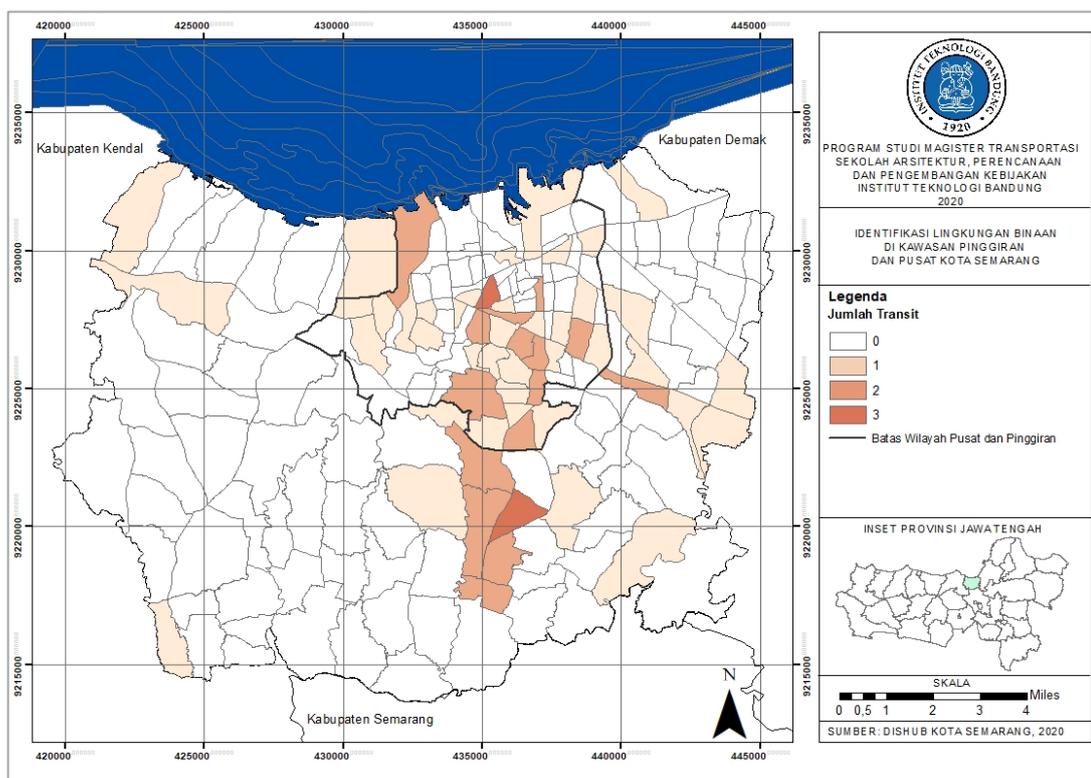


**Gambar 5.** Peta Jumlah Rute di Kota Semarang  
 Sumber: Analisis Penulis, Tahun 2020

Selain jumlah rute, aksesibilitas juga diukur dari jumlah halte transportasi publik di Kota Semarang, yaitu halte BRT tanpa mempertimbangkan pemberhentian angkot karena angkot di Kota Semarang berhenti di sembarang lokasi sesuai permintaan penumpang. Berdasarkan Gambar 6 dapat diketahui bagaimana persebaran jumlah halte di Semarang terpusat di bagian tengah Kota Semarang dan satu halte yang berada di beberapa kelurahan di perbatasan Kota Semarang, seperti Kelurahan Mangkang Kulon dan Kelurahan Wonosari yang berada di bagian barat dan berbatasan dengan Kabupaten Kendal; Kelurahan Penggaron Kidul yang berada di bagian timur dan berbatasan dengan Kabupaten Demak; dan Kelurahan Meteseh yang berada di bagian selatan berbatasan langsung dengan Kabupaten Semarang dan Kelurahan Cangkiran yang juga berada di bagian selatan, berdekatan dengan Kabupaten Kendal dan Kabupaten Semarang. Berdasarkan Gambar 6 juga dapat diketahui bahwa banyak kelurahan yang tidak memiliki halte, yaitu sebesar 68%, dan kelurahan yang memiliki 1 halte, yaitu 40 kelurahan (23%).

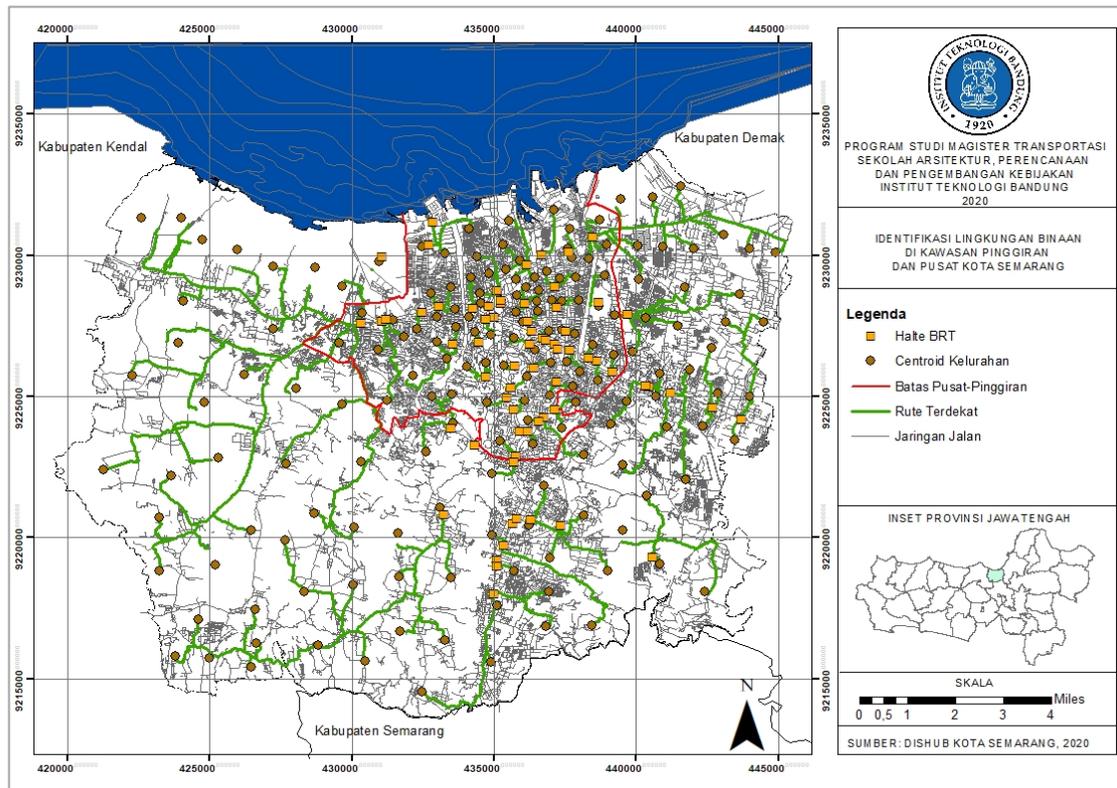
#### 4.5 Jarak ke Transit

Jarak ke transit menunjukkan kemudahan untuk menuju ke transit. Adapun transit yang dimaksud dalam penelitian ini adalah halte BRT. Jarak terdekat ke transit merupakan jarak terdekat dari centroid kelurahan ke titik halte terdekat. Berdasarkan Gambar 7 dapat diketahui bahwa kelurahan-kelurahan yang berada di pusat kota cenderung memiliki jarak yang lebih pendek untuk mengakses halte terdekat dibandingkan dengan kelurahan yang berada di pinggiran kota.



**Gambar 6.** Peta Jumlah Halte di Kota Semarang

Sumber: Analisis Penulis, Tahun 2020



**Gambar 7.** Peta Jarak ke Halte di Kota Semarang

Sumber: Analisis Penulis, Tahun 2020

## 5. SIMPULAN

Identifikasi kondisi lingkungan binaan di kawasan pinggiran dan pusat dibagi menjadi, kepadatan, keragaman, desain, aksesibilitas, dan jarak ke transit terdekat. Kepadatan bangunan Kota Semarang cenderung semakin padat di pusat kota kota. Kepadatan penduduk di Kota Semarang lebih didominasi oleh kepadatan penduduk yang cenderung rendah dan sedang. Adapun Keragaman guna lahan di Kota Semarang semakin beragam di kawasan pinggiran. Tingginya keragaman di kawasan pinggiran dapat disebabkan oleh pertumbuhan kawasan pinggiran yang sporadis dan cenderung tidak terencana sehingga masyarakat dapat mengembangkan beragam aktivitas. Selain itu, tingginya keragaman guna lahan di pinggiran kota dapat disebabkan oleh area kelurahan yang ada di kawasan pinggiran cenderung lebih luas daripada kelurahan yang berada di wilayah di pusat kota.

Adapun kepadatan simpang di Kota Semarang cenderung semakin tinggi di pusat kota kota daripada kawasan pinggiran. Begitu juga hasil pada persebaran rute transportasi publik. Persebaran rute transportasi publik di Kota Semarang adalah semakin banyak jumlah rute di pusat kota kota dan cenderung semakin sedikit di kawasan pinggiran. Selain jumlah rute, aksesibilitas juga diukur dari jumlah halte transportasi publik di Kota Semarang. Persebaran jumlah halte di Semarang terpusat di bagian tengah Kota Semarang dan satu halte yang berada di beberapa kelurahan di perbatasan Kota Semarang. Banyak kelurahan yang tidak memiliki halte, yaitu sebesar 68%. Sedangkan kelurahan-kelurahan yang berada di pusat kota cenderung memiliki jarak yang lebih pendek untuk mengakses halte terdekat dibandingkan dengan kelurahan yang berada di pinggiran kota. Jarak terpendek ke terminal terdekat adalah 127 meter dan jarak paling jauh adalah 14.2394 meter.

## 6. DAFTAR PUSTAKA

- Ao, Y., Zhang, Y., Wang, Y., Chen, Y., & Yang, L. (2020). Influences of rural built environment on travel mode choice of rural residents: The case of rural Sichuan. *Journal of Transport Geography*, 85, 102708.
- Apriani, V. I., & Asnawi, A. (2015). Tipologi Tingkat Urban Sprawl di Kota Semarang Bagian Selatan. *Teknik PWK (Perencanaan Wilayah Kota)*, 4(3), 405–416.
- Bartuska, T. J., & Young, G. L. (1994). *The built environment: Creative inquiry into design and planning*. Crisp Pub Incorporated.
- Blitz, A., & Lanzendorf, M. (2020). Mobility design as a means of promoting non-motorised travel behaviour? A literature review of concepts and findings on design functions. *Journal of Transport Geography*, 87, 102778.
- Boarnet, M. G., & Sarmiento, S. (1998). Can land-use policy really affect travel behaviour? A study of the link between non-work travel and land-use characteristics. *Urban Studies*, 35(7), 1155–1169.
- BPS Kota Semarang. (2015). Jumlah Kendaraan di Kota Semarang tahun 2005-2014. Retrieved April 10, 2019, from Badan Pusat Statistik Kota Semarang website: <https://semarangkota.bps.go.id/dynamictable/2015/07/02/23/banyaknya-kendaraan-bermotor-dirinci-menurut-jenis-kendaraan-2012---2014.html>
- Brunner, A. (2012). *The effects of urban sprawl on daily life*.
- Charky, L. R. (2019). *Keterkaitan antara Kondisi Built Environment dan Pemilihan Moda (Studi Kasus: Kawasan Perencanaan TOD Kota Surabaya)* (Institut Teknologi Bandung). Retrieved from <https://digilib.itb.ac.id/index.php/gdl/view/35685>

- Choi, K. (2018). The influence of the built environment on household vehicle travel by the urban typology in Calgary, Canada. *Cities*, 75(January), 101–110. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2018.01.006>
- Clark, A. F., Scott, D. M., & Yiannakoulias, N. (2014). Examining the relationship between active travel, weather, and the built environment: a multilevel approach using a GPS-enhanced dataset. *Transportation*, 41(2), 325–338.
- Curtis, C., Babb, C., & Olaru, D. (2015). Built environment and children's travel to school. *Transport Policy*, 42, 21–33.
- Ding, C., & Cao, X. (2019). How does the built environment at residential and work locations affect car ownership? An application of cross-classified multilevel model. *Journal of Transport Geography*, 75, 37–45.
- Ding, C., Wang, D., Liu, C., Zhang, Y., & Yang, J. (2017). Exploring the influence of built environment on travel mode choice considering the mediating effects of car ownership and travel distance. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 100, 65–80.
- Edy, C. W. (2018). Kota Semarang Ternyata Masuk 10 Kota Termacet di Indonesia. *Tribun Jateng*. Retrieved from <http://jateng.tribunnews.com/2018/02/26/kota-semarang-ternyata-masuk-10-kota-termacet-di-indonesia-inilah-daftar-lengkapnya>
- Etminani-Ghasrodashti, R., & Ardeshiri, M. (2015). Modeling travel behavior by the structural relationships between lifestyle, built environment and non-working trips. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 78, 506–518.
- Ewing, R., & Cervero, R. (2010). Travel and the built environment: A meta-analysis. *Journal of the American Planning Association*, 76(3), 265–294.
- Feng, J., Dijst, M., Wissink, B., & Prillwitz, J. (2017). Changing travel behaviour in urban China: Evidence from Nanjing 2008–2011. *Transport Policy*, 53, 1–10.
- Guzman, L. A., Peña, J., & Carrasco, J. A. (2020). Assessing the role of the built environment and sociodemographic characteristics on walking travel distances in Bogotá. *Journal of Transport Geography*, 88, 102844.
- Hadi, M. A., & Shadarto, D. (2013). Urban Sprawl di Kota Semarang: Karakteristik dan Evaluasinya terhadap Rencana Detail Tata Ruang Kota. *Jurnal Bumi Indonesia*, 2(4).
- Hahm, Y., Yoon, H., & Choi, Y. (2019). The effect of built environments on the walking and shopping behaviors of pedestrians; A study with GPS experiment in Sinchon retail district in Seoul, South Korea. *Cities*, 89, 1–13.
- Handy, S., Cao, X., & Mokhtarian, P. (2005). Correlation or causality between the built environment and travel behavior? Evidence from Northern California. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 10(6), 427–444.
- Haybatollahi, M., Czepkiewicz, M., Laatikainen, T., & Kyttä, M. (2015). Neighbourhood preferences, active travel behaviour, and built environment: An exploratory study. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 29, 57–69. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2015.01.001>
- INRIX, L. A. T. I. G. (2017). *Congestion 814 Ranking* | INRIX. INRIX-INRIX.
- Munshi, T. (2016). Built environment and mode choice relationship for commute travel in the city of Rajkot, India. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 44, 239–253.
- Park, K., Ewing, R., Scheer, B. C., & Tian, G. (2018). The impacts of built environment characteristics of rail station areas on household travel behavior. *Cities*, 74(August), 277–283. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2017.12.015>

- Phillips, D. C., Phillips, D. C., & Burbules, N. C. (2000). *Postpositivism and educational research*. Rowman & Littlefield.
- Pigawati, B., Yuliasuti, N., & Mardiansjah, F. H. (2017). Pembatasan Perkembangan Permukiman Kawasan Pinggiran Sebagai Upaya Pengendalian Perkembangan Kota Semarang. *Tataloka*, 19(4), 306–319.
- Sun, G., Zacharias, J., Ma, B., & Oreskovic, N. M. (2016). How do metro stations integrate with walking environments? Results from walking access within three types of built environment in Beijing. *Cities*, 56, 91–98.
- Wang, D., & Zhou, M. (2017). The built environment and travel behavior in urban China: A literature review. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 52, 574–585.

ISBN: 978-623-7963-24-0

SEMINAR NASIONAL SPACE #4

**CITY FOR ALL: Tantangan Pengembangan Smart City dalam Membangun Kota Budaya**

---

## PENGEMBANGAN KONSEP *SMART PARKING* DALAM MEWUJUDKAN *SMART CITY* DI KOTA MATARAM BERDASARKAN PERSEPSI PENGGUNA JENIS KENDARAAN

Fariz Primadi Hirsan<sup>1</sup>, Dwi Sarita Rahmawati<sup>2</sup>, Ardi Yuniarman<sup>3</sup>

Email: fariz.primadi@gmail.com<sup>1</sup>

Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik  
Universitas Muhammadiyah Mataram

### Abstract

The implementation of the smart city in a city is very closely related to the technology that develops in this day and age. Mataram City is planned as a smart city from 2018 which begins with the establishment of e-government in Mataram city appropriate with mayoral regulation no. 12 of 2018 as the beginning of smart city development in Mataram city. In 2019, has been issued the mayoral regulation no. 34 of 2019 about masterplan of the smart city in Mataram city. One of the components that become one of the main supporters of the implementation of the smart city concept is Smart Transportation. Based on the component of smart transportation, there are 4 (four) elements embodiment of smart transportation components, that is smart parking, electric vehicles, smart routes, and asset management systems. Especially in this article, more focused on developing smart parking implementation. The smart parking concept is a system that provides services to vehicle users in the form of providing information about the available parking locations in a place and supporting infrastructure. An adequate parking service system is an important requirement for a smooth transportation system in a city. The method used is descriptive method with a qualitative approach to know the effectiveness of smart parking as a follow-up from the concept of the smart city in Mataram city, which is based on the perception of vehicle users who use parking lots. The results of this study showed a different perception in the utilization of parking spaces based on the vehicle type user.

**Keywords:** smart city, smart parking, perception, type of vehicle

### Abstrak

Penerapan *smart city* di suatu kota sangat erat kaitannya dengan teknologi yang berkembang di zaman sekarang ini. Kota Mataram direncanakan sebagai *smart city* dari tahun 2018 yang mana diawali dengan pembentukan e-government di kota Mataram sesuai peraturan walikota no 12 tahun 2018 sebagai awal pengembangan *smart city* di kota Mataram. Tahun 2019 telah dikeluarkan perwal no 34 tahun 2019 tentang masterplan smart city di kota Mataram. Salah satu komponen yang menjadi salah satu pendukung utama implementasi konsep smart city adalah *Smart Transportation*. Dari komponen smart transportation tersebut terdapat 4 (empat) elemen perwujudan komponen smart transportation yaitu *smart parking*, kendaraan elektrik, *smart route* dan asset management sistem. Khusus dalam kesempatan ini, lebih difokuskan pada pengembangan implementasi smart parking. Konsep *smart parking* merupakan sistem yang memberikan layanan kepada pemakai kendaraan berbentuk penyediaan informasi tentang lokasi parkir yang tersedia pada suatu tempat, serta infrastruktur pendukungnya. Sistem layanan parkir yang memadai merupakan syarat penting untuk kelancaran sistem transportasi di kota. Metode yang digunakan adalah metode deskriptif dengan pendekatan kualitatif untuk mengetahui ke-efektif-an dari smart parking sebagai tindak lanjut dari konsep *smart city* di kota Mataram, yang didasarkan pada persepsi pengguna kendaraan yang memanfaatkan lahan parkir. Temuan dalam penelitian ini menunjukkan adanya perbedaan persepsi dalam pemanfaatan lahan parkir berdasarkan pengguna jenis kendaraan.

**Kata Kunci:** smart city, smart parking, persepsi, jenis kendaraan

## 1. PENDAHULUAN

Kota Mataram merupakan ibukota Provinsi Nusa Tenggara Barat, dan ditetapkan sebagai PKN (Pusat Kegiatan Nasional) dengan fungsi utama sebagai pusat pemerintahan, pusat distribusi dan koleksi barang dan jasa, serta sebagai salah satu simpul transportasi regional.

Wilayah Kota Mataram sebagian besar merupakan kawasan terbangun sekitar 67 % dan 33 % merupakan kawasan non terbangun. Kecenderungan perkembangan kawasan perkotaan berorientasi pada poros tengah Kota Mataram, dimana sebagian besar pergerakan transportasi berada di pusat Kota Mataram. Hal ini menyebabkan pembentukan pola-pola pemusatan inti kota yang lebih padat di bagian tengah Kota Mataram. Fenomena ini berdampak pada permukiman yang berada di kawasan pinggiran kota Mataram, yang mobilisasi masyarakatnya mengarah ke pusat kota dari wilayah peri urbannya (Fariz Primadi, 2019). Dengan adanya mobilisasi itu, memanfaatkan layanan kendaraan dalam pergerakannya tersebut

Kendaraan menjadi salah satu penunjang efektivitas dan efisiensi dinamika kehidupan. Ruang gerak bagi seseorang yang memiliki kendaraan yaitu kebutuhan tempat/lahan parkir. Selain keleluasaan tempat parkir, kenyamanan, keamanan lainnya lagi adalah efektifitas sistem perparkiran (Susandi, 2017). Jumlah kendaraan bermotor yang ada di Kota Mataram sebanyak 19.184 unit, terdiri dari 4 (empat) jenis kendaraan bermotor yang mendominasi sistem perangkutan di Kota Mataram, yaitu kendaraan jenis mobil, bus, truk dan sepeda motor.

Peningkatan jumlah pengguna kendaraan bermotor berbanding lurus dengan kebutuhan lahan parkir, terutama di tempat-tempat umum seperti tempat swalayan, perkantoran, institusi pendidikan, rumah sakit dan lainnya (Ali, 2018). Keterbatasan lahan parkir akan menyebabkan terjadinya parkir liar di beberapa kawasan. Hal itu tentu akan menyebabkan kemacetan karena badan jalan yang seharusnya digunakan untuk melintas, dihalangi oleh beberapa kendaraan yang parkir di area yang dilarang.

Saat ini, perparkiran dalam suatu area (kantung parkir) sudah mulai menggunakan sistem komputerisasi dalam pengoperasiannya, tetapi pengguna parkir masih saja terkendala atau kesulitan dalam mencari tempat parkir yang kosong dengan mengelilingi area parker (Sabang, 2012), sehingga kurang efisien dan membutuhkan waktu yang lama, menyebabkan peningkatan polusi udara, akibat kendaraan yang *stuck* dalam mencari parkir. Kenyamanan warga kota, juga tereduksi karena berkurangnya public space akibat dimanfaatkannya sebagai lahan parkir. Jika proses pelayanan tersebut dapat digantikan dengan menggunakan sistem yang lebih modern (otomatisasi sistem) akan sangat membantu pengemudi atau pengguna kendaraan dalam mencari lokasi untuk parkir. Dari masalah yang terjadi perlu adanya tindakan dengan pengembangan konsep smart parking ini sendiri serta menerapkan solusi untuk menyelesaikan masalah tersebut yaitu dengan menerapkan konsep smart parking berbasis teknologi dan informasi yang dewasa ini terus dikembangkan.

Perkembangan media dan teknologi menuntut Kota Mataram sebagai kota yang berkembang untuk menyediakan sistem perkotaan yang mampu memenuhi kebutuhan masyarakat. Menteri Dalam Negeri (Mendagri) menginginkan bahwa setiap daerah

menerapkan konsep smart city untuk menghadapi Masyarakat Ekonomi Asean (MEA) (Anonim, 2018). Berdasarkan Peraturan Walikota Mataram Nomor 34 tahun 2019 tentang Masterplan *Smart City* Kota Mataram tahun 2019-2024, menyatakan bahwa dalam mendukung terlaksananya penyelenggaraan pemerintahan, pelaksanaan pembangunan dan pembinaan kemasyarakatan secara efektif dan efisiensi di Kota Mataram, maka perlu didukung dengan menerapkan konsep *smart city* yang dapat memberikan pelayanan kepada masyarakat secara efektif, efisien dan transparan bagi masyarakat untuk berperan aktif dalam perencanaan pengembangan dan implementasi *smart city* Kota Mataram (Anonim, 2018). Efektifitas layanan kepada masyarakat itu salah satunya diwujudkan dengan pengembangan konsep *smart parking*. Pengembangan konsep ini didasarkan pada sejauh mana tingkat persepsi masyarakat, terutama pengguna jenis kendaraan terhadap pengembangan konsep ini, dan sejauh mana kecenderungan pemilihan komponen *smart parkir* yang sesuai dengan jenis kendaraan yang memanfaatkan parkir.

## 2. TINJAUAN PUSTAKA

*Smart City* sebagai kota yang mampu menggunakan SDM, modal sosial, dan infrastruktur telekomunikasi modern untuk mewujudkan pertumbuhan ekonomi berkelanjutan dan kualitas kehidupan yang tinggi, dengan manajemen sumber daya yang bijaksana melalui pemerintahan berbasis partisipasi masyarakat (Schaffers, 2011). Definisi lain *Smart City* merupakan hasil dari pengembangan pengetahuan yang intensif dan strategi kreatif dalam peningkatan kualitas sosial-ekonomi, ekologi, daya kompetitif kota (Kourtit, 2012).

Perkembangan berikutnya pada awal tahun 2000-an dimana perkembangan teknologi informasi yang semakin memudahkan pengguna untuk berkomunikasi secara dua arah (real time) dari tempat yang berbeda ditambah dengan infrastruktur yang semakin memadai membuat informasi dari pemerintah kota menjadi semakin interaktif, mudah diakses darimana saja, serta dengan database yang semakin lengkap seperti transportasi, guna lahan, perencanaan, perpajakan dan lain-lain. Warga kota tidak perlu lagi untuk mendatangi kantor pemerintah kota hanya untuk melihat informasi terkini dari para pelaksana kebijakan tentang apa yang sudah direncanakan untuk lahan di sekitar mereka atau hanya untuk melihat pengumuman terbaru (Kireina, 2017).

Kemunculan *Smart City* merupakan hasil dari gabungan modal sumberdaya manusia, modal infrastruktur, modal social dan modal entrepreneurial. Cohen, Boyd (2013) mendefinisikan *Smart City* (Kota Pintar) sebagai sebuah pendekatan yang luas, terintegrasi dalam meningkatkan efisiensi pengoperasian sebuah kota, meningkatkan kualitas hidup penduduknya, dan menumbuhkan ekonomi daerahnya. Cohen lebih jauh mendefinisikan *Smart City* dengan pembobotan aspek lingkungan menjadi: *Smart City* menggunakan ICT secara pintar dan efisien dalam menggunakan berbagai sumber daya, menghasilkan penghematan biaya dan energy serta mengurangi jejak lingkungan semuanya mendukung ke dalam inovasi dan ekonomi ramah lingkungan.

Konsep Smart City memiliki 6 (enam) indikator yaitu *smart people*, *Smart Government*, *Smart Economy*, *Smart Environment*, *Smart Living*, *Smart Mobility*.

1. *Smart people* dimana masyarakat cerdas tidak hanya dideskripsikan oleh tingkat atau Pendidikan dari masyarakatnya namun juga dapat kita lihat dari kualitas interaksi sosialnya dengan kehidupan publik serta keterbukaan akan dunia luar.
2. *Smart Government* dimana partisipasi politik dan pelayanan bagi masyarakat dari pemerintah sebagai fungsi dari administrasi publik.
3. *Smart Economy* dimana didalamnya terdapat factor-faktor yang mengenai seputar dari persaingan atau kompetisi ekonomi sebagai inovasi kewirausahaan dan fleksibilitas pasar, tenaga kerja dan juga integritas dalam pasar internasional.
4. *Smart Environment* dimana mendeskripsikan daya tarik dari kondisi alam populasi, sumber daya, dan juga upaya terhadap perlindungan lingkungan.
5. *Smart Living* meliputi dari berbagai aspek dari kualitas hidup sebagai budaya, kesehatan, masyarakat, perumahan pariwisata dan lain-lain.
6. *Smart Mobility* memiliki aspek penting yaitu aksesibilitas lokal maupun internasional yang mana keduanya sama-sama baik dengan ketersediaan teknologi informasi dan komunikasi yang modern serta sistem transportasinya berkelanjutan

Konsep *smart city* di era revolusi 4.0 banyak dikembangkan sebagai bentuk penataan kota-kota di dunia. Kota Mataram adalah salah satu kota yang menerapkan smart city untuk penataan kota yang lebih liveable. Tahun 2018 adalah awal dari pengembangan *smart city* di Kota Mataram dengan diberlakukannya Peraturan Walikota Nomor 13 tahun 2018 tentang Rencana Induk Pengembangan *E-Government* Teknologi Informasi Dan Komunikasi Kota Mataram tahun 2017-2027. *E-Government* merupakan refleksi dari *smart governance* yang merupakan komponen dari *smart city*. Mempertimbangkan keefektifan yang ditunjukkan dalam penerapan *E-Government*, Pemerintah Kota Mataram mengembangkan lagi turunan dari konsep *Smart City*, yaitu implementasi konsep *Smart Transportation*. Transportasi di suatu daerah sangat penting perannya karena memberikan akses bagi masyarakat untuk memenuhi layanan perangkutan kebutuhan barang & jasa sehari-hari, serta meningkatkan kehidupan sosial ekonomi masyarakat.

Dalam pengembangan konsep *smart transportation* ini, indikator utamanya adalah pengembangan transportasi berbasis IT. Adapun Elemen-elemen pengembangan transportasi berbasis IT (*smart transportation*) yang harus diperhatikan untuk mewujudkan Smart Transportation ini, diantaranya adalah penerapan :

1. *Smart Parking*
2. Kendaraan elektrik
3. *Smart route*
4. *Asset management system*

Dari empat elemen *smart transportation* tersebut, salah satunya adalah elemen *smart parking* yang mana dapat menunjang pengembangan smart transportation. Konsep dari *Smart Parking Sistem* merupakan sistem yang memberikan layanan kepada pemakai kendaraan berbentuk penyajian informasi tentang lokasi kavling parkir yang tersedia di suatu tempat. Konsep smart parking banyak dikembangkan di Negara-Negara maju untuk mengatasi beberapa masalah terkait parkir.

### 3. PEMILIHAN METODOLOGI DAN PENETAPAN VARIABEL

Metode yang digunakan yaitu metode deskriptif dengan pendekatan kualitatif berdasarkan hasil questioner yang diolah dengan melakukan penghitungan tabulasi hasil atas jawaban-jawaban yang telah diperoleh. Metode ini dipandang relevan untuk memperoleh bukti empiris dalam melakukan investigasi fenomena sosial. Tujuan dari metode ini adalah untuk mendapatkan pembuktian teoritis atas hipotesis yang dibentuk dalam tahapan awal. Pendekatan kualitatif adalah suatu metode penelitian yang digunakan untuk meneliti pada kondisi obyek yang alamiah, dimana peneliti adalah sebagai instrumen kunci, teknik pengumpulan data dilakukan secara triangulasi, analisis data bersifat induktif dan hasil penelitian kualitatif lebih menekankan makna daripada generalisasi (Sugiyono, 2005). Sumber data diperoleh dari sumber data primer yaitu hasil questioner dan sumber data sekunder yaitu dari dokumen-dokumen terkait *smart city* dan *smart parking sistem*.

Dalam menentukan sampel responden untuk penyebaran questioner, populasinya menggunakan proporsi jumlah kendaraan yang tercatat berada di Kota Mataram, yaitu sebanyak 19.184 kendaraan, dimana dikategorisasikan berdasarkan jenis kendaraannya. Jumlah sampel yang dipergunakan sebanyak 392 sampel, berdasarkan rumus Slovin dengan tingkat error yang dipergunakan sebesar 5%. Adapun pembagian proporsi jenis kendaraan berdasarkan prosentase jumlah kendaraan dan disesuaikan dengan sampel yang ditentukan sejumlah:

**Tabel 1.** Pembagian Jumlah Sampel Berdasarkan Jenis Kendaraan

Jenis Kendaraan	Jumlah Kendaraan	Prosentase Jumlah Kendaraan	Jumlah Sampel
Mobil	2.878	15 %	59
Bus	192	1 %	4
Truk	767	4 %	16
Sepeda Motor (Termasuk Motor Roda 3)	15.347	80 %	314
<b>Jumlah</b>	19.184	100 %	392

Sumber : Pengolahan Data Penulis, Tahun 2020

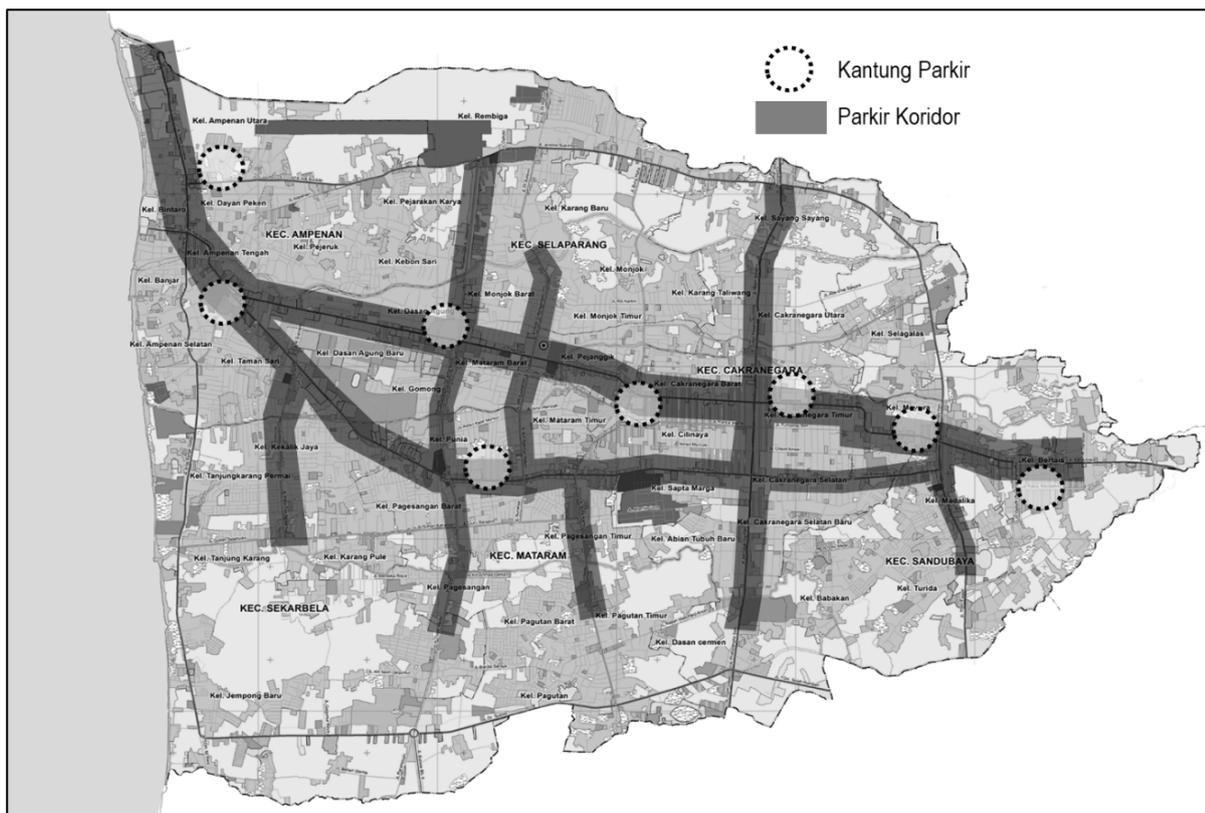
Komponen amatan utama yang selanjutnya berfungsi sebagai variabel utk mengetahui penerapan konsep *Smart Parking* di Kota Mataram, terkait persepsi masyarakat, terdiri dari 4 (empat) variabel yang seluruhnya merupakan sintesa dari kondisi faktual yang ada di Kota Mataram. Penetapan variabel ini, didasarkan pada prediksi kemampuan pelaksanaan dan penyediaan komponen tersebut, dalam kurun waktu tertentu di Kota Mataram (Kadis, 2020). Adapun variabel yang digunakan adalah :

1. Mesin Parkir Elektronik,
2. Kantong Parkir,
3. Parkir sisi/samping jalan,
4. Media Informasi Digital Lahan Parkir.

#### 4. HASIL DAN PEMBAHASAN

Kota Mataram sebagai kota yang berperan dalam *center of gravity* dalam konteks regional, merupakan core (pusat) layanan paling utama yang menyebabkan orientasi pergerakan penduduk tertuju ke Kota Mataram. Peningkatan pergerakan penduduk tersebut, menyebabkan jumlah penduduk Kota Mataram juga meningkat. Saat ini jumlah penduduk Kota Mataram mencapai 495.681 jiwa yang berdampak dengan penggunaan kendaraan semakin meningkat. Areal Kota Mataram yang relatif kecil, yaitu seluas 6.130 Ha, semakin menyebabkan penyempitan areal kota akibat perkembangan kota. Kawasan Perkotaan semakin meluas dan pembangunan semakin massif, menyebabkan lahan-lahan terbuka semakin sulit ditemukan di areal dalam kota.

Areal-areal terbuka tersebut beberapa diantaranya dimanfaatkan sebagai lokasi parkir. Sebaran lokasi Parkir di Kota Mataram, terdiri dari 2 kelompok model parkir yaitu titik parkir koridor (cenderung di sisi jalan), dan titik kantung parkir. Lahan parkir yang bersifat kantong parkir, ada yang bersifat permanen dan beberapa lagi bersifat sementara. Sebagian besar lahan-lahan yang sementara tersebut, cenderung illegal dan tanpa pengawasan keamanan yang baik. Lahan kota yang dimanfaatkan sebagai lokasi parkir, memanfaatkan juga sempadan jalan yang ada di Kota Mataram, berupa lahan parkir sisi/samping jalan, maupun lahan parkir pada halaman bangunan sepanjang koridor jalan. Jumlah total lokasi/titik parkir ini sebanyak 763 titik (Perhubungan, 2019). Seluruh titik parkir baik dalam kelompok koridor dan kantong, seluruhnya parkir berbayar, baik yang dikelola oleh pemerintah maupun pihak vendor operator parkir swasta.



**Gambar 1.** Sebaran Titik Parkir di Kota Mataram

Sumber: Olahan Penulis, Tahun 2020

Pemerintah Kota Mataram melalui Dinas Perhubungan serta Dinas Pendapatan Daerah Kota Mataram, mulai mengembangkan konsep lahan parkir yang terintegrasi dengan system informasi yang telah mereka miliki. Konsep pengembangan smart parking di kota mataram dilakukan karena beberapa masalah yang terjadi yaitu tidak tercapainya target retribusi pemerintah terkait lahan parkir, timbulnya parkir liar sepanjang jalan yang tidak diperuntukkan untuk lahan parkir sehingga membuat kurang nyamannya pejalan kaki pada saat melewati jalan yang diperuntukkan untuk pejalan kaki, dari penggunaan badan jalan sebagai lahan parkir juga menyebabkan kemacetan dan ini menimbulkan peningkatan polusi udara pada saat macet dan kendaraan mencari lahan parkir yang kosong.

Dalam pengembangan atau pembangunan kota yang baik, tentu saja harus selalu melibatkan partisipasi dari masyarakat sasaran yang akan mengalami dampak dari pengembangan dan pembangunan dari suatu kota sehingga penelitian ini didasarkan pada persepsi pengguna jenis kendaraan yang ada di Kota Mataram. Adapun hasil dari penyebaran questioner tersebut diperoleh hasil pendapat, yang didasarkan pada pemilihan jawaban dari faktor setuju maupun ketidak-setujuan masing-masing pengguna parkir sesuai dengan jenis kendaraan yang mereka gunakan, terhadap komponen variabel yang ditetapkan sebelumnya.

**Tabel 2.** Prosentase Kecenderungan Pemilihan Variabel

Variabel \ Jenis Kendaraan	Mobil		Bus		Truck		Sepeda Motor	
	Setuju	Tdk Setuju	Setuju	Tdk Setuju	Setuju	Tdk Setuju	Setuju	Tdk Setuju
Mesin Parkir Elektronik	77,78	22,22	0	100	0	100	32,18	67,82
Kantung Parkir	66,67	33,33	100	0	33,33	66,67	35,63	64,37
Parkir Sisi/ Samping Jalan	44,44	55,56	0	100	66,67	33,33	75,86	24,14
Media Informasi Digital Lahan Parkir	66,67	33,33	100	0	0	100	35,63	64,37

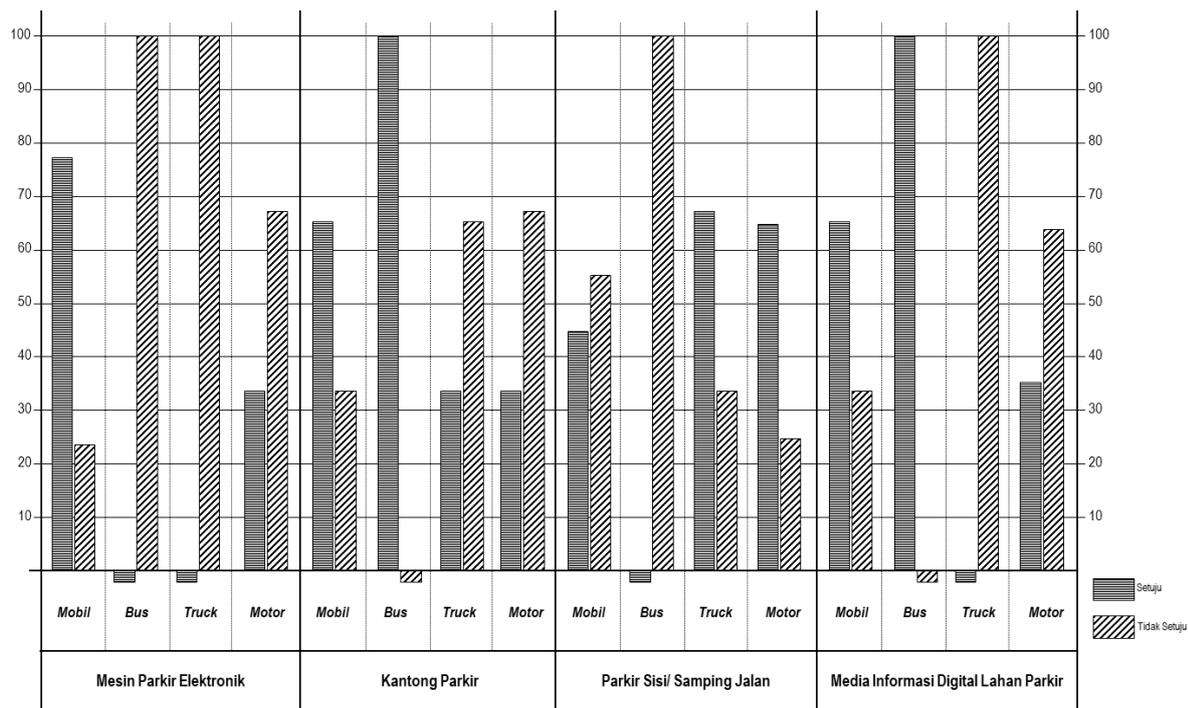
Sumber : Pengolahan Data Penulis, Tahun 2020

Adapun temuan-temuan dari hasil questioner yang telah dilakukan pada pengguna parkir berdasarkan jenis kendaraan yang digunakan adalah sebagai berikut :

- Bagi pengendara kendaraan jenis Mobil, dominan memilih elemen Mesin Parkir Elektronik, Ketersediaan Kantung Parkir dan informasi lahan parkir digital. Hal ini dipengaruhi atas kemudahan dan kebutuhan parkir yang semakin sulit di wilayah kota Mataram. Pengendara mobil lebih memilih metode parkir yang terintegrasi secara efektif, tidak ingin repot dan kesesuaian biaya parkir
- Untuk pengendara jenis bus, mengingat populasi jumlah bus yang relatif sedikit, maka pengendara bus cenderung memilih variabel yang sesuai dengan kondisi model parkir dan layanan bus. Kondisi yang terjadi tersebut, terpengaruh oleh sistem

layanan bus yang insidentil, tidak rutin sehingga pengemudi lebih memilih adanya lahan-lahan parkir yang sudah jelas ketersediaannya

- Pengemudi truk, yang sebagian besar adalah pengemudi truk barang, yang menjawab mayoritas memilih parkir sisi jalan. Pemilihan parkir sisi, lebih didasarkan pada kemudahan kegiatan bongkar muat barang di lokasi tujuan dan optimalisasi pergerakan kendaraan
- Untuk pengendara sepeda motor, hasil data amatan cenderung sebaliknya. Lebih memilih untuk memanfaatkan parkir sisi jalan saja. Hal ini disebabkan oleh kemudahan dalam pergerakan pasca parkir, kemudahan mobilitas dari lokasi parkir ke tempat tujuan, serta kemudahan mencari posisi kendaraan di lokasi parkir



**Gambar 2.** Diagram Prosentase Sebaran Jawaban Responden

Sumber: Olahan Penulis, Tahun 2020

## 5. SIMPULAN

Penerapan Konsep *Smart Parking*, guna mendukung implementasi *Smart City* dalam dimensi *Smart Transportation* di Kota Mataram, harus mempertimbangkan beberapa aspek kepentingan, dan dipengaruhi oleh jenis kendaraan yang digunakan. Hal ini berdasarkan persepsional dari masing-masing pengguna jenis kendaraan. Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan maka diperoleh kesimpulan yaitu ;

1. Komponen *Smart Parking* yang paling memungkinkan diterapkan adalah Kantong Parkir yang didukung oleh Media Informasi digital ketersediaan lahan parkir;
2. Penerapan komponen *smart parking* yang paling sesuai, dikondisikan kepada jenis moda kendaraan yang menggunakannya
3. Pengguna kendaraan yang menggunakan lahan parkir dengan durasi yang lama, maka lebih memilih komponen *smart parking* yang berupa kantong parkir

4. Komponen *smart parking* yang memudahkan mobilisasi, mempengaruhi jenis kegiatan para pengguna kendaraan

## 6. DAFTAR PUSTAKA

- Ali, M. I. (2018). Pengaruh Kepadatan Penduduk terhadap Intensitas Kemacetan Lalu Lintas di Kecamatan Rappocini Makassar. *Prosiding Seminar Nasional "Diseminasi Hasil Penelitian melalui Optimalisasi Sinta dan Hak Kekayaan Intelektual"* (hal. 68-73). Makassar: Lembaga Penelitian Universitas Negeri Makassar.
- Anonim. (2018). *Masterplan Smart City Kota Mataram*. MATARAM: DINAS KOMUNIKASI DAN INFORMATIKA KOTA MATARAM.
- Fariz Primadi, L. J. (2019). Kajian Kecenderungan Perkembangan Kawasan Permukiman Pada Wilayah Peri Urban Kota Mataram. *Seminar Nasional ASPI 2019* (hal. 45-52). Pontianak: Jurusan Perencanaan Wilayah & Kota, Univ. Tanjung Pura.
- Kadis, M. P. (2020, November 9). Komponen dan Penyediaan Infrastruktur Smart Transportation. (D. S. Rahmawati, Pewawancara)
- Kireina, N. F. (2017). Mesin Parkir Elektronik Sebagai Wujud Dari Smart City Di Kota Bandung. *JISPO : Jurnal Ilmu Sosial dan Ilmu Politik*, 63-80.
- Kourtit, K. a. (2012). Smart Cities in the Innovation age INTRODUCTION. *Innovation-the European Journal of Social Science Research*, 93-95.
- Perhubungan, D. (2019). *Laporan Bulanan Retribusi Parkir*. Mataram: Pemerintah Kota Mataram.
- Sabang, M. (2012, June 20). Sistem Parkir Cerdas. Soppeng, South Sulawesi, Indonesia.
- Schaffers, H. (2011). Smart Cities and The Future Internet : Toward Cooperation Framework for Open Innovation. *Future Internet Assembly*, 431-446.
- Sugiyono. (2005). *Memahami Penelitian Kualitatif*. Bandung: Alfabeta.
- Susandi, D. (2017). Perancangan Smart Parking System pada Prototype Smart Office Berbasis Internet of Things. *Seminar Nasional Sains dan Teknologi* (hal. 1-7). Jakarta: Fakultas Teknik Universitas Muhammadiyah Jakarta.

ISBN: 978-623-7963-24-0

SEMINAR NASIONAL SPACE #4

**CITY FOR ALL: Tantangan Pengembangan Smart City dalam Membangun Kota Budaya**

---

# POTENSI PEMANFAATAN RUANG TERBUKA BIRU SEBAGAI ALTERNATIF PENGEMBANGAN *URBAN FARMING* DI KOTA MAKASSAR

Fadhil Surur

Email: fadhil.surur@uin-alauddin.ac.id  
Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Sains dan Teknologi  
Universitas Islam Negeri Alauddin Makassar

## Abstract

Symptoms of the unsustainable growth of Makassar City can trace the population. This condition is not proportional to the productive land area. One alternative that can be used is the existence of blue open space. This study aims to analyze the potential for open space for urban agricultural activities, determine priority areas for development and formulate management directions for blue open space. The results showed that the distribution of blue open space as an alternative to urban agricultural development is in 4 areas with 2 priority areas, namely the Waiting Pampang Reservoir and Balang Tonjong Reservoir.

**Keywords:** urban farming; alternative; open spaces

## Abstrak

Gejala pertumbuhan Kota Makassar yang tidak berkelanjutan dapat ditandai dengan meningkatnya jumlah penduduk. Kondisi ini tidak sebanding dengan ketersediaan lahan produktif. Salah satu alternatif yang dapat dimanfaatkan adalah keberadaan ruang terbuka biru. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis potensi ruang terbuka biru untuk kegiatan urban farming, menentukan area prioritas pengembangan serta menyusun arahan pengelolaan ruang terbuka biru. Hasil penelitian menunjukkan bahwa sebaran ruang terbuka biru sebagai alternatif pengembangan urban farming adalah 4 kawasan dengan 2 kawasan prioritas yaitu Waduk Tunggu Pampang dan Balang Tonjong.

**Kata kunci:** urban farming; alternatif; ruang terbuka biru

## 1. PENDAHULUAN

Urbanisasi telah menjadi fenomena sosial dan ekonomi yang terjadi secara universal dan signifikan di seluruh dunia (Chen, 2007). Proses ini kemudian membawa dampak besar pada perubahan guna lahan dan lanskap kota (Deng, et al., 2009). Kawasan perkotaan yang mengalami ekspansi yang dramatis terhadap penggunaan lahan, menyebabkan masalah lingkungan yang serius dan mengancam keberlanjutan pembangunan perkotaan (Liu & Wang, 2007). Keadaan ini lebih lanjut akan berpengaruh terhadap penurunan daya dukung lahan dan lingkungan (Syafitri & Susetyo, 2019).

Kota Makassar mengalami perkembangan dan pembangunan yang sangat cepat, perubahan tersebut dipengaruhi faktor tingginya laju pertumbuhan penduduk dan faktor kegiatan fungsional yang berkembang di masyarakat (Patanduk, et al., 2014). Perubahan penggunaan lahan terjadi dalam kurun waktu 30 tahun dari pada tahun 1990, 2000, dan 2010 mengalami perubahan yang cukup signifikan. Perubahan lahan terbesar terjadi pada lahan ladang dan sawah menjadi lahan terbangun (Maru, et al., 2016). Kekritisan lahan yang terjadi diakibatkan vegetasi yang ada belum mampu membantu menurunkan suhu permukaan yang

ada di Kota Makassar. Hal ini diketahui karena adanya kenaikan luas lahan padat permukiman yang terbangun dan semakin banyak pula aktivitas di dalamnya yang menyebabkan panas (Alexandra, et al., 2019).

Fenomena perubahan lahan paling mudah diidentifikasi dengan adanya perubahan dari lahan tidak terbangun menjadi lahan terbangun. Sejauh ini lahan pertanian memiliki nilai lahan yang rendah dibanding peruntukan lahan lain (khususnya non pertanian), sehingga lahan pertanian secara berkesinambungan akan mengalami konversi lahan ke non pertanian (Dewi & Rudiarto, 2013). Sementara itu *agriculture, forestry, and other land use* (AFOLU) memainkan peran sentral untuk ketahanan pangan dan pembangunan berkelanjutan (Smith & Clark, 2014). Dalam konteks kota yang terus berkembang perubahan lahan menjadi ancaman bagi ketersediaan pangan khususnya bahan makanan pokok penduduk (Verburg, et al., 2004).

Sebagai wilayah perkotaan dengan kepadatan penduduk yang tinggi, Kota Makassar ditopang dengan sektor primer berupa perdagangan dan jasa, sektor sekunder dari industri pengolahan sedangkan sektor pertanian tidak mampu bersaing dengan sektor lainnya. Sektor ini hanya mampu memberikan kontribusi 4,22% dari PDRB pada tahun 2019 (BPS, 2020). Sedangkan sebaran potensi pertanian di Kota Makassar hanya terfokus pada Kecamatan Manggala, Kecamatan Biringkanaya, Kecamatan Tamalanrea dan Kecamatan Tamalate. Keempat kecamatan ini adalah wilayah pinggiran kota yang lambat laun akan terkena dampak dari proses urbanisasi di Kota Makassar. Berbagai jenis kegiatan atau usaha pada sektor pertanian di Kota Makassar masih berjalan saat ini, walaupun tantangan perubahan lahan terus mengancam. Kegiatan atau usaha di sektor pertanian yang dilakukan masyarakat mulai dari budidaya (*on farm*) sampai dengan pengolahan dan pemasaran (*off farm*) berbagai produk pertanian baik untuk tujuan membantu pemenuhan kebutuhan pangan rumah tangga, maupun sebagai sumber penghasilan.

Dinamika pertumbuhan kota yang begitu pesat, mendorong kebutuhan akan pasokan pangan juga mengalami peningkatan, sementara lahan pertanian di Kota Makassar terus mengalami penurunan. Keberlanjutan pengembangan dari kemandirian pangan pokok mengalami kompleksitas dan menjadi sulit dipertahankan melalui kebijakan pemerintah Kota Makassar. Konsep *urban farming* yang telah dikembangkan oleh beberapa daerah perkotaan, dapat menjadi solusi praktis menyeimbangi suplai produksi pertanian.

Menurut Hanani (2009) pertanian kota (*urban farming*) didefinisikan sebagai usahatani, pengolahan, dan distribusi dari berbagai komoditas pangan, termasuk sayuran dan peternakan di dalam atau pinggir kota di daerah perkotaan (Hanani, 2009). Pertanian Perkotaan sebagai industri yang memproduksi, memproses, dan memasarkan produk pertanian, terutama memenuhi permintaan di dalam perkotaan (Butler & Moronek, 2002).

Lahan pertanian yang ada saat ini juga tidak dapat menjadi harapan agar suplai bahan pangan tetap tersedia walaupun dengan jumlah yang sedikit. Sehingga diperlukan upaya mencari alternatif pengembangan ruang yang dapat dimanfaatkan sebagai lapangan usaha kegiatan pertanian. Alternatif yang dapat ditempuh adalah dengan memaksimalkan potensi ruang terbuka biru alternatif sebagai ruang pengembangan lapangan usaha *urban farming* di tengah keterbatasan lahan yang ada saat ini. Tujuan penelitian ini adalah mengidentifikasi dan memetakan potensi ruang terbuka biru sebagai alternatif pengembangan lapangan usaha *urban farming* dan menentukan tingkat prioritas dari area ruang terbuka biru yang dapat menunjang kegiatan urban farming.

## 2. KAJIAN PUSTAKA

*Urban farming* merupakan konsep berkebun di tengah pinggiran kota atau perkotaan dengan menggunakan teknik tertentu. Konsep ini merupakan jawaban atas semakin sempitnya lahan untuk bercocok tanam di kota-kota besar. *Urban farming* adalah praktek budidaya, pemrosesan, dan distribusi bahan pangan di atau sekitar kota. *Urban farming* juga bisa melibatkan peternakan, budidaya perairan, wanatani, dan hortikultura. Dalam arti luas, *Urban farming* mendeskripsikan seluruh sistem produksi pangan yang terjadi di perkotaan (Wijaya, et al., 2020). *Urban farming* memberikan kontribusi penyelamatan lingkungan terkait pemberdayaan sampah organik yang jumlahnya cukup tinggi, sekaligus membantu menciptakan kota yang bersih dengan pelaksanaan 3R (*reuse, reduce, recycle*) dimana *urban farming* dapat menjadi penampung pupuk kompos organik yang berbahan dasar sampah. Program *urban farming* ini sangat bagus untuk diangkat sebagai salah satu solusi untuk keberlanjutan kota (*sustainable city*), karena melalui model ini kita bisa memanfaatkan seoptimal mungkin lahan (dalam hal ini ruang) yang dimiliki setiap warga masyarakat (Permana & Wijaya, 2019). *Urban farming* mengacu pada produksi, distribusi dan pemasaran makanan dan produk lain di wilayah perkotaan dan daerah pinggiran kota memasok produksi pertanian dari aktivitas masyarakat dan kelompok keluarga (Kalantaria, et al., 2020).

Kehadiran pertanian di wilayah perkotaan maupun daerah sekitar perkotaan memberikan nilai positif bukan hanya dalam pemenuhan kebutuhan pangan tetapi juga terdapat nilai-nilai praktis yang dapat berdampak bagi keberlanjutan ekologi maupun ekonomi wilayah perkotaan. Apabila praktek pertanian perkotaan dilakukan dengan memperhatikan aspek-aspek lingkungan, mempunyai banyak keuntungan. Nilai kehadiran pertanian perkotaan dapat dilihat dari aspek ekonomi, ekologi, sosial, estetika, edukasi, dan wisata (Fauzi, et al., 2016).

Peranan pertanian perkotaan jika ditinjau dari aspek ekonomi memiliki banyak keuntungan diantaranya yaitu stimulus penguatan ekonomi lokal berupa pembukaan lapangan kerja baru, peningkatan penghasilan masyarakat serta mengurangi kemiskinan. Dalam situasi krisis ekonomi yang tengah dialami oleh beberapa negara dalam beberapa tahun terakhir, termasuk Indonesia, pengembangan pertanian perkotaan secara terpadu mempunyai manfaat yang sangat besar, tidak hanya dari potensinya dalam menyerap tenaga kerja, tetapi juga meningkatkan pendapatan masyarakat kota. Apabila masyarakat kota mampu memenuhi kebutuhan pangannya sendiri, akan lebih banyak uang masyarakat kota digunakan untuk kepentingan lain seperti kesehatan, pendidikan, dan perumahan (Setiawan & Rahmi, 2004).

Keberadaan pertanian dalam masyarakat perkotaan dapat dijadikan sarana untuk mengoptimalkan pemanfaatan lahan dan sumberdaya alam yang ada di kota dengan menggunakan teknologi tepat guna. Selain itu, masyarakat kota yang umumnya sibuk karena bekerja, pertanian perkotaan dapat menjadi media untuk memanfaatkan waktu luang. Mengoptimalkan penggunaan lahan serta memanfaatkan waktu luang untuk beraktivitas dalam pertanian perkotaan akan mendekatkan mereka terhadap akses pangan serta menjaga keberlanjutan lingkungan dengan adanya ruang terbuka hijau.

Dalam Instruksi Mendagri Nomor 14 Tahun 1988 yang dimaksud ruang terbuka hijau (RTH) kota adalah ruang-ruang dalam kota atau wilayah yang lebih luas baik dalam bentuk area atau kawasan maupun dalam bentuk area memanjang atau jalur dimana dalam penggunaannya lebih bersifat terbuka yang pada dasarnya tanpa bangunan di atasnya, lebih bersifat terbuka, tempat tumbuh tanaman, baik yang tumbuh secara alamiah maupun yang

sengaja ditanam. Secara umum ruang terbuka publik (*open spaces*) di perkotaan terdiri dari ruang terbuka hijau dan ruang terbuka non- hijau. Menurut Dwiyanto A (2009) dalam Yanti, Persada, & Setiawan (2018) Ruang Terbuka Hijau (RTH) perkotaan adalah bagian dari ruang-ruang terbuka (*open spaces*) suatu wilayah perkotaan yang diisi oleh tumbuhan, tanaman dan vegetasi baik endemik maupun introduksi guna mendukung manfaat ekologis, sosial-budaya dan arsitektural yang dapat memberikan manfaat ekonomi (kesejahteraan) bagi masyarakatnya. Sementara itu ruang terbuka non-hijau dapat berupa ruang terbuka yang diperkeras (*paved*) maupun ruang terbuka biru (RTB) yang berupa permukaan sungai, danau, maupun areal-areal yang diperuntukkan sebagai kolam-kolam retensi. Pembentukan sistem ruang terbuka hijau kota merupakan respon terhadap kebutuhan ruang terbuka hijau suatu wilayah perkotaan yang meliputi kebutuhan dari aspek ekologis, sosial dan ekonomi wilayah tersebut.

Ruang Terbuka Biru (RTB) merupakan lanskap badan air yang berbentuk aliran sungai, kanal, danau, waduk, embung, setu, empang, kolam atau balong yang memiliki potensi sebagai penyedia jasa lanskap (*landscape services*). Jasa lanskap tersebut dalam bentuk produksi perikanan air tawar, pemasok air irigasi pertanian, sumber konsumsi air bersih, tempat konservasi keanekaragaman hayati, media untuk pendinginan udara kota/wilayah, serta memberi keindahan pemandangan yang berpotensi sebagai tempat wisata Manajemen lanskap RTB yang telah dilakukan di beberapa kota besar akhir-akhir ini dengan cara merehabilitasi, merevitalisasi, atau bahkan merestorasi waduk-waduk, situ, danau, bantaran sungai, dan lain-lain harus tetap dilakukan oleh pemerintah kota dan pemerintah daerah serta para pihak terkait (Arifin, 2014).

### 3. METODE PENELITIAN

Penelitian dilaksanakan pada bulan September – Oktober tahun 2020 yang difokuskan pada wilayah Kota Makassar. Cakupan wilayah kajian dibatasi berdasarkan kawasan yang memiliki potensi ruang terbuka biru yang dapat dimanfaatkan potensinya dalam mendukung kegiatan *urban farming*. Data dikumpulkan melalui pendekatan survei lapangan dan wawancara. Data primer yang dibutuhkan adalah kondisi karakteristik kawasan yang diperoleh langsung di lapangan dan data penjarangan *stakeholder* dan akademisi. . Data sekunder ini dapat berupa literatur, telaah pustaka, dokumen, buku-buku, serta laporan-laporan yang berkaitan dengan penelitian yang dilakukan. Teknik analisis dalam menjawab tujuan penelitian mencakup:

#### a. Analisis Potensi Ruang Terbuka Biru

Analisis yang digunakan untuk pencarian fakta yang kemudian diinterpretasikan sesuai dengan masalah penelitian. Analisis ini dilakukan untuk mengetahui keberadaan variabel mandiri, baik hanya pada satu variabel atau lebih tanpa membuat perbandingan dan mencari hubungan variabel itu dengan variabel yang lain (Sugiyono, 2009). Output dari analisis ini ada gambaran terkait dengan potensi kawasan ruang terbuka biru yang masih bertahan di Kota Makassar.

#### b. Analisis Prioritas Kawasan Ruang Terbuka Biru

Analisis ini bertujuan untuk mengetahui pemeringkatan kawasan berdasarkan pengembangan *urban farming* yang dinilai berdasarkan kondisi eksisting dengan

menggunakan teknik pemberian skor (scoring). Langkah-langkah yang digunakan pada analisis ini yaitu menentukan nilai setiap indikator atau parameter, menentukan bobot yang diperleh dan menentukan skor akhir dari setiap kawasan berdasarkan kriteria dan bobor yang diperoleh. Skala prioritas merujuk pada 3 tingkatan skala prioritas berdasarkan yaitu skala prioritas utama (300-400), skala sedang (200-300) dan skala rendah (0-200). Penentuan kriteria pengembangan urban farming disajikan pada tabel berikut :

**Tabel 1.** Kriteria dan Skor Pengembangan RTB sebagai *Urban Farming*

Variabel	Bobot	Kriteria	Nilai
Ukuran Lahan	15	Diatas 50 ha	5
		20 - 50 ha	3
		Kurang dari 50 ha	1
Status lahan	15	Milik pemerintah	3
		Milik perorangan	0
Kemiringan lahan	10	bekontur	0
		Tidak berkontur	3
Pemanfaatan teknologi	5	Didukung dengan pemanfaatan teknologi	3
		Belum ada sentuhan teknologi	0
Aktivitas pertanian	10	Tanaman pangan, perikanan, hortikultura	5
		Perikanan dan hortikultura	3
		perikanan	1
Kebijakan pemerintah	10	Kawasan studi memiliki arahan sebagai kawasan budidaya	3
		Kawasan studi memiliki arahan sebagai kawasan konservasi	0
Aksesibilitas	15	Akses terhadap angkutan umum	3
		Tidak ada akses angkutan umum	0
Kepadatan penduduk	10	tinggi	5
		rendah	3
Lokasi	10	Pusat kota	5
		Pinggiran kota	3

Sumber : dimodifikasi dari berbagai sumber

#### 4. PEMBAHASAN

Potensi ruang terbuka biru dapat diidentifikasi berdasarkan analisa citra satelit dengan melihat kenampakan dari kawasan waduk atau situ yang masih bertahan hingga saat ini. Berdasarkan tahapan analisis diperoleh 4 kawasan ruang terbuka biru yang potensial dikembangkan dalam skala kota sebagai alternatif pengembangan *urban farming*. Pada kondisi eksisting terdapat beberapa area ruang terbuka biru seperti sungai, waduk, situ maupun lahan basah, akan tetapi pada penelitian ini dibatasi pada area yang telah ditetapkan

fungsi sebagai ruang terbuka biru dalam RTRW Kota Makassar. Hal ini perlu diperhitungkan mengingat perencanaan kedepan membutuhkan legalitas dari rencana tata ruang yang telah disahkan.

a. Kawasan Waduk Tunggu Pampang

Waduk Tunggu Pampang berfungsi sebagai waduk retensi dan penampungan air yang terletak di Kelurahan Bangkala dan Kelurahan Antang Kecamatan Manggala. Pemanfaatan waduk ini di bawah koordinasi Balai Besar Sungai Pompengan Jeneberang. Masyarakat sekitar memiliki aktivitas pemanfaatan waduk untuk kegiatan perikanan dan pertanian. Adanya tanah timbul pada kawasan waduk menjadi area pemanfaatan untuk kegiatan pertanian. Namun jika musim hujan danau dimaksimalkan untuk kegiatan perikanan.



**Gambar 1.** Waduk Tunggu Pampang  
Sumber: Dokumentasi Penulis, Tahun 2020

**Tabel 2.** Kawasan Waduk Tunggu Pampang

Karakteristik	Keterangan
Luas	33.03 ha
Fungsi	Kawasan Budidaya
Arahan	Danau
Kemiringan lahan	0-2 m
Kepadatan penduduk	rendah

Sumber : hasil analisis, 2020

b. Kawasan Danau Balang Tonjong

Danau Balang Tonjong terletak di Kelurahan Antang Kecamatan Manggala. Danau ini dimanfaatkan untuk memancing dan budidaya ikan dengan keramba. Lokasi danau ini di sekitar pemukiman dan berdekatan dengan Perumnas Antang. Sepanjang jalan di tepi

danau telah dilakukan penanaman pohon. Hal ini terlihat dari adanya deretan pohon trembesi. Pemerintah Kota Makassar telah merencanakan Danau Balang Tonjong sebagai danau wisata (Balang Tonjong *Lakeside Resort*).

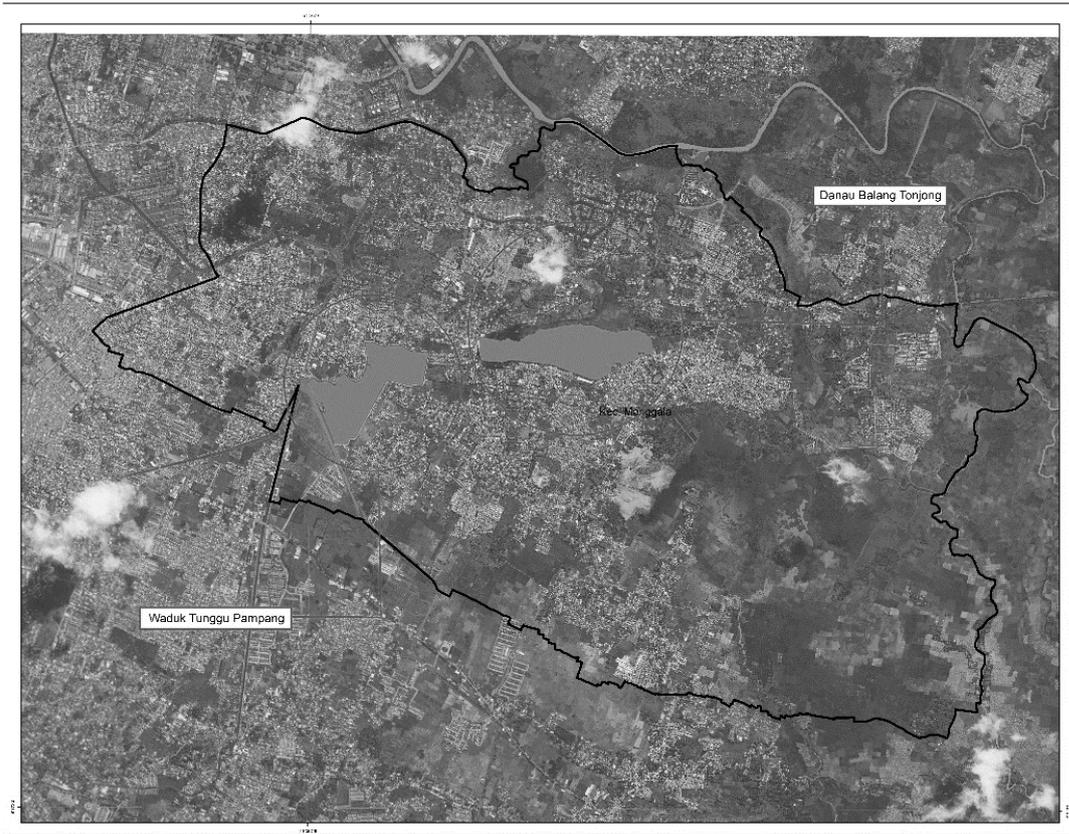
**Tabel 4.** Kawasan Danau Balang Tonjong

Karakteristik	Keterangan
Luas	38.49 ha
Fungsi	Kawasan Budidaya
Arahan	Danau
Kemiringan lahan	2-5
Kepadatan penduduk	rendah

Sumber : hasil analisis, 2020



**Gambar 2.** Waduk Balang Tonjong  
Sumber: Dokumentasi Penulis, Tahun 2020



**Gambar 3.** Lokasi Waduk Tunggu Pampang dan Danau Balang Tonjong  
 Sumber: olahan GIS, 2020

c. Kawasan Danau Unhas

Danau Unhas terletak di area kampus Universitas Hasanuddin dalam wilayah administratif Kelurahan Tamalanrea Indah. Keberadaan Danau Unhas bersifat multifungsi, yaitu fungsi ekologis, ekonomi, edukasi/pendidikan, sosial budaya, dan keagamaan, misalnya, sebagai tempat rekreasi, sebagai tempat penelitian, tempat pemeliharaan beberapa jenis ikan, dan sebagai sumber air baku. Pemanfaatan air Danau Unhas sebagai sumber air baku, misalnya digunakan untuk menyiram tanaman dan pepohonan yang tumbuh di sekitar danau.

Tabel 5. Kawasan Danau Unhas

Karakteristik	Keterangan
Luas	6,61 ha
Fungsi	Kawasan Budidaya
Arahan	Danau
Kemiringan lahan	2-5
Kepadatan penduduk	rendah

Sumber : hasil analisis 2020

- d. Kawasan Pannampu Park  
 Pannampu Park merupakan situ yang dikelola oleh swasta dan berfungsi sebagai area pemancingan yang berada di tengah-tengah permukiman masyarakat. Kawasan ini terletak di area permukiman kepadatan tinggi.

Tabel 6. Kawasan Pannampu Park

Karakteristik	Keterangan
Luas	6,05 ha
Fungsi	Kawasan Budidaya
Arahan	Danau
Kemiringan lahan	0-2
Kepadatan penduduk	tinggi

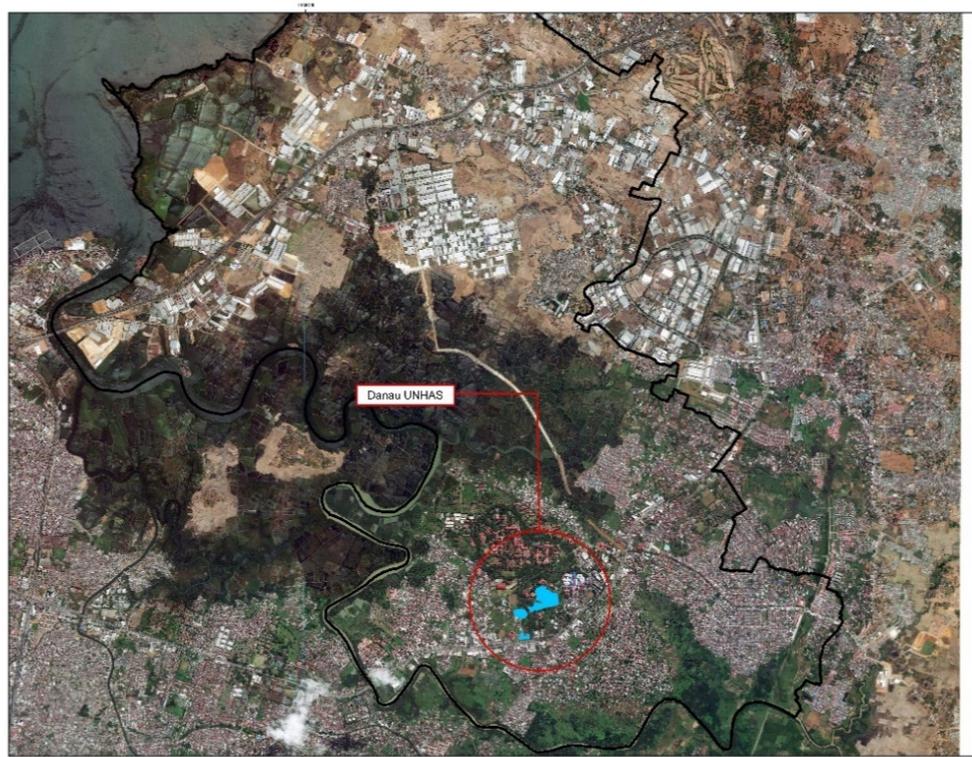
Sumber : hasil analisis 2020



Gambar 3. Kawasan Danau Unhas dan Pannampu Park  
 Sumber: olahan GIS, 2020



**Gambar 2.** Lokasi Danau Unhas  
Sumber: Hasil olahan GIS



**Gambar 2.** Lokasi Danau Unhas  
Sumber: Hasil olahan GIS

Penilaian ruang terbuka biru yang dapat diarahkan sebagai alternatif pengembangan urban farming dilakukan dengan metode skoring pada 9 parameter. Hasil akhir skor menunjukkan tingkat pemanfaatan dari ruang terbuka biru yang prioritas untuk dikembangkan. Berikut hasil skoring dari masing masing kawasan ruang terbuka biru di Kota Makassar.

**Tabel 7.** Skor Pengembangan RTB sebagai *Urban Farming*

No	Variabel	Bobot	RTB 1	RTB 2	RTB 3	RTB 4
1	Ukuran Lahan	15	75	75	15	15
2	Status lahan	15	75	75	75	0
3	Kemiringan lahan	10	30	30	30	30
4	Pemanfaatan teknologi	5	15	0	0	0
5	Aktivitas pertanian	10	50	10	10	10
6	Kebijakan pemerintah	10	30	30	30	30
7	Aksesibilitas	15	0	45	75	75
8	Kepadatan penduduk	10	30	30	30	50
9	Lokasi	10	30	30	30	50
Jumlah		100	335	325	295	260

Sumber : hasil analisis 2020

Berdasarkan hasil akhir dari skoring tersebut diperoleh, tingkat prioritas utama dengan skala pengembangan ruang terbuka biru sebagai alternatif pengembangan *urban farming* diarahkan pada kawasan Waduk Tunggu Pampang dengan skor 335 dan Danau Balang Tonjong dengan skor 325. Kedua RTB memiliki peluang sebagai RTB prioritas karena dari segi luasana di atas 30 ha. Sedangkan Kawasan Danau Unhas dan Pannampu Park sekor masing-masing hany 295 dan 260. Nilai tersebut termasuk dalam skala sedang. Keduanya berfungsi sebagai kawasan pendukung dari kawasan yang masuk dalam kategori prioritas utama.

**Tabel 8.** Pemeringkatan Kawasan

No	Kawasan	Skor	Peringkat	Keterangan
1	Waduk Tunggu Pampang	335	1	Utama
2	Danau Balang Tonjong	325	2	Utama
3	Danau Unhas	295	3	Pendukung
4	Pannampu Park	260	4	Pendukung

Sumber : hasil analisis 2020

Dalam konteks pewilayahan rencana pengembangan *urban farming*, Waduk Tunggu Pampang dan Danau Balang Tonjong akan menjadi pusat atau sentra pengembangan *urban farming* dengan memanfaatkan potensi danau yang ada. Dari segi eksisting keduanya telah memiliki kegiatan pertanian perkotaan yang cukup beragam mulai dari perikanan hingga hortikultura. Kawasan prioritas ini akan dikembangkan melalui berbagai formulasi strategi berdasarkan hasil analisis pada pembahasan berikutnya.



**Gambar 2.** Sebaran lokasi RTB  
Sumber: Hasil olahan GIS

## 5. SIMPULAN

Potensi ruang terbuka biru dapat menjadi alternatif pengembangan lapangan usaha *urban farming* di Kota Makassar yang terdiri dari 4 kawasan tersebar di Kecamatan Manggala, Kecamatan Tallo dan Kecamatan Tamalanrea. Kawasan Waduk Tunggu Pampang dan Danau Balang Tonjong merupakan dua kawasan yang menjadi pengembangan *urban farming* prioritas utama, sedangkan Danau Unhas dan Pannampu Park masuk dalam kategori pendukung. Maka perlu rekomendasi sebagai berikut: (1) perlunya penelitian lanjutan dengan perluasan wilayah Mamminasata sebagai wilayah metropolitan yang juga mengalami perkembangan perubahan lahan, (2) penambahan variable penelitian yang lebih detail dan komprehensif dan (3) peningkatan kapasitas dan dukungan pemerintah daerah dalam mengembangkan urban farming

## 6. DAFTAR PUSTAKA

- Alexandra, Chika, P. & K. P., 2019. Pengaruh Pola Spasial Tingkat Kekritisn Lingkungan terhadap Perubahan. *Seminar Nasional Penginderaan Jauh ke-6 Tahun 2019*, pp. 8-16.
- Arifin, H. S., 2014. Revitalisasi Ruang Terbuka Biru sebagai Upaya Manajemen Lanskap pada Skala Bioregional. *Risalah Kebijakan Pertanian dan Lingkungan*, pp. 172-180.
- BPS, 2020. *Kota Makassar dalam Angka Tahun 2020*, Kota Makassar: BPS Kota Makassar.

- Butler, L. & Moronek, D., 2002. Urban and Agriculture Communities: Opportunities for Common Ground. *Council for Agricultural*, p. 13.
- Chen, J., 2007. Rapid urbanization in China: a real challenge to soil protection and. *Catena*, pp. 1-15.
- Deng, J. S., Wang, K., Hong, Y. & Qi, J. G., 2009. Spatio-temporal dynamics and evolution of land use change and landscape. *Landscape and Urban Planning*, p. 187–198.
- Dewi, N. K. & Rudiarto, I., 2013. Identifikasi Alih Fungsi Lahan Pertanian dan Kondisi Sosial Ekonomi Masyarakat Daerah Pinggiran di Kecamatan Gunungpati Kota Semarang. *Jurnal Wilayah dan Lingkungan*, pp. 175-188.
- Fauzi, A. R., Ichniarsyah, A. N. & Agustin, H., 2016. Urban Agriculture : Urgency, Role, and Best Practice. *Jurnal Agroteknologi*, pp. 49-62.
- Hanani, N., 2009. Ketahanan Pangan dan Pertanian Kota. -, pp. 1-4.
- Kalantaria, F., Nochiana, A., Darkhanian, F. & Asif, N., 2020. The Significance of Vertical Farming Concept in ensuring Food Security for High-Density Urban Areas. *Jurnal Kejuruteraan*, pp. 105-111.
- Liu, Y. & Wang, J., 2007. An integrated GISbased analysis system for land-use management of lake areas in urban fringe. *Landsc. Urban Plan*, p. 233–246.
- Maru, R., Ikhsan, M. & Laka, B. M., 2016. Perubahan Penggunaan Lahan Kota Makassar. *Sainsmat: Jurnal Ilmiah Ilmu Pengetahuan Alam*, pp. 1-14.
- Patanduk, J., Arsyad, A. & Rauf, A., 2014. *Pengaruh Perubahan Tata Guna Lahan Terhadap Koefisien Limpasan ( Run Off ) Kota Makassar Berbasis SIG*, Makassar: Universitas Hasanuddin.
- Permana, A. Y. & Wijaya, K., 2019. “Analisis Konfigurasi Ruang Pondokan Mahasiswa Di Kawasan Taman Hewan Balubur - Tamansari, Bandung. *Jurnal Arsitektur Arcade*, pp. 45-59.
- Setiawan, B. & Rahmi, 2004. *Ketahanan Pangan, Lapangan Kerja, dan Keberlanjutan Kota : Studi Pertanian Kota di Enam Kota di Indonesia*, Yogyakarta: UGM.
- Smith, P. & Clark, H., 2014. Agriculture, forestry and other land use (AFOLU). In: *Climate Change 2014: Mitigation of Climate Change.. Cambridge University Press.*, pp. 1-10.
- Sugiyono, 2009. *Metode Penelitian Bisnis (Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D)*. Bandung: Alfabeta.
- Syafitri, R. A. W. D. & Susetyo, C., 2019. Pemodelan pertumbuhan lahan terbangun sebagai upaya prediksi perubahan lahan pertanian di Kabupaten Karanganyar.. *Jurnal Teknik ITS*, pp. C255-C262.
- Verburg, P. H., Schot, P. P., Dijst, M. J. & Veldkamp, A., 2004. Land use change modelling: current practice and research priorities. *GeoJournal*, pp. 309-324.
- Wijaya, K., Permana, A. Y., Hidayat, S. & Wibowo, H., 2020. Pemanfaatan Urban Farming Melalui Konsep Eco Village di Kampung Paralon Boj Ongsoan Kabupaten Bandung. *Jurnal Arcade*, pp. 16-22.

ISBN: 978-623-7963-24-0

SEMINAR NASIONAL SPACE #4

**CITY FOR ALL: Tantangan Pengembangan Smart City dalam Membangun Kota Budaya**

---

## STATUS DAYA DUKUNG AIR KOTA MATARAM

**Wayan Damar Windu Kurniawan<sup>1</sup>**

Email: kurniawan.windu@undiksha.ac.id<sup>1</sup>

Program Studi D3 Survei dan Pemetaan, Jurusan Geografi, Fakultas Hukum dan Ilmu Sosial,  
Universitas Pendidikan Ganesha

### Abstract

The increase in population, especially in the City of Mataram has an impact on increasing the rate of use of natural resources, including the use of space for human life and ecosystem. Therefore, the utilization of natural resources must be carried out wisely, by taking into account the environment carrying capacity. One of the carrying capacity concepts which is very important to be considered in planning and development activities is about water resources carrying capacity. The purpose of this research was to determine the potential and status of water carrying capacity in the city of Mataram. Water carrying capacity is calculated based on the supply - demand approach which looks at the ratio between water needs (domestic and agriculture) and water availability (surface and ground water). The results showed that all areas of Mataram City had a water deficit (from the point of view of internal provision of the area), so that water supply had to be obtained from outside the areas.

**Keywords:** Water Carrying Capacity status, water resources potential

### Abstrak

Peningkatan jumlah penduduk, khususnya di Kota Mataram berdampak kepada peningkatan laju penggunaan sumber daya alam, termasuk pemanfaatan ruang bagi kehidupan manusia dan makhluk hidup lainnya. Oleh karena itu, pemanfaatan sumber daya alam harus dilakukan secara bijaksana, yaitu dengan memperhatikan kemampuan daya dukung daya tampung lingkungan hidup. Salah satu konsep daya dukung dan daya tampung yang sangat penting untuk diperhatikan dalam kegiatan perencanaan dan pembangunan adalah daya dukung sumber daya air. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui potensi dan status daya dukung air di Kota Mataram. Daya dukung air dihitung berdasarkan pendekatan supply – demand yang melihat ratio / perbandingan antara kebutuhan air (domestik dan pertanian) dengan ketersediaan air (permukaan dan air tanah). Hasil penelitian menunjukkan, seluruh wilayah Kota Mataram mengalami defisit air (sudut pandang penyediaan internal wilayah), sehingga penyediaan air harus diperoleh dari luar wilayah Kota Mataram.

**Kata Kunci:** Status Daya dukung air, potensi sumberdaya air.

## 1. PENDAHULUAN

Peningkatan jumlah penduduk, khususnya di Kota Mataram berdampak kepada peningkatan laju penggunaan sumber daya alam, termasuk pemanfaatan ruang bagi kehidupan manusia dan makhluk hidup lainnya. Hal ini mengakibatkan kualitas dan kuantitas lingkungan hidup di sejumlah kawasan di Kota Mataram mengalami perubahan bahkan penurunan. Oleh karena itu, pemanfaatan sumber daya alam harus dilakukan secara bijaksana, yaitu dengan memperhatikan kemampuan daya dukung daya tampung lingkungan hidup. Sebagai konsekuensinya daya dukung dan daya tampung lingkungan hidup penting untuk diketahui, dipahami dan dijadikan dasar dalam perencanaan pemanfaatan sumber daya

alam, perencanaan pembangunan dan perencanaan pemanfaatan ruang. Undang – undang no.32 tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup pada pasal 19 juga menyatakan bahwa untuk menjaga kelestarian fungsi lingkungan hidup dan keselamatan masyarakat, setiap perencanaan tata ruang wilayah wajib didasarkan pada Kajian Lingkungan Hidup Strategis dan ditetapkan dengan memperhatikan Daya Dukung dan Daya Tampung Lingkungan Hidup. Dengan kata lain daya dukung dan daya tampung lingkungan hidup menjadi inti dari dari setiap kegiatan perencanaan dan/atau pembangunan di daerah.

Salah satu konsep daya dukung dan daya tampung yang sangat penting untuk diperhatikan dalam kegiatan perencanaan dan pembangunan adalah daya dukung sumber daya air. Daya dukung sumber daya air pada suatu wilayah adalah tersedianya potensi sumber daya air yang dapat dimanfaatkan oleh makhluk hidup yang ada dalam wilayah tersebut. Potensi air pada suatu wilayah dapat diartikan sebagai supply dan kebutuhan air pada wilayah tersebut sebagai demand. Idealnya, demand tidak melebihi dari kemampuan supply, jika demand lebih besar dari supply, maka dapat dikatakan daya dukung air telah terlampaui. Penerapan teknologi dan pengelolaan lingkungan yang baik dapat mengendalikan kondisi agar daya dukung air tidak terlampaui. Kondisi daya dukung sumber daya air ini sering disebut sebagai status daya dukung air (terlampaui / tidak terlampaui). Berdasarkan hal tersebut, penelitian ini bertujuan untuk mengetahui status daya dukung air di Kota Mataram agar dapat digunakan sebagai salah satu indikator keberlanjutan kondisi lingkungan hidup dalam setiap kegiatan perencanaan dan pembangunan.

## **2. TINJAUAN PUSTAKA**

Seperti yang telah diuraikan pada bagian pendahuluan, daya dukung sumber daya air pada dasarnya merupakan gambaran tersedianya potensi sumber daya air yang dapat dimanfaatkan oleh makhluk hidup yang ada dalam wilayah tersebut. Potensi air pada suatu wilayah dapat diartikan sebagai supply dan kebutuhan air pada wilayah tersebut sebagai demand (Muta'ali, 2012). Idealnya, demand tidak melebihi dari kemampuan supply, jika demand lebih besar dari supply, maka dapat dikatakan daya dukung air telah terlampaui. Penerapan teknologi dan pengelolaan lingkungan yang baik dapat mengendalikan kondisi agar daya dukung air tidak terlampaui. Secara umum beberapa sumber air yang dapat digunakan sebagai alternatif sumber air bersih adalah sebagai berikut:

### **2.1 Air permukaan.**

Air permukaan adalah air yang ada dan mengalir di permukaan tanah, yang termasuk pada golongan air permukaan antara lain adalah: air laut, air danau, air sungai, air waduk dan air rawa (Asdak, 2010). Air sungai sering digunakan sebagai sumber air baku untuk sarana penyediaan air bersih, pengairan dan industri. Secara kuantitas, debit aliran sungai umumnya sangat dipengaruhi oleh musim, begitu juga dengan kualitasnya.

Pada musim penghujan sungai mengalami pengenceran sehingga kadar pencemaran mengalami penurunan akibat pengenceran tersebut. Perairan tawar di permukaan bumi dapat membentuk suatu ekosistem, misalnya ekosistem danau atau sungai. Faktor yang paling mempengaruhi ekosistem perairan adalah oksigen terlarut untuk berlangsungnya proses fotosintesis, respirasi dan penguraian dalam perairan; cahaya matahari untuk pengaturan suhu dan berlangsungnya proses fotosintesis. Beberapa masalah utama yang terjadi pada air permukaan adalah pengeringan atau gangguan terhadap kondisi alami (misalnya dampak

pembuatan waduk, irigasi); pencemaran pada badan air misalnya pembuangan limbah industri dan domestik, limbah pertanian yang dapat menyebabkan terjadinya eutrofikasi yaitu suatu proses perubahan fisi, kimia dan biologis yang terjadi dalam suatu badan perairan (biasanya yang alirannya lambat) akibat melimpahnya masukan zat hara (umumnya N dan P) dari luar.

## 2.2 Air bawah tanah

Mata air yaitu pemunculan air tanah yang keluar di permukaan tanah secara alamiah. Debit mata air yang ada berubah-ubah (fluktuatif) yang umumnya disebabkan oleh pergantian musim, ada juga yang relatif tetap (kontinu). Beberapa mata air pada musim kemarau tidak mengalirkan air sama sekali, namun pada musim penghujan airnya akan mengalir kembali (mata air musiman).

Air tanah Secara kuantitas, jumlah air tanah yang ada di suatu daerah dapat berbeda dengan daerah lainnya, tergantung dari jumlah cadangan air yang terkandung pada setiap lapisan pembawa air (*aquifer*) yang ada di daerah yang bersangkutan dan kapasitas infiltrasi pada daerah tangkapan air hujan. Air bawah tanah (*ground water*) atau aquifer adalah air yang terdapat pada pori-pori tanah, pasir, kerikil, batuan yang telah jenuh terisi air. Aquifer tidak tertekan (*unconfined aquifer*) mendapatkan air dari proses infiltrasi, sedangkan aquifer tertekan (*confined aquifer*) airnya berasal dari daerah pengisian (*recharge area*) atau resapan air. Muka air tanah (*water table*) adalah garis batas antara air tanah dengan air bawah tanah yang jenuh. Muka air tanah akan mengalami kenaikan pada saat musim hujan dan pada musim kemarau akan mengalami penurunan. Penyebaran air tanah tidak merata, hal ini disebabkan oleh karakteristik tutupan lahan dan kondisi hidrogeologi suatu wilayah.

## 3. PEMILIHAN METODOLOGI DAN PENETAPAN VARIABEL

Daya dukung air dihitung berdasarkan pendekatan *supply – demand* yang melihat rasio / perbandingan antara kebutuhan air (domestik dan pertanian) dengan ketersediaan air (permukaan dan air tanah). Semakin lebih besar dari 1 nilai status daya dukung air, maka semakin baik pemenuhan akan air, begitu juga sebaliknya, semakin defisit (Muta'ali, 2015). Metode ini menunjukkan cara penghitungan daya dukung air di suatu wilayah, dengan mempertimbangkan ketersediaan dan kebutuhan akan sumber daya air bagi penduduk yang hidup di wilayah itu. Dengan metode ini, dapat diketahui secara umum apakah sumber daya air di suatu wilayah dalam keadaan surplus atau defisit. Keadaan surplus menunjukkan bahwa ketersediaan air di suatu wilayah tercukupi, sedangkan keadaan defisit menunjukkan bahwa wilayah tersebut tidak dapat memenuhi kebutuhan akan air. Guna memenuhi kebutuhan air, fungsi lingkungan yang terkait dengan sistem tata air harus dilestarikan.

Hasil perhitungan dengan metode ini dapat dijadikan bahan masukan/pertimbangan dalam penyusunan rencana tata ruang dan evaluasi pemanfaatan ruang dalam rangka penyediaan sumber daya air yang berkelanjutan. Penghitungan dilakukan dengan tahapan sebagai berikut:

### a. Penghitungan Ketersediaan (*Supply*) Air

Perhitungan dengan menggunakan Metode Koefisien Limpasan yang dimodifikasi dari metode rasional dengan formula sebagai berikut:

$$C = \sum (c_i \times A_i) / \sum A_i \quad (3) \quad R = \sum R_i / m \quad (4)$$

$$SA = 10 \times C \times R \times A \quad (5)$$

**Keterangan:**SA = ketersediaan air (m<sup>3</sup>/tahun)

C = koefisien limpasan tertimbang

Ci = Koefisien limpasan penggunaan lahan i

Ai = luas penggunaan lahan i (ha) dari data BPS atau Daerah Dalam Angka, atau dari data Badan Pertanahan Nasional (BPN)

R = rata-rata aljabar curah hujan tahunan wilayah (mm/tahunan) dari data BPS atau BMG atau dinas terkait setempat.

Ri = curah hujan tahunan pada stasiun i

m = jumlah stasiun pengamatan curah hujan

A = luas wilayah (ha)

10 = faktor konversi dari mm.ha menjadi m<sup>3</sup>**b. Penghitungan Kebutuhan (Demand) Air Rumus:**

$$DA = N \times KHLA$$

**Keterangan:**DA = Total kebutuhan air (m<sup>3</sup>/tahun)

N = Jumlah penduduk (orang)

KHLA = Kebutuhan air untuk hidup layak

**c. Penentuan Status Daya Dukung Air**

Status daya dukung air diperoleh dari perbandingan antara ketersediaan air (SA) dan kebutuhan air (DA).

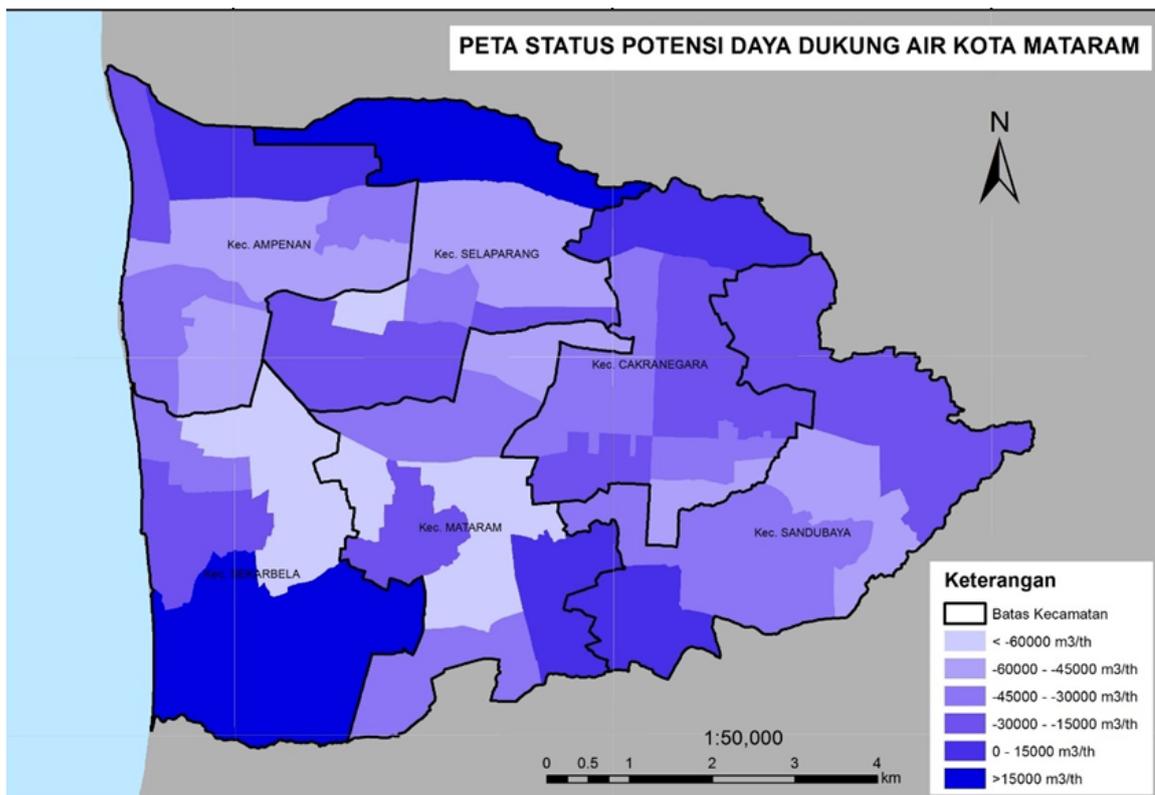
Bila  $SA > DA$  , daya dukung air dinyatakan surplus.

Bila  $SA < DA$  , daya dukung air dinyatakan defisit atau terlampaui.

**4. HASIL DAN PEMBAHASAN**

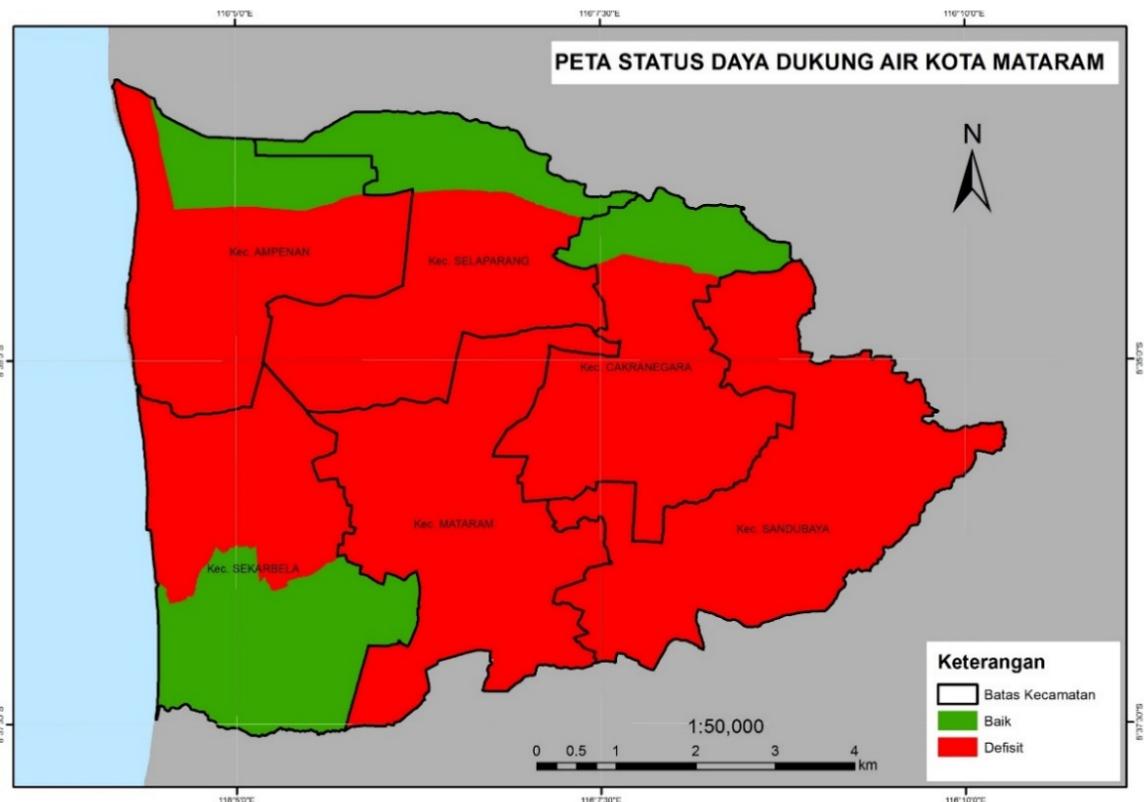
Pada dasarnya ketersediaan air di suatu wilayah bersifat tetap, artinya jika terjadi penambahan potensi ketersediaan air maka itu lebih disebabkan oleh periode puncak hujan. Namun, ketersediaan air di suatu wilayah cenderung berkurang akibat alih fungsi lahan. Sementara itu, dari sisi kebutuhan, semakin padat jumlah penduduk di suatu wilayah maka semakin tinggi kebutuhan akan air. Jika dilihat berdasarkan gambar 1, sebagian besar wilayah kota Mataram hanya memiliki potensi air (air tanah dan air permukaan) kurang dari 15.000 m<sup>3</sup>/th. Potensi daya dukung air dengan besaran lebih dari 15.000 m<sup>3</sup>/th hanya ada di wilayah sebagian Kecamatan Selaparang dan Kecamatan Sekarbela. Dua wilayah ini merupakan batas kota Mataram bagian barat – utara, dan barat – selatan. Potensi daya dukung air yang relative tinggi pada sebagian kedua wilayah ini disebabkan masih banyak dijumpai lahan resapan air (area bervegetasi). Sementara itu, pada bagian tengah Kota Mataram, rata – rata potensi daya dukung airnya memiliki nilai negative (minus). Nilai minus / negative ini berarti

potensi alam dalam penyediaan air untuk di suatu wilayah dibawah atau kurang dari kebutuhan air di wilayah tersebut, baik untuk kebutuhan domestik, maupun kebutuhan pertanian dan / atau industry/perdagangan. Nilai potensi daya dukung air ini dapat dijadikan sebagai gambaran awal dalam upaya pemenuhan kebutuhan air serta infrastruktur perkotaan yang diprioritaskan pembangunannya sebagai upaya penyediaan air bersih untuk perkotaan. Berdasarkan dari kondisi potensi daya dukung air ini juga dapat memberi gambaran mengenai lokasi prioritas dan jumlah tempat mukim yang layak di Kota Mataram. Gambaran potensi daya dukung air ini tidak memperhitungkan supply air dari luar wilayah Kota Mataram.



Gambar 1. Peta Status Potensi Daya Dukung Air Kota Mataram

Berdasarkan hasil potensi ketersediaan air ini, yang kemudian dibandingkan dengan kebutuhan air domestik perkotaan saja maka hampir seluruh wilayah Kota Mataram mengalami defisit air (gambar 2). Sehingga, penyediaan air untuk kebutuhan di dalam wilayah Kota Mataram harus dipenuhi dari luar wilayah Kota, utamanya dari wilayah pegunungan atau wilayah yang memiliki sumber air yang tinggi.



Gambar 2. Peta Status Daya Dukung Air Kota Mataram

## 5. SIMPULAN

Status daya dukung air Kota Mataram menunjukkan, seluruh wilayah di kota ini mengalami defisit air (sudut pandang penyediaan internal wilayah), sehingga penyediaan air harus diperoleh dari luar wilayah Kota Mataram. Wilayah – wilayah dengan penyediaan air lebih besar dari kebutuhan internal wilayahnya adalah sebagian wilayah Selaparang dan sebagian wilayah Kecamatan Sekarbela. Kecamatan Mataram merupakan wilayah yang memiliki defisit air hampir di seluruh bagian wilayahnya.

## 6. DAFTAR PUSTAKA

Muta'ali, 2012. *Daya Dukung Lingkungan untuk Perencanaan Pengembangan Wilayah*. Yogyakarta : Badan Penerbit Fakultas Geografi, UGM.

Muta'ali. 2015. *Teknik Analisis Regional untuk Perencanaan Wilayah, Tata Ruang, dan Lingkungan*. Yogyakarta : Badan Penerbit Fakultas Geografi, UGM

Asdak, Chay. 2010. *Hidrologi dan Pengelolaan Daerah Aliran Sungai*. Yogyakarta : Penerbit Gajah Mada University Press

## MEMAKNAI PENATAAN RUANG MENUJU KOTA CERDAS

I Gusti Putu Anindya Putra

Email: [igpanindya@gmail.com](mailto:igpanindya@gmail.com)  
Kepala Pusat Studi Pembangunan Perkotaan dan Wilayah  
Universitas Hindu Indonesia

### Abstract

Space, especially spatial planning, needs to be interpreted as a tool to simplify, speed up the process and clarify the problems that have been, are being and will be faced. Interpreting spatial planning starts from the normative definition of space and how the local community understands space, from this point of view, a specific meaning will be obtained for spatial planning. It is very important to know the understanding of the local community regarding the city, its arrangement and how they interpret it. In this context, the author tries to connect people's understanding of the city, the product of urban spatial planning with the initiative of Denpasar Mayor Ida Bagus Rai Dharma Mantra to make Denpasar a smart city, through the smart city dimension. It can be seen how important the relationship between spatial planning and the dimensions of smart city is, as a development guideline, as a media for information and community learning, and as a means of controlling development. In such a way, with dynamic technology applications, spatial planning maps are very useful for realizing a smart city.

**Keywords:** spatial planning, local wisdom, Denpasar, smart city

### Abstrak

Ruang, apalagi penataan ruang, perlu dimaknai sebagai perangkat untuk mempermudah, mempercepat proses dan memperjelas persoalan-persoalan yang sudah, sedang dan akan dihadapi. Memaknai penataan ruang dimulai dari pengertian ruang secara normatif dan bagaimana pemahaman masyarakat lokal terhadap ruang, dari sisi ini akan didapat makna spesifik terhadap Penataan Ruang. Menjadi sangat penting untuk mengetahui pemahaman masyarakat lokal terkait dengan kotanya, penataannya dan bagaimana mereka memaknai. Dalam konteks ini, penulis mencoba menghubungkan antara pemahaman masyarakat terhadap kotanya, produk penataan ruang kota dengan inisiatif Walikota Denpasar Ida Bagus Rai Dharma Mantra untuk menjadikan Denpasar sebagai *smart city*, melalui dimensi *smart city*. Terlihat betapa pentingnya hubungan penataan ruang dengan dimensi *smart city*, sebagai pedoman pembangunan, media informasi dan pembelajaran masyarakat, dan sebagai alat pengendalian pembangunan. Sedemikian rupa, dengan aplikasi teknologi yang dinamis, peta penataan ruang sangat bermanfaat untuk mewujudkan *smart city*.

**Kata kunci:** Penataan ruang, kearifan lokal, Denpasar, *smart city*

## 1. PENDAHULUAN

Ruang, Tata Ruang, Penataan Ruang! Sebuah kata dengan daya tarik ajaib tidak saja bagi para arsitek abad ke duapuluh namun sudah mewabah dikalangan para pakar dan masyarakat, sebuah kata yang begitu sering digunakan dan sekaligus disalahgunakan, kata itu digunakan sebagai 'alpha' dan 'omega'-nya arsitektur (Cornelis Van de Ven, 1991, dalam Anindya, 2015).

Saduran kalimat diatas saya pergunakan untuk memulai tulisan ini dengan maksud untuk memberikan makna pada sesuatu yang menjadi bagian terpenting dari kehidupan

manusia, yang dapat dikupas dari berbagai aspek keilmuan dengan interpretasinya masing-masing.

Perbedaan interpretasi ini menjadi perdebatan yang berkepanjangan sehingga membuat 'kotak-kotak interpretasi' yang tidak saling berkesinambungan. Pada kenyataannya dari sudut manapun dipandang, hubungan ruang dengan manusia dan waktu memperlihatkan adanya **hubungan kesinambungan yang harmoni** diantaranya.

Ruang seharusnya tidak hanya dipandang sebagai bentuk estetika bangunan saja, tetapi lebih menuju pada substansi 'ruang harmoni' tadi, apapun didefinisikan, adalah perwujudan ruang sebagai tempat untuk melakukan aktifitas manusia, dimana wujud 'bangunan' ruang tersebut menunjukkan proporsi harmoni sesuai tingkat budaya yang ada.

Kota sebagai elemen organisasi menjadi sangat efisien apabila dilihat sebagai sesuatu yang bersifat ritual, dan karena itu memiliki 'kekuasaan' yang tinggi (Rapoport dalam Onggodiputro, 1985:28). Berdasarkan hal ini tercermin bahwa kota merupakan lingkungan binaan yang menggambarkan ekspresi fisik dari sistem pengaturan. Sistem pengaturan adalah merupakan suatu hasil dari sifat pikiran manusia bersama, suatu kebutuhan untuk memberikan tatanan dan makna, bentuk dari pengaturan tersebut bersifat spesifik dari segi kebudayaan.

Tatanan pada hakekatnya lebih dari sekedar ruang, tetapi merupakan konsep dimana (1) religi dan ritual adalah sentral, manusia dan ruang selaras membentuk kesatuan dan penataan di dasarkan pada hal-hal yang bersifat ritual; (2) merupakan suatu proses yang memberi ciri pada jamannya, yang secara filosofi merupakan suatu sistem yang berada dalam keseimbangan dan berdimensi masa lampau, masa kini, dan masa datang.

Ada dua alasan yang menyertainya, yakni adanya (1) pandangan bahwa masyarakat pada dasarnya bersifat religius, oleh karena itu hal-hal yang bersifat ritual menggambarkan makna yang paling utama; (2) pandangan bahwa hal-hal yang bersifat religius dan ritual yang menyertainya dapat menjadi sangat efektif untuk membuat orang melakukan sesuatu, sesuatu yang dapat diterima sesamanya.

Ritual dipandang sebagai suatu cara yang efektif untuk dapat diterima dan memelihara kebudayaan, elemen fisik membantu dalam proses ini dengan cara menyediakan wadah untuk hal tersebut, menunjang hal-hal yang berkaitan dengan kegiatan ritual dan mengungkapkan baik kegiatan ritual maupun keterkaitannya secara skematis dan kosmologi yang mendasarinya.

Pada kebudayaan tradisional, bentuk permukiman dihadapkan pada latar belakang pengaturan yang bersifat ritual, yang pada dasarnya bertujuan sebagai pengaturan tatanan secara harmoni. Dengan mempertimbangkan konsep-konsep ruang tradisional, terdapat dua sistem pengaturan utama yang saling terkait, yakni (1) pengaturan geometrik yang dihubungkan dengan hal-hal bersifat ritual dan kosmologi; (2) pengaturan yang dikaitkan dengan tatanan sosial masyarakat (Rapoport dalam Onggodiputra, 1985:44).

Pada kota-kota yang mempunyai latar belakang tradisi, ke dua tatanan ini secara bersama mengikat kehidupan masyarakatnya, tatanan ritual dan kosmologi bersifat mengukuhkan, mempertegas dan memperkuat tatanan sosial sebagai adat istiadat (*living law*). Oleh karena itu perkembangan kota menurut Sujarto (1989) sangat erat kaitannya dengan perkembangan peradaban, kebudayaan, dan kemampuan manusia termasuk

perkembangan ilmu dan teknologi. Dimana bentuk budaya masyarakat terakumulasi ke dalam bentuk fisik kota serta bentuk kehidupan di dalamnya (Rapoport dalam Agnew et.al, 1984:71).

Semua bentuk kebudayaan mempunyai sistem pengaturan lingkungan, yaitu mengakumulasikan secara simbolis melalui tatanan lingkungan, dan semua lingkungan mempunyai makna dan mengkomunikasikan keterkaitannya secara skematis, skala prioritas, kecenderungan, dan budaya (Rapoport dalam Onggodiputro, 1985:43).

## 2. RUANG DALAM BUDAYA BALI.

Konsep ruang tradisional Bali pada dasarnya bersumber dari Filosofi Religi Kosmos yang berakar pada Agama Hindu. Dimana dalam konteks religi kosmos, manusia dan alam dipandang sebagai sesuatu yang independen (*Rwa Bhineda*) namun saling mengikat dalam satu kesatuan, kondisi ini diwujudkan dalam bentuk keseimbangan antara manusia (*mikro kosmos*) dengan alam (*makro kosmos*). Dimana ke dua kosmos tersebut terbentuk dari unsur-unsur yang sama (*Panca Mahabhuta*), sehingga dalam upaya mencapai tujuan hidupnya (*Moksartam jagadhita ya ca iti dharma*) adalah dengan cara menyelaraskan diri dengan lingkungan hidupnya.

Filosofi di atas akan sangat mempengaruhi sikap hidup dan struktur kemasyarakatan, aktifitas/kegiatan, dan pengaturan lingkungan kehidupan masyarakat. Ke tiga hal tersebut saling terkait dan saling mempengaruhi satu sama lainnya yang digambarkan sebagai *Manik ring cecupu* (bayi dalam kandungan), dalam membentuk sikap hidup, pola kemasyarakatan, dan lingkungan kehidupannya secara terstruktur dan runtut dari skala makro sampai komponen terkecil.

Melalui pemahaman keselarasan hubungan antara *bhuana agung* dan *bhuana alit* yang masing-masing dibedakan atas dua bentuk *purusa/atma/jiwa* dan *prakerti/raga*, pendekatan tata ruang diturunkan dari filosofi di atas, yang kemudian memberikan pengertian adanya jiwa dalam penataan ruang sebagai bentuk konsepsi *Tri Hita Karana* yang terdiri dari unsur-unsur jiwa, tenaga, dan fisik, serta adanya prakerti dalam penataan ruang sebagai bentuk konsepsi *Tri Angga* yang terdiri atas *utama angga/sakral*, *madya angga/netral*, dan *nista angga/kotor*.

Konsepsi *Tri Hita Karana* dalam *bhuana agung*, sebagai jiwa adalah *paraatma*, tenaga adalah yang menggerakkan alam (pergerakan matahari, bulan, dan bintang), fisik adalah unsur-unsur *Panca Mahabhuta*. Sedangkan dalam *bhuana alit* jiwa adalah *atman*, tenaga adalah *perana*, dan fisik adalah *sarira/badan* (Meganada, 1990:72). Konsepsi *Tri Angga* dalam *bhuana agung* dimana *utama angga* adalah gunung, *madya angga* adalah daratan, *nista angga* adalah laut, sedangkan dalam *bhuana alit*, *utama angga* adalah kepala, *madya angga* adalah badan, dan *nista angga* adalah kaki (Sularto, tanpa tahun:11).

Landasan konsep ruang yang diturunkan dari filosofi ini secara menerus sampai pada elemen terkecil pada hakekatnya merupakan penjabaran bentuk keselarasan kosmos melalui unsur-unsur *Tri Hita Karana* (*purusa, perana, prakerti*) dan *Tri Angga* (*utama, madya, nista*). Kedudukan filosofi dan landasan konsep ini bersifat kontekstual, dimana dalam penjabaran selanjutnya akan timbul keragaman bentuk tatanan baik tatanan lingkungan maupun tatanan sosial.

**Tabel 1.** Tri Hita Karana Dalam Susunan Kosmos

Susunan/ Unsur	Jiwa	Tenaga	Fisik
Alam semesta	Paraatman	Tenaga yang menggerakkan Alam	Unsur-unsur Pancamahabhuta
Lingkungan	Kahyangan Tiga	Sima Krama Desa	Palemahan/teritorial Desa
Tempat tinggal	Sanggah/Pemerajan	Manusia penghuni	Pekarangan
Manusia	Atman/Jiwa	Perana/tenaga	Sarira/Badan

Sumber : Anindya, 1991.

Filosofi *Tri Hita Karana* dan *Tri Angga* sebagai landasan konsep menjelaskan bahwa keselarasan kosmos yang terbentuk mulai dari unsur terkecil merupakan turunan dari unsur kosmos yang lebih besar, dimana dalam setiap unsur kosmos melambangkan adanya tiga aspek (jiwa, tenaga, dan fisik) yang mempengaruhi bentuk keselarasan hubungan.

**Tabel 2.** Tri Angga Dalam Susunan Kosmos

Susunan/ Unsur	Sakral/ Utama	Netral/ Madya	Kotor/ Nista
Alam semesta	Alam Atas/ <i>Swah Loka</i>	Alam tengah/ <i>Bwah Loka</i>	Alam bawah/ <i>Bhur Loka</i>
Wilayah	Gunung	Dataran	Lautan
Lingkungan	<i>Kahyangan Tiga</i>	Permukiman	Setra
Tempat tinggal	<i>Sanggah/Pemerajan</i>	Bangunan Rumah	Teben/pintu masuk
Bangunan	Atap	Kolom/dinding	Lantai
Manusia	Kepala	Badan	Kaki
Masa/waktu	Masa depan/ <i>Warthamana</i>	Masa kini/ <i>Nagata</i>	Masa lalu/ <i>Atita</i>

Sumber : Anindya, 1991.

Berdasarkan filosofi dan landasan konsep ruang tradisional Bali, maka perwujudan ideologi perencanaan terarah pada:

1. Pengaturan lingkungan sosial yang selaras dengan lingkungan hidupnya.
2. Pengaturan ruang sebagai wadah kehidupan yang selaras dengan lingkungan sosial budayanya.
3. Keselarasan ke dua lingkungan tersebut diwujudkan dalam bentuk simbol-simbol untuk mencapai keselarasan spiritual (*Moksartam Jagadhita ya ca iti Dharma*) keselarasan hubungan dengan Tuhan.

### 3. MAKNA RUANG KOTA.

Menurut Meyer, pertama-tama kota nampak sebagai tempat bermukim dan orang-orang yang mendiami tempat itu, ditinjau dari aspek 'manusia' maka kota dapat dipandang sebagai suatu sistem nilai, perasaan, kenangan, dan hubungan-hubungan, yang kesemuanya membentuk suatu sistem atau organisasi, sehingga kota merupakan suatu ciptaan

peradaban (Nas dalam Soryochondro, 1979:28). Dengan demikian perkembangan perencanaan kota sangat erat kaitannya dengan perkembangan peradaban, kebudayaan, dan kemampuan manusia, termasuk perkembangan ilmu dan teknologi (Sujarto, materi 4, 1989:1), dimana bentuk budaya masyarakat terakumulasi ke dalam bentuk fisik kota serta bentuk kehidupan yang terjadi di dalamnya (Rapoport dalam Agnew et.al, 1984:71). Oleh karena itu **ideologi perencanaan** kota dibangun dari sifat dasar manusia yakni prilaku, dan dari prilaku manusia ini menurunkan kegiatan-kegiatan yang bersifat sosial ekonomi dan sosial budaya, bersama-sama dengan faktor fisik akan membentuk suatu lingkungan (Robert, 1974:401).

Lingkungan kota yang terbentuk akan saling mempengaruhi dengan prilaku manusia, dimana prilaku manusia dalam memandang lingkungannya akan menimbulkan kesan visual, yang kemudian memberikan gambaran persepsi ruang, dan persepsi ini kembali akan mempengaruhi prilaku manusianya (Lynch, 1960:9).

Hubungan antara manusia dengan lingkungannya harus masuk dalam tiga area, yakni mengetahui (*knowing*) sesuatu, merasakan (*feeling*) sesuatu tentang hal tersebut, dan kemudian melakukan sesuatu tentang hal tersebut :

1. *Cognitive*, meliputi merasakan, mengetahui dan memikirkan, proses dasar dimana individu mengetahui lingkungannya.

Adalah pengetahuan manusia sebagai suatu proses pemahamannya terhadap keberadaan alam, kesadaran bahwa 'ia' adalah bagian yang tak terpisahkan dari alam. Seperti dijelaskan oleh Plato, Tuhan telah menciptakan sang jiwa sebelum menciptakan wadaqnya. Wadaq adalah kasat mata, sedang sang jiwa tidak kasat mata dan dipenuhi dengan hikmat dan keselarasan.

Menurut Hegel, ruang dalam yang menjadi kasat mata karena terlingkungi dalam batas konkrit, diidentifikasi sebagai 'isi (tempat bersemayamnya roh)' yang diperlukan ...konsentrasi kehidupan jiwalah yang melingkungi dirinya dalam hubungan-hubungan ruang...

2. *Affective*, meliputi perasaan dan emosi tentang lingkungannya, motivasi, keinginan dan nilai (perwujudan image).

Proses merasakan ini memberikan pemahaman terhadap keberadaan ruang sebagai bagian dari kehidupannya, yang kemudian mendorong motivasi, keinginan untuk membentuk tatanan hubungan-hubungan, konsep-konsep, dan norma.

3. *Conative*, meliputi tindakan, mengerjakan, berusaha dan hal itu memberikan pengaruh pada lingkungan dalam menanggapi (1) dan (2). (Rapoport, 1977).

Kota sebagai elemen organisasi menjadi sangat efisien apabila dilihat sebagai sesuatu yang bersifat ritual, dan karena itu memiliki 'kekuasaan' yang tinggi (Rapoport dalam Onggodiputro, 1985:28). Berdasarkan hal ini tercermin bahwa kota merupakan lingkungan binaan yang menggambarkan ekspresi fisik dari sistem pengaturan. Sistem pengaturan adalah merupakan suatu hasil dari sifat pikiran manusia bersama, suatu kebutuhan untuk memberikan tatanan dan makna, bentuk dari pengaturan tersebut bersifat spesifik dari segi kebudayaan.

Tatanan pada hakekatnya lebih dari sekedar ruang, tetapi merupakan konsep dimana (1) religi dan ritual adalah sentral, manusia dan ruang selaras membentuk kesatuan dan penataan di dasarkan pada hal-hal yang bersifat ritual; (2) merupakan suatu proses yang memberi ciri pada jamannya, yang secara filosofi merupakan suatu sistem yang berada dalam keseimbangan dan berdimensi masa lampau, masa kini, dan masa datang.

Ada dua alasan yang menyertainya, yakni adanya (1) pandangan bahwa masyarakat pada dasarnya bersifat religius, oleh karena itu hal-hal yang bersifat ritual menggambarkan makna yang paling utama; (2) pandangan bahwa hal-hal yang bersifat religius dan ritual yang menyertainya dapat menjadi sangat efektif untuk membuat orang melakukan sesuatu, sesuatu yang dapat diterima sesamanya.

Ritual dipandang sebagai suatu cara yang efektif untuk dapat diterima dan memelihara kebudayaan, elemen fisik membantu dalam proses ini dengan cara menyediakan wadah untuk hal tersebut, menunjang hal-hal yang berkaitan dengan kegiatan ritual dan mengungkapkan baik kegiatan ritual maupun keterkaitannya secara skematis dan kosmologi yang mendasarinya.

Semua bentuk kebudayaan mempunyai sistem pengaturan lingkungan, yaitu mengakumulasi secara simbolis melalui tatanan lingkungan, dan semua lingkungan mempunyai makna dan mengkomunikasikan keterkaitannya secara skematis, skala prioritas, kecenderungan, dan budaya (Rapoport dalam Onggodiputro, 1985:43).

Pada kebudayaan tradisional, bentuk permukiman dihadapkan pada latar belakang pengaturan yang bersifat ritual, yang pada dasarnya bertujuan sebagai pengaturan tatanan secara harmoni. Dengan mempertimbangkan konsep-konsep ruang tradisional, terdapat dua sistem pengaturan utama yang saling terkait, yakni (1) pengaturan geometrik yang dihubungkan dengan hal-hal bersifat ritual dan kosmologi; (2) pengaturan yang dikaitkan dengan tatanan sosial masyarakat (Rapoport dalam Onggodiputra, 1985:44).

Rangkaian perkembangan perencanaan kota sangat erat kaitannya dengan perkembangan peradaban, kebudayaan dan kemampuan manusia termasuk perkembangan ilmu dan teknologi (Sujarto, 1989:1), dimana bentuk budaya masyarakat terakumulasi kedalam bentuk fisik kota serta bentuk kehidupan yang terjadi di dalamnya (Rapoport dalam Agnew et.al,1984:71).

Pada kota-kota yang mempunyai latar belakang tradisi, ke dua tatanan ini secara bersama mengikat kehidupan masyarakatnya, tatanan ritual dan kosmologi bersifat mengukuhkan, mempertegas dan memperkuat tatanan sosial sebagai adat istiadat (*living law*). Oleh karena itu perkembangan kota menurut Sujarto (1989:1) sangat erat kaitannya dengan perkembangan peradaban, kebudayaan, dan kemampuan manusia termasuk perkembangan ilmu dan teknologi. Dimana bentuk budaya masyarakat terakumulasi ke dalam bentuk fisik kota serta bentuk kehidupan di dalamnya (Rapoport dalam Agnew et.al, 1984:71).

#### 4. STRUKTUR DAN POLA RUANG KOTA.

Struktur Ruang adalah susunan pusat-pusat permukiman, sistem jaringan serta sistem prasarana maupun sarana. Semua hal itu berfungsi sebagai pendukung kegiatan sosial-ekonomi yang secara hirarki berhubungan fungsional. Tata ruang merupakan wujud struktural dan pola pemanfaatan ruang baik yang direncanakan ataupun tidak. Wujud struktural pemanfaatan ruang adalah susunan unsur-unsur pembentuk rona lingkungan alam, lingkungan sosial, dan lingkungan buatan yang secara hirarkis dan struktural berhubungan satu dengan yang lainnya membentuk tata ruang.

Adapun elemen-elemen yang membentuk struktur ruang kota, adalah :

1. Kumpulan dari pelayanan jasa termasuk di dalamnya perdagangan, pemerintahan, keuangan yang cenderung terdistribusi secara berkelompok dalam pusat pelayanan.
2. Kumpulan dari industri sekunder (manufaktur) pergudangan dan perdagangan grosir yang cenderung untuk berkumpul pada suatu tempat.
3. Lingkungan permukiman sebagai tempat tinggal dari manusia dan ruang terbuka hijau.
4. Jaringan transportasi yang menghubungkan ketiga tempat di atas.

Dengan demikian Struktur Ruang adalah susunan pusat-pusat pelayanan dan permukiman yang dihubungkan oleh sistem jaringan prasarana dan sarana yang berfungsi sebagai pendukung kegiatan sosial ekonomi masyarakat yang secara hierarkis memiliki hubungan fungsional.

Pola ruang adalah distribusi peruntukan ruang dalam suatu wilayah yang meliputi peruntukan ruang untuk fungsi lindung dan peruntukan ruang untuk fungsi budi daya.

Kawasan fungsi lindung terdiri atas:

1. hutan lindung; kawasan yang memberikan perlindungan terhadap kawasan bawahannya, yang meliputi kawasan bergambut dan kawasan resapan air;
2. kawasan perlindungan setempat; yang meliputi sempadan pantai, sempadan sungai, kawasan sekitar danau atau waduk, kawasan sekitar mata air;
3. ruang terbuka hijau (RTH) kota; yang meliputi RTH Publik dan RTH privat, RTH publik antara lain meliputi taman, sempadan (jalan, sungai, danau, pantai) dan permakaman;
4. kawasan suaka alam dan cagar budaya;
5. kawasan rawan bencana alam, yang meliputi kawasan rawan tanah longsor, kawasan rawan gelombang pasang dan kawasan rawan banjir; dan kawasan lindung lainnya.

Kawasan budi daya yang terdiri atas:

1. kawasan perumahan yang dapat dirinci, meliputi perumahan dengan kepadatan tinggi, perumahan dengan kepadatan sedang, dan perumahan dengan kepadatan rendah;
2. kawasan perdagangan dan jasa, yang diantaranya terdiri atas pasar tradisional, pusat perbelanjaan dan toko modern;
3. kawasan perkantoran yang diantaranya terdiri atas perkantoran pemerintahan dan perkantoran swasta;

4. kawasan industri, yang meliputi industri rumah tangga/kecil dan industri ringan;
5. kawasan pariwisata, yang diantaranya terdiri atas pariwisata budaya, pariwisata alam, dan pariwisata buatan;
6. kawasan ruang terbuka non hijau;
7. kawasan ruang evakuasi bencana meliputi ruang terbuka atau ruang-ruang lainnya yang dapat berubah fungsi menjadi melting point ketika bencana terjadi;
8. kawasan peruntukan ruang bagi kegiatan sektor informal; dan
9. kawasan peruntukan lainnya, meliputi antara lain: pertanian, pertambangan (disertai persyaratan yang ketat untuk pelaksanaan penambangannya), pelayanan umum (pendidikan, kesehatan, peribadatan, serta keamanan dan keselamatan), militer, dan lain-lain sesuai dengan peran dan fungsi kota.

## 5. PENATAAN RUANG KOTA.

Didalam Penataan Ruang Kota, tidak sebagaimana dipahami sebagian besar masyarakat, sebagai wadah aktifitas/program pembangunan saja, namun didalamnya mengandung pengertian sebagai (1) Rencana peruntukan lahan, yang memiliki jangka waktu tertentu; (2) sebagai pedoman pembangunan, yang memberikan persyaratan dan tata cara pembangunan; (3) sebagai media informasi, yang menjelaskan dimana boleh membangun apa dengan persyaratan seperti apa; (4) sebagai alat pengendalian pembangunan.

### 1. Rencana.

Sebagai dokumen rencana, didalamnya mengatur rencana peruntukan lahan dengan berbagai klasifikasi peruntukan, baik untuk permukiman, fasilitas sosial, utilitas, perdagangan, industri, dsb.

Dokumen Rencana ini menjadi acuan bagi siapapun yang akan melakukan pembangunan di dalam kawasan (cakupan) yang dimaksud oleh Rencana tersebut.

Didalam Dokumen Rencana ini memuat antara lain :

- a. Sistem kota-kota, yang pada dasarnya memuat hirarki kota dimaksud dengan kota-kota lainnya secara berjenjang sampai ke tingkat Nasional. Posisi kota-kota secara hirarki akan menjelaskan rencana pusat-pusat pelayanan dari tingkat nasional, provinsi, sampai kabupaten/kota secara berjenjang dan berkesinambungan. Sebuah kota akan memiliki fungsi strategis yang berbeda satu sama lainnya, seperti kota yang dalam wilayahnya terdapat pusat pelayanan tingkat nasional atau provinsi akan berbeda dengan kota-kota yang memiliki pelayanan tingkat kabupaten/kota saja. Hal ini untuk merencanakan jenis dan besaran fungsi-fungsi pelayanan, baik pelayanan publik, industri, perdagangan, dan jasa lainnya.
- b. Struktur dan Pola Ruang Kota, yang pada dasarnya meliputi pengaturan internal kota terkait dengan hirarki antar kota maupun didalam kota. Struktur kota akan memuat sistem jaringan, sedangkan pola ruang kota akan memuat model peruntukan lahan yang keduanya akan membentuk kota.
- c. Dokumen Rencana secara berjenjang juga akan memuat rincian struktur dan pola ruang yang lebih kecil dan detail. Mulai yang bersifat umum (komprehensif), detail dalam beberapa kawasan yang merupakan rincian kawasan, sampai pada rancang bangun sebuah kawasan terkecil.

2. Pedoman Pembangunan.

Disamping dokumen Rencana, juga dapat menjadi pedoman pembangunan, yang memuat persyaratan-persyaratan pembangunan, seperti misalnya persyaratan peruntukan lahan, pengaturan ketinggian dan kepadatan bangunan, kekuatan dan keselamatan bangunan, persyaratan sistem utilitas kawasan dan bangunan, sistem pergerakan dan angkutan, serta sistem pengelolaan lingkungan dan manajemen.

Sebagai pedoman juga memuat tata cara pembangunan, yang merupakan tata urutan dan persyaratan pembangunan yang memberikan jaminan terhadap pembangunan yang layak.

3. Media Informasi.

Penataan Ruang sebagai media informasi, dimaksudkan adalah bahwa Penataan Ruang pada dasarnya berbasis Peta, yang memberikan gambaran Struktur Ruang dan Pola Ruang, didalamnya terdapat pengaturan pemanfaatan ruang dengan persyaratan dan tata cara pembangunan. Kesemuanya dapat memberikan informasi tidak hanya terait dengan penataan ruang saja, namun dapat juga sebagai media informasi berbagai kebutuhan masyarakat. Kebutuhan dimaksud, bukan saja merupakan memori masa lalu, tetapi juga kebutuhan kekinian dan bahkan prospek masa depan yang lebih baik.

Sebagai media informasi tentunya Penataan Ruang secara substansi haruslah bersifat rigid (tidak dapat diubah), pasti (tidak meragukan), dan secara aksesibilitas mudah didapat, cepat (real time), dan aman (tidak dapat dipalsukan).

4. Alat Pengendalian Pembangunan.

Sebagai alat pengendali, dimaksudkan bahwa Penataan Ruang dengan mudah dapat mendeteksi adanya penyimpangan-penyimpangan pelaksanaan pembangunan dan atau peristiwa-peristiwa dinamika kota. Baik itu dalam bentuk Rencana, Pedoman Pembangunan, maupun media informasi timbal balik, dengan demikian masyarakat dapat mengetahui dan memahami makna penataan ruang kota dengan mematuhi segala aturan yang ada didalamnya.

## 6. MAKNA PENATAAN RUANG KOTA DALAM DIMENSI *SMART CITY*.

*Smart city* merupakan sebuah konsep kota cerdas yang dapat membantu masyarakat mengelola sumber daya yang ada dengan efisien dan memberikan informasi yang tepat kepada masyarakat atau lembaga dalam melakukan kegiatannya ataupun mengantisipasi kejadian yang tak terduga sebelumnya dengan memanfaatkan teknologi terkini.

*Smart city* dapat disimpulkan bahwa memanfaatkan sumber informasi dan menggunakan teknologi yang canggih untuk mempermudah kehidupan.

Untuk mewujudkan ini diperlukan inisiatif dan dengan faktor-faktor pendukungnya, antara lain :

a. Manajemen dan Organisasi

Harus didukung dengan manajemen yang terstruktur agar dapat berjalan dengan baik, seimbang dan lancar. Dalam hal ini faktor organisasi dan manajemen merupakan faktor yang menentukan kemajuan terciptanya *smart city*, karena

manusia yang membuat tujuan dan manusia pula yang melakukan proses untuk mencapai tujuan.

b. Teknologi.

Sebagai smart city sangat bergantung pada smart computing. Smart computing mengacu pada generasi baru hardware, software dan jaringan teknologi yang menyediakan sistem IT yang real-time. Dengan analisis yang baik dan secara mendalam dapat membantu penduduk membuat keputusan yang lebih pintar yang diiringi dengan tindakan yang dapat mengoptimalkan proses bisnis.

Teknologi informasi merupakan sebuah pendorong utama bagi inisiatif *smart city*. Proyek pembangunan *smart city* dengan mengacu pada teknologi informasi dapat mengubah sejumlah peluang yang potensial, mereka dapat meningkatkan manajemen dan fungsi kota. Namun, meskipun banyak manfaat dari teknologi tersebut dampaknya masih belum terlihat jelas, karena terdapat kesenjangan sosial bagi penduduk untuk mendapatkan fasilitas tersebut.

Maka dari itu pemerintah kota harus banyak mempertimbangkan faktor-faktor tertentu ketika mengimplementasikan teknologi informasi yang berkaitan dengan sumber daya, kapasitas, dan hal-hal yang berkaitan dengan kesenjangan sosial nantinya.

c. Pemerintahan.

Beberapa kota sudah memulai proyek pembangunan *smart city* yang inisiatif. Proyek ini disebut inisiatif *smart city* untuk melayani warga dan untuk meningkatkan kualitas hidup mereka. Dengan demikian, beberapa kota telah merasakan peningkatan kebutuhan pemerintahan untuk mengelola proyek.

Dukungan dari pemerintah juga merupakan salah satu faktor yang penting untuk kemajuan *smart city*. Karena tanpa dukungan pemerintah impian untuk mewujudkan *smart city* akan sulit untuk diwujudkan, terutama adalah pemahaman yang sama dari para pejabat dan jajarannya.

d. Kebijakan.

Perpindahan dari sebuah kota biasa menjadi smart city memerlukan interaksi komponen teknologi dengan politik dan kelembagaan. Komponen politik mewakili berbagai elemen dan tekanan eksternal, seperti kebijakan politik yang mungkin mempengaruhi ide dari pembangunan *smart city*. Konteks kebijakan sangat penting bagi pemahaman dari penggunaan sistem informasi. Pemerintah yang inovatif yang ikut serta dalam membangun *smart city* menekankan perubahan dalam suatu kebijakan.

e. Masyarakat.

Masyarakat merupakan bagian penting dari terciptanya *smart city*, karena dengan demikian kebiasaan-kebiasaan yang dulu mulai ditinggalkan. Proyek *smart city* berdampak pada kualitas hidup warga dengan tujuan menjadikan sebuah kota lebih efisien. Masyarakat juga dituntut untuk ikut berpartisipasi dalam pengelolaan dan penyelenggaraan kota, serta menjadi pengguna kota yang aktif. Masyarakat juga

adalah faktor yang paling menentukan keberhasilan atau kegagalan terciptanya *smart city*.

f. Ekonomi.

Faktor ekonomi merupakan pendorong utama *smart city*. Sebuah kota dengan daya saing ekonomi yang tinggi dianggap memiliki salah satu sifat *smart city*. Faktor ekonomi termasuk salah satu daya saing inovasi, kewirausahaan, dan produktivitas dari kota tersebut.

g. Infrastruktur.

Infrastruktur memegang peranan penting dalam membuat *smart city*. Karena *smart city* dibangun berdasarkan infrastruktur ICT seperti wi-fi dan hotspot. Pembangunan infrastruktur ICT merupakan hal yang mendasar dalam melakukan pembangunan *smart city*. Pembangunan infrastruktur tergantung pada beberapa faktor yang terkait untuk kinerja dan ketersediannya.

h. Lingkungan.

Faktor lingkungan dianggap sebagai faktor yang mempengaruhi kemajuan *smart city* karena nantinya lingkungan sebuah kota menggunakan teknologi dalam menjalani kelangsungan hidup masyarakatnya

Pada intinya suatu *smart city*, diperlukan dukungan Teknologi guna mendapatkan efisiensi pengelolaan kota, keterbukaan dan kepastian informasi, mendorong masyarakatnya untuk kreatif dan inovatif, sehingga memiliki daya tahan dan daya saing yang memadai terhadap kota-kota lainnya, untuk dapat memiliki daya saing tentunya harus memiliki kemampuan yang khas, dan ini hanya bisa didapat dari faktor budaya lokal (branding).

Bagaimana makna Penataan Ruang Kota didalam mendukung *smart city* diuraikan dalam dimensi *smart city*.

a. Ruang dalam dimensi Smart Economy.

Smart economy atau ekonomi cerdas mencakup inovasi dan persaingan, jika semakin banyak inovasi-inovasi baru yang dikembangkan maka akan menambah peluang usaha baru dan meningkatkan persaingan pasar usaha/modal. Meningkatnya jumlah pelaku usaha mengakibatkan persaingan pasar menjadi semakin ketat. Sehingga inovasi-inovasi baru perlu diciptakan untuk mempertahankan eksistensi bisnis pelaku usaha tersebut.

Inovasi-inovasi dimaksud bisa dalam bentuk barang dan jasa, untuk dapat memiliki daya saing diperlukan standard kualitas yang lebih baik, untuk insan kreatifnya maupun produknya, sehingga memiliki daya saing. Daya saing akan dapat diketahui oleh pasar apabila dapat diinformasikan secara luas dengan mudah diakses, pasti dan aman. Kesemuanya, termasuk cluster-cluster kreatif dapat diinformasikan melalui Penataan Ruang dengan aplikasi teknologi sebagai salah satu bentuk promosi dan publikasi.

b. Ruang dalam dimensi Smart Mobility.

Smart mobility termasuk pada transportasi dan pembangunan infrastruktur. Pembangunan infrastruktur diwujudkan melalui penguatan sistem perencanaan infrastruktur kota, pengembangan aliran sungai, peningkatan kualitas dan kuantitas air bersih, pengembangan sistem transportasi, pengembangan perumahan dan permukiman, dan peningkatan konsistensi pengendalian pembangunan infrastruktur.

Dengan ketersediaan sarana/prasarana transportasi dan infrastruktur yang memadai akan meningkatkan kualitas hidup masyarakat dan meningkatkan pertumbuhan ekonomi dan kesejahteraan masyarakat.

Penataan Ruang dengan aplikasi teknologi akan sangat banyak manfaatnya dalam dimensi smart mobility, dari sisi transportasi akan dapat diketahui kepadatan arus lalu lintas, sistem pengaturan sirkulasi dan moda angkutan, parkir dan terminal, rambu-rambu, marka dan RPPJ, baik dalam hal perencanaan, pembangunan dan pengelolaannya. Dari sisi utilitas, dapat dirancang sistem drainase, jaringan telpon, listrik dan air bersih, serta limbah, pembangunan, dan pengelolaannya. Pengembangan perumahan, bangunan gedung dan permukiman, akan dapat diketahui pola persebarannya, pola peruntukannya, kelengkapan sarana dan prasarananya.

c. Ruang dalam dimensi Smart Environment.

Lingkungan pintar berarti lingkungan yang bisa memberikan kenyamanan, keberlanjutan sumber daya, keindahan fisik maupun non fisik, visual maupun tidak, bagi masyarakat dan publik. Menurut undang-undang tentang penataan ruang, mensyaratkan 30% lahan perkotaan harus difungsikan untuk ruang terbuka hijau baik privat maupun publik. Lingkungan yang bersih tertata merupakan contoh dari penerapan lingkungan yang pintar.

Penataan Ruang dengan aplikasi teknologi akan dapat memberikan informasi terkait dengan ruang-ruang publik, jenis, jumlah dan kondisi kelengkapannya, termasuk didalamnya kelengkapan jalan (tanaman dan penanda), sempadan pantai dan sungai.

Denpasar yang masih mempertahankan sawah, tentunya sangat bermanfaat untuk memberikan informasi lokasi, luasan, subak, fungsi sawah sebagai agro wisata dengan variasi komoditi kreatifnya<sup>Ω</sup>

d. Ruang dalam dimensi Smart People.

Pembangunan senantiasa membutuhkan modal, baik modal ekonomi (*economic capital*), modal manusia (*human capital*) maupun modal sosial (*social capital*). Kemudahan akses modal dan pelatihan-pelatihan bagi UMKM dapat meningkatkan kemampuan dan ketrampilan mereka dalam mengembangkan usahanya. Modal sosial termasuk seperti kepercayaan, gotong royong, toleransi, penghargaan, saling memberi dan saling menerima serta kolaborasi sosial memiliki pengaruh yang besar terhadap pertumbuhan ekonomi melalui berbagai mekanisme seperti meningkatnya rasa tanggungjawab terhadap kepentingan publik, meluasnya partisipasi dalam proses demokrasi, menguatnya keserasian masyarakat dan menurunnya tingkat kejahatan. Tata nilai ini perlu dipertahankan dalam kehidupan sosial masyarakat *smart city*.

Pada dimensi ini, khusus Kota Denpasar dapat memberikan informasi tentang potensi masyarakat yang masih berbasis budaya lokal yang berimplikasi dengan kepercayaan masyarakat, sosial, ekonomi dan lingkungan, sehingga akan menjadi benteng didalam menjaga identitas masyarakat Denpasar. Melalui Peta Penataan Ruang dapat diketahui kantong-kantong Desa Adat dengan tradisi dan potensi masyarakatnya, tradisinya dan lingkungannya, misalnya kantong-kantong kesenian, tari, gamelan, lukis, kerajinan, kuliner, upacara, dsb.

e. Ruang dalam dimensi Smart Living.

Berbudaya, berarti bahwa manusia memiliki kualitas hidup yang terukur (budaya). Kualitas hidup tersebut bersifat dinamis, dalam artian selalu berusaha memperbaiki dirinya sendiri. Pencapaian budaya pada manusia, secara langsung maupun tidak langsung merupakan hasil dari pendidikan. Maka kualitas pendidikan yang baik adalah jaminan atas kualitas budaya, dan atau budaya yang berkualitas merupakan hasil dari pendidikan yang berkualitas.

Penataan Ruang dengan aplikasi teknologi akan dapat memberikan informasi terkait dengan lokasi dan kondisi fasilitas pendidikan formal dan non formal, kesehatan, keamanan dan ketertiban, kawasan dan bangunan pusaka (heritage) serta penanggulangan bencana.

f. Ruang dalam dimensi Smart Governance.

Kunci utama keberhasilan penyelenggaraan pemerintahan adalah *Good Governance*. Yaitu paradigma, sistem dan proses penyelenggaraan pemerintahan dan pembangunan yang mengindahkan prinsip-prinsip supremasi hukum, kemanusiaan, keadilan, demokrasi, partisipasi, transparansi, profesionalitas, dan akuntabilitas ditambah dengan komitmen terhadap tegaknya nilai dan prinsip “desentralisasi, daya guna, hasil guna, pemerintahan yang bersih, bertanggung jawab, dan berdaya saing”.

Penataan Ruang dengan aplikasi teknologi akan sangat banyak memberikan informasi terkait dengan pelayanan publik. Yang terpenting adalah bagaimana masyarakat mendapatkan pelayanan (prima) yang cepat, mudah diakses, tepat, memiliki kepastian hukum, ramah, termasuk didalamnya kecepatan penanganan dan solusi dari keluhan masyarakat.

## 7. SIMPULAN

Berdasarkan uraian diatas, ternyata Penataan Ruang Kota dapat dikembangkan secara lebih luas dan bermanfaat bagi pengembangan *smart city* (Kota Cerdas) di Kota Denpasar, tergantung kebijakan dan strategi penerapannya.

Dengan melihat begitu luas dan banyaknya manfaat yang didapat untuk mendorong terwujudnya *smart city*, maka pilihan teknologi, strategi pengelolaan dan menjaga keamanan sistem dan data menjadi sangat penting. Tantangan kedepan yang akan dihadapi adalah antara lain :

- a. Inisiatif pimpinan, dan ini sudah diperlihatkan dengan *statement* Walikota Denpasar IB Rai D Mantra yang telah mendeklarasikan Denpasar *Smart Heritage City*. Tantangannya adalah kemungkinan belum seluruh staf Pemerintah Kota Denpasar memahami apa yang diharapkan oleh Walikota Denpasar, untuk itu penekanan

- kebijakan dimaksud harus disosialisasikan untuk dapat diimplementasikan mulai dari Kepala Perangkat Daerah sampai staf yang paling bawah.
- b. Integrasi teknologi, disadari bahwa sampai saat ini sudah terbangun berbagai teknologi yang dimanfaatkan oleh Perangkat Daerah secara mandiri, sehingga masih sangat terbatas (inkremental) hanya dimanfaatkan untuk kepentingan satu Perangkat Daerah. Tantangannya adalah bagaimana mengintegrasikan kesemua teknologi yang sudah dibangun tersebut kedalam sebuah kerangka besar yang terstruktur, sehingga beberapa informasi dapat disatukan, dapat disharing satu sama lain untuk saling melengkapi. Dengan berbasis pada Peta Penataan Ruang yang diintegrasikan dengan aplikasi teknologi, akan sangat memudahkan untuk pengambilan keputusan.
  - c. Manajemen Teknologi, mencakup perencanaan, pengelolaan, dan keamanan, dengan keragaman kemanfaatan yang diharapkan, maka akan menjadi sebuah bangunan (arsitektur) aplikasi yang sangat besar. Tantangannya adalah bagaimana mengelola aplikasi ini, apakah akan dikelola secara tunggal ataukah sebagian dapat didesentralisasikan ke beberapa Perangkat Daerah. Ini menjadi sangat penting terkait dengan pusat data (database storage), informasi kepada masyarakat, pelayanan publik dan keamanan sistem serta instalasinya.
  - d. Pilihan teknologi dan tahapan pembangunan aplikasi menjadi prioritas, untuk itu diperlukan informasi dan kajian terhadap teknologi yang sudah dibangun dibandingkan dengan rencana bangunan aplikasi yang diharapkan.

Kecepatan bertindak untuk perencanaan, tahapan bertindak, manajemen dan konsistensi akan memberikan gambaran berhasil atau tidaknya inisiatif yang sudah dibangun oleh Walikota Denpasar.

Sebuah harapan hal ini akan segera terwujud, karena langkah sudah diayun kedepan pantang untuk surut kebelakang. Semoga!

## 8. DAFTAR PUSTAKA

- Adi Ginanjar Maulana – <http://bandung.bisnis.com> dalam tulisannya : “Konsep Smart city Belum Prioritas Di Indonesia”
- Ardhana, I Ketut, Prof. Dr. Phil, MA (ed); Denpasar Smart Heritage City, Sinergi Budaya Lokal, Nasional, Universal, Penerbit Bappeda Kota Denpasar, 2014.
- Anindya Putra, I Gusti Putu (ed); Menyongsong Kota Masa Depan : Tantangan Denpasar menuju Kota Metropolitan (sebuah Bunga Rampai), Penerbit Bappeda Kota Denpasar, 2015.
- Sudaryono, Profesor – Guru Besar Perencanaan Kota, UGM – <http://www.republika.co.id> dalam tulisannya : Konsep Smart city tak Sekedar Tampilan Fisik.

## **STRATEGI PENGEMBANGAN SMARTCITY DALAM RUANG BUDAYA KECAMATAN KLOJEN, KOTA MALANG BERBASIS MUNICIPAL CULTURAL PLANNING**

**Mohammad Reza<sup>1</sup>, Tiara Difa Arani<sup>2</sup>, Ivana Della Samosir<sup>3</sup>,  
Fardiah Qonita Umami Naila<sup>4</sup>**

Email: rz.abang@gmail.com<sup>1</sup>, arani.tiaradifa@gmail.com<sup>2</sup>, ivanadella22@gmail.com<sup>3</sup> dan  
fardiahqonita123@gmail.com<sup>3</sup>

Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan  
Institut Teknologi Nasional Malang

### **Abstract**

The concept of a Smart City is currently an issue for the development of urban areas in Indonesia. Almost all strategic sectors such as industry, environment, government, education, trade, and tourism are the main variables in building a Smart City. Based on the RTRW for Malang City in 2010 - 2030, Malang City itself has a vision of urban space development, namely "The realization of Malang City as a quality education city, a healthy and environmentally friendly city, cultured tourism, towards an advanced and independent society". The existence of this identity makes the potential for development for newcomers, especially in the tourism sector. Tourism is currently a warm sector developed in each region in support of regional development efforts. One of the areas in Malang City that has tourism development potential is in Klojen District. There is a cultural potential that can be used as a cultural resource in Klojen District, which is the center of Malang City so that it is necessary to organize a cultural space based on the concept of Urban Cultural Planning from the variables and theories studied so that it is integrated into each cultural object. The concept of Urban Cultural Planning referred to in this study is a process that is identified and integrates the use of cultural resources for human and community development at the research location. The purpose of this research is to compile the concept of Urban Cultural Planning in the cultural space in Klojen District, Malang City. The concept of urban cultural planning compiled in this study is entitled Colonial Historical Tourism, where in the past in the Dutch colonial era the distribution of residential areas was divided into areas of Europeans, natives, Chinese, and Arabs. The distribution of residential areas is what underlies the cluster area for drafting the City Cultural Planning concept with each cluster area having its own functions and nuances as well as a concept center located in Malang City Square as a place for cultural performances and a place to gather together with family time

**Keywords:** Smartcity Municipal Cultural Planning, Cultural Space, Cultural Resources.

### **Abstrak**

Konsep Smart City saat ini menjadi isu bagi pengembangan wilayah perkotaan yang ada di Indonesia. Hampir seluruh sector strategis seperti industri, lingkungan hidup, pemerintahan, Pendidikan, perdagangan, sampai dengan pariwisata menjadi variabel utama dalam membangun smartcity. Kota Malang sendiri berdasarkan RTRW Kota Malang Tahun 2010 – 2030 memiliki visi pengembangan ruang kota yaitu "Terwujudnya Kota Malang sebagai Kota Pendidikan yang berkualitas, kota sehat dan ramah lingkungan, koya pariwisata yang berbudaya, menuju masyarakat yang maju dan mandiri". Adanya identitas ini menjadikan potensi pengembangan bagi pendatang dalam khususnya dalam bidang pariwisata. Pariwisata saat ini menjadi sector yang hangat dikembangkann dalam setiap wilayah dalam mendukung upaya pengembangan wilayah tersebut. Salah satu wilayah di Kota Malang yang memiliki potensi pengembangan wisata berada di Kecamatan Klojen. Adanya potensi budaya yang dapat dimanfaatkan sebagai sumber daya budaya di Kecamatan Klojen yang merupakan pusat Kota Malang sehingga perlunya penataan ruang budaya berbasis konsep Municipal Cultural Planning dari variabel

dan teori yang dikaji sehingga saling terintegrasi pada setiap objek kebudayaan. Konsep *Municipal Cultural Planning* yang dimaksud pada penelitian ini adalah proses mengidentifikasi serta mengintegrasikan pemanfaatan sumber daya budaya untuk pengembangan manusia dan masyarakat pada lokasi penelitian. Tujuan dari penelitian ini adalah menyusun konsep *Municipal Cultural Planning* dalam ruang budaya di Kecamatan Klojen, Kota Malang. Konsep *Municipal Cultural Planning* yang disusun pada penelitian ini bertajuk *Colonial Historical Tourism* dimana dulu pada zaman kolonial Belanda persebaran daerah permukiman penduduknya terbagi menjadi daerah orang eropa, orang pribumi, orang cina, dan orang arab. Persebaran daerah permukiman tersebutlah yang mendasari pendeliniasian klaster kawasan penyusunan konsep *Municipal Cultural Planning* dengan tiap klaster kawasannya yang memiliki fungsi-fungsi dan nuansa karakteristik masing-masing serta pusat konsep yang berada di Alun-Alun Kota Malang sebagai tempat pagelaran budaya dan tempat berkumpul menghabiskan waktu bersama keluarga.

**Kata kunci:** Smartcity Municipal Cultural Planning , Ruang Budaya, Sumber Daya Budaya.

## 1. PENDAHULUAN

Seiring berjalannya waktu, perkembangan teknologi semakin mengarah untuk menciptakan inovasi dalam memudahkan kehidupan. Kemajuan yang terjadi dalam berbagai aspek kehidupan inipun memunculkan ide dengan hadirnya smartcity yaitu kota cerdas. Konsep *Smart City* telah berkembang dan menciptakan pemahaman terhadap konsep *Smart City* yang beragam dan menjadi bias. Kota-.kota yang disebut *Smart City* pada awalnya memiliki terobosan baru dalam penyelesaian-penyelesaian masalah di kotanya dengan memanfaatkan teknologi digital, yang kemudian sukses meningkatkan performa kotanya baik dalam segi pelayanan maupun perencanaan pembangunan. Pembangunan kota-kota menuju *Smart City* diawali dengan penggunaan teknologi informasi dan komunikasi yang biasanya bersifat parsial, pada masalah-masalah prioritas di kota tersebut. Kota Amsterdam merupakan salah satu pionir yang mendasarkan pemanfaatan teknologi informasi dan komunikasi untuk mengurangi polusi, atau Kota Tallim, sebagai ibukota Estonia yang memulai pengelolaan kota yang cerdas (*Smart City*) dari segi pemerintahannya, Kota Talim dengan *e-government* dan memanfaatkan *smart ID card* dalam pelayanan bagi penduduknya sehingga pelayanan dapat dilakukan tepat sasaran, maupun Kota Songdo di Korea Selatan yang mendasarkan pengembangan kota berbasis teknologi informasi dan komunikasi (TIK) untuk mengembangkan Songdo sebagai pusat bisnis internasional.

Kota besar di Indonesia antara lain yaitu Jakarta, Bandung, Surabaya, Yogyakarta dan Malang memiliki masalah pertambahan penduduk yang signifikan terutama oleh migrasi yang dilakukan dari desa ke kota untuk mencari pekerjaan, kemacetan karena tingginya kebutuhan akan transportasi setiap harinya, penumpukan sampah baik organik maupun non organik dari hasil aktivitas manusia setiap hari dan masalah kependudukan lainnya yang memerlukan pemecahan masalah yang tepat. Konsep *Smart City* dapat dilakukan dengan arahan *e-budgeting*, *e-delivery*, dan *e-monitoring*, *e-procurement*, *e-controlling*, *e-government*.

Konsep *Smart City* telah mengalami penyempurnaan dari penerapan pemerintahan berbasis teknologi informasi dan komunikasi dari penerapan yang terdahulu. Konsep ini pada akhirnya tidak hanya mendasarkan pembangunan dan pengelolaan kota dalam konteks

penerapan teknologi, namun juga mencakup dimensi manusia bisa juga disebut sebagai masyarakat dan dimensi institusional dalam hal ini *stakeholders* sebagai pelaksana pemerintahan.

Kota Malang sebagai kota yang menyimpan misteri embrio tumbuhnya kerajaan-kerajaan besar, seperti Singosari, Kediri, Mojopahit, Demak dan Mataram. Di Kota Malang juga terukir awal kemerdekaan Republik bahkan Kota Malang tercatat masuk nominasi akan dijadikan Ibu kota Negara Republik Indonesia. Terdapat pula elemen kultural yang masih bertahan di Kota Malang, dengan melihat pola morfologi Kota Malang citra peninggalan kolonial juga masih terlihat di beberapa lokasi di Kota Malang, begitupun pusat pemerintahan berada di Kawasan Alun-alun Kota Tugu yang ditunjang adanya fasilitas pendidikan, militer, dan perkantoran memiliki sebuah nilai historis yang menjadi daya tarik tersendiri khususnya pada Kecamatan Klojen, Kota Malang. Selain terdapat pusat pemerintahan Kota Malang di Kecamatan Klojen terdapat pula nilai historis di Alun-alun Bundar (Alun-alun Kota Malang), wilayah Kayu Tangan dan Jalan Ijen. Nilai historis ini berasal dari morfologi Kota Malang yang mengadaptasi karya Thomas Karsten yaitu konsep *Garden City* dimana warisan perencanaan pada zaman kolonial sangat terlihat dari bentukan fisik bangunan dan tata lingkungan yang mengutamakan pejalan kaki sebagai elemen terpenting dalam koridor suatu kawasan (Hadinoto, 1996). Berdasarkan hal tersebut, terlihat bahwa adanya potensi budaya dan nilai historis yang dimanfaatkan sebagai sumber daya budaya yang terletak di Kecamatan Klojen, Kota Malang.

Terciptanya ruang budaya yang saling mendukung aktifitas budaya dan berkelanjutan dapat diwujudkan dengan konsep *Municipal Cultural Planning* yang telah digunakan kota lain dalam basis perencanaannya, salah satu contoh adalah Kota Toronto, Ontario Kanada. Hasil kajian *Municipal Cultural Planning* di Kota Toronto Kanada, mengemukakan latar belakang pelayanan kota budaya telah dimulai pada tahun 1970-an dengan menghasilkan 3 toolkit (alat) utama yaitu *Cultural Planning* (Perencanaan Budaya), *Cultural Mapping* (Pemetaan Budaya), serta *Public Art* (Seni Publik) sebagai alat untuk pengimplementasian konsep *Municipal Cultural Planning*. Contoh dalam pengimplementasian toolkit tersebut adalah dukungan kegiatan seni/ artistik pada industri budaya, dari artis yang baru muncul hingga yang paling mapan, dari institusi terkenal hingga yang baru memperkenalkan diri. Kehidupan budaya yang dinamis melakukan banyak hal untuk sebuah kota, menciptakan kesempatan untuk spontanitas, kejutan, dan perayaan sebagai wujud meneruskan tradisi budaya yang ada, memberikan pengalaman dengan bentuk baru berekspresi, komunikasi, serta empati. Pada perannya pemerintah setempat berperan sebagai penyelenggara pameran, pertunjukan, maupun lokarya dengan total kunjungan pertahunnya hampir 10 juta orang. Selain menyelenggarakan acara pemerintah setempat juga mengizinkan untuk berbagi dan menerapkan praktik terbaik pengembangan budaya yang dapat meningkatkan kualitas hidup di komunitas masyarakat. Konsep *Municipal Cultural Planning* ini juga menjadi platform (wadah/ media) yang dapat menghubungkan tiap individu maupun masyarakat dalam membuat perubahan positif melalui *experiences* (pengalaman budaya) serta *expertise* (keahlian budaya) yang dimana aktifitas seni budaya berkembang memastikan masyarakat dan pelancong/ wisatawan dapat terlibat dalam pengalaman artistik budaya yang kaya.

Tujuan dasar dari Konsep *Municipal Cultural Planning* ini adalah mengintegrasikan elemen kebudayaan dari aspek berwujud dan tidak berwujud. Menurut *Creative City Network* (2010), *Municipal Cultural Planning* adalah cara memandang semua aspek komunitas

kehidupan budaya sebagai aset komunitas. Memahami ruang budaya dan aktivitas budaya sebagai sumber daya untuk pengembangan manusia dan masyarakat. Dari Robert Williams (2011) mengemukakan *Municipal Cultural Planning* mengacu pada dua proses yang berbeda tetapi saling terkait yaitu: proses khusus yang dilakukan untuk mengembangkan rencana budaya untuk suatu kota serta proses integrasi budaya yang berkelanjutan di semua aspek kota perencanaan dan pengambilan keputusan. Dari penjelasan tersebut dapat dipahami bahwa *Municipal Cultural Planning* adalah proses mengidentifikasi serta mengintegrasikan pemanfaatan sumber daya budaya untuk pengembangan manusia dan masyarakat. Berdasarkan adanya penjelasan mengenai potensi budaya dan nilai historis yang dapat dimanfaatkan sebagai sumber daya budaya yang terletak di Kecamatan Klojen, Kota Malang maka peneliti merasa perlu adanya penerapan konsep *Municipal Cultural Planning* dalam ruang budaya di Kecamatan Klojen sehingga potensi yang dapat digali dapat dimaksimalkan dan pada ruang budaya yang di terapkan konsep tersebut dapat dioptimalkan.

Terwujudnya ruang budaya dibutuhkan aspek dari *Municipal Cultural Planning* yang terdiri dari 5 aspek yaitu *Space and Facilities* (Ruang dan Fasilitas), *Natural Heritage* (Warisan Alami), *Cultural Heritage* (Warisan Budaya), *Festival and Events* (Festival dan Kegiatan), dan *Intangible Assets* (Aset Tidak Berwujud) di Kecamatan Klojen, Kota Malang. Pada kondisi eksisting lapangan banyak informasi mengenai sumber daya budaya namun informasi tersebut terkumpul di berbagai lembaga, dengan berbagai cara pengumpulan informasi dan dengan berbagai tujuan yang berbeda, langkah pertama adalah pengumpulan data eksisting dari berbagai macam sumber data sumber daya budaya, kemudian memetakan dimana saja sumber budaya yang ada sehingga dapat dilakukan pengelompokan berdasarkan kesamaan karakteristik yang mempertimbangkan aspek tata guna lahan, ekonomi, sosial, serta lingkungan. kemudian pengidentifikasian kekuatan, kelemahan, peluang dan ancaman di wilayah penelitian, sehingga dari langkah-langkah yang dilakukan tersebut perlu adanya pengkolaborasi antara peningkatan kesadaran masyarakat terhadap budaya setempat serta pengintegrasian sektor budaya pada kawasan perkotaan.

Adanya potensi budaya yang terdapat pada pola morfologi Kota Malang yang memiliki nilai historis khususnya di Kecamatan Klojen berupa terdapat pusat pemerintahan di Kawasan Alun-alun Kota Tugu dengan disekitarnya terdapat adanya fasilitas pendidikan, militer, dan perkantoran menjadi daya tarik pada Kecamatan Klojen, Kota Malang, terdapat pula nilai historis di Alun-alun Bundar (Alun-Alun Kota Malang), wilayah Kayu Tangan dan Jalan Ijen. Fokus penelitian adalah melakukan analisis untuk menyusun konsep *Municipal Cultural Planning* diterapkan pada ruang budaya Kecamatan Klojen, Kota Malang Adapun tujuan yang ingin dicapai pada penelitian ini yaitu Menyusun konsep *Municipal Cultural Planning* dalam ruang budaya di Kecamatan Klojen sebagai strategi dalam pengembangan SmartCity di Kota Malang.

## **2. KAJIAN PUSTAKA**

### **2.1 Teori *Smart City***

Menurut (Washburn , et al., 2010), *Smart City* di defenisikan sebagai penggunaan teknologi komputasi cerdas untuk mengintegrasikan komponen-komponen penting dari infrastruktur dan layanan kota, seperti administrasi kota, pendidikan, kesehatan, keselamatan publik, real estate, transportasi dan keperluan kota lainnya, dimana penggunaan

keseluruhannya harus dilakukan secara cerdas, saling berhubungan dan efisien. Adapun dalam definisi (Caragliu, Bo, & Nijkamp, 2009), *Smart City* didefinisikan sebagai kota yang mampu menggunakan SDM, modal sosial, dan infrastruktur telekomunikasi modern (Information and Communication Technology) untuk mewujudkan pertumbuhan ekonomi berkelanjutan dan kualitas kehidupan yang tinggi, dengan manajemen sumber daya yang bijaksana melalui pemerintahan berbasis partisipasi masyarakat. Dari beberapa literature dapat diartikan *Smart City* sebagai kota yang memanfaatkan teknologi informasi untuk mengintegrasikan seluruh infrastruktur dan pelayanan dari pemerintah kepada masyarakat, seperti administrasi, pendidikan, kesehatan, transportasi, perekonomian, sumber daya energy, pemukiman dan keselamatan publik sehingga dengan bersynergy-nya seluruh aspek tersebut bersama masyarakat akan dapat meningkatkan pembangunan dan pengelolaan kota.

*Smart City* menurut Yang (2012) adalah sebuah kota yang menciptakan pembangunan ekonomi berkelanjutan dan kualitas hidup yang tinggi bagi warganya dengan meningkatkan enam karakteristik dibentuk atas kombinasi infrastruktur teknologi informasi dan komunikasi yang kuat. Konsep *Smart City* sudah masuk sejak tahun 1960 ketika internet mulai dikenalkan di dunia. Menurut Allwinkle & Cruickshank (2007), perkembangan internet pada periode tersebut yang membuat pelayanan menjadi semakin mudah dengan adanya informasi yang dapat diakses melalui situs yang disediakan pemerintah kota. Dalam konsep *Smart City* terdapat enam dimensi menurut Cohen yang dikutip dari fastcompany.com yaitu:

a. *Smart Government*

Smart government mengacu pada prinsip Good Governance. Kunci utama pemerintahan yang cerdas bertujuan untuk mengurangi kesenjangan di tingkat kota, kecamatan dan kelurahan adalah tidak hanya pemerataan pembangunan fisik di setiap daerah, tetapi juga peningkatan profesionalisme kinerja aparatur yang responsif terhadap kebutuhan masyarakat dengan didukung oleh kecanggihan teknologi.

b. *Smart Economy*

Seperti program pemberdayaan masyarakat melalui UMKM dan koperasi agar mendorong inovasi dan mengantisipasi persaingan usaha. Serta dapat menumbuhkembangkan rasa untuk berwirausaha.

c. *Smart People*

Ditanamkannya nilai-nilai edukasi di dalam masyarakat dapat mendorong kehidupan sosial di perkotaan menjadi kondusif. Diantaranya elemen-elemen seperti kepercayaan, gotong royong, toleransi, penghargaan, saling memberi dan saling menerima serta kolaborasi sosial. Tata nilai ini perlu dipertahankan dalam kehidupan sosial masyarakat.

d. *Smart Mobility*

Berkaitan dengan transportasi dan infrastruktur. Diharapkannya ada transportasi yang terpadu sehingga lebih efisien. Dengan ketersediaan sarana/ prasarana transportasi dan infrastruktur yang memadai, dapat meningkatkan pertumbuhan ekonomi dan kesejahteraan masyarakat. Pengelolaan infrastruktur kota yang dikembangkan di masa depan merupakan sebuah sistem pengelolaan terpadu dan diorientasikan untuk kepentingan publik.

e. *Smart Environment*

Dilihat dari segi penggunaan bangunan agar tidak berdampak pada kerusakan lingkungan serta cara mengelola sumber daya alamnya. Adanya kerusakan yang

berdampak pada menurunnya mutu lingkungan pada dasarnya adalah akibat kelalaian atau kesengajaan yang dilakukan oleh masyarakat dan pemerintah.

f. *Smart Living*

Kualitas hidup masyarakat dapat dilihat dari segi kesehatan dan keamanan pada lingkungannya. Sehingga dapat mewujudkan lingkungan yang kondusif dan berkualitas bagi masyarakatnya.

## 2.2 Teori Konsep

Menurut Woodruff (2008), mendefinisikan konsep adalah suatu gagasan/ide yang relatif sempurna dan bermakna, suatu pengertian tentang suatu objek, produk subjektif yang berasal dari cara seseorang membuat pengertian terhadap objek-objek atau benda-benda melalui pengalamannya (setelah melakukan persepsi terhadap objek/benda).

## 2.3 Teori Municipal Cultural Planning

Menurut Pemerintah Ontario (2011) dalam *Guidebook Municipal Cultural Planning*, *Municipal Cultural Planning* adalah Sebuah proses yang dipimpin pemerintah kota disetujui oleh Dewan, untuk mengidentifikasi dan memanfaatkan sumber daya budaya masyarakat, memperkuat pengelolaan sumber daya tersebut, dan mengintegrasikan sumber daya budaya tersebut di semua aspek perencanaan pemerintah daerah dan pengambilan keputusan. Menurut Creative City Network 2015, *Municipal Cultural Planning* adalah sebuah proses bertukar pikiran dan pengambilan keputusan masyarakat yang inklusif untuk membantu pemerintah daerah dalam mengidentifikasi sumber daya budaya yang ada serta berpikir secara strategis tentang bagaimana sumber daya ini dikelola dan dapat membantu masyarakat dalam meningkatkan kesejahteraan. Dalam penelitian, *Municipal Cultural Planning* didefinisikan sebagai proses mengidentifikasi serta mengintegrasikan pemanfaatan sumber daya budaya untuk pengembangan manusia dan masyarakat pada suatu lokasi.

## 2.4 Teori Ruang Budaya

Menurut Samadi (2008), ruang adalah seluruh komponen-komponen lingkungan hidup yang saling mempengaruhi, berhubungan, dan bergantung. Kelly (2007) budaya diartikan sebagai semua rancangan hidup yang diciptakan secara historis baik secara eksplisit, implisit, rasional, irasional, dan nonrasional, yang ada pada waktu tertentu sebagai panduan potensial dalam perilaku manusia. Dalam pemenuhan elemen – elemen pembentukan kegiatan budaya.

Pada penelitian ini di dalam ruang budaya terdapat klaster kawasan yang mana merupakan gambaran dan karakteristik dari setiap elemen budaya yang ada. Menurut para moderenis, klaster kawasan dapat di kategorikan sebagai penentu bentuk atau penduan menuju bentuk. Klaster menunjukkan kearah mana bentuk harus di tentukan. (Yuswadi Saliya, 1999). Ruang budaya yang dimaksud pada penelitian ini ditujukan pada *Cultural Resources* (Sumber Daya Budaya) yaitu meliputi *Space and Facilities, Natural Heritage, Cultural Heritage, Festival and Events*, dan *Intangible Assets*.

## 2.5 Teori Cultural Resources (Sumberdaya Budaya)

Menurut Anton C. (2007) *Cultural Resources* (Sumber daya budaya) adalah hal-hal tidak berwujud (spiritual) maupun berwujud (peninggalan sejarah) dan material yang unik yang tidak dapat diperbarui (alami atau dibuat oleh manusia) yang dikaitkan dengan aktivitas manusia (budaya). termasuk situs, struktur, dan artefak di mana seorang individu atau kelompok menempelkan beberapa nilai sehubungan dengan perkembangan historis,

arkeologis, arsitektur, spiritual, dan perkembangan manusia (budaya). Dalam penelitian *Cultural Resources* yang dimaksud yaitu terdapat 8 variabel yaitu: *Space and Facilitie*, *Natural Heritage*, dan *Cultural Heritage*, *Festival and Events*, dan *Intangible Asset*

### 3. METODE PENELITIAN

Penelitian mengenai penerapan konsep *Municipal Cultural Planning* dalam ruang budaya di Kecamatan Klojen Kota Malang merupakan penelitian kualitatif dengan menggunakan metode ini peneliti akan mengolah data secara deskriptif mengenai variabel terkait, serta menentukan penerapan konsep *Municipal Cultural Planning* dalam ruang budaya di Kecamatan Klojen Kota Malang. Metode pengumpulan data dalam penelitian ini terdiri dari pengumpulan data primer dan pengumpulan data sekunder yang digunakan untuk menunjang analisis penelitian ini. Data primer akan menunjukkan hasil observasi yang dilakukan oleh peneliti, sedangkan data sekunder menunjukkan refrensi dan data yang didapatkan dari instansi terkait. Metode analisa yang digunakan pada penelitian ini menggunakan analisa *cultural resources*, analisa *cultural mapping*, analisa penentuan pusat klaster, analisa *swot*, dan analisa deskriptif-*expert judgement*. Berikut ini disajikan rumusan variabel yang digunakan pada penelitian ini:

**Tabel 1.** Variabel Penelitian

No.	Variabel Penelitian	Definisi Oprasional
1	<i>Space and Facilities</i>	<i>Space and Facilities</i> merupakan tempat yang dirancang untuk menyelenggarakan kegiatan budaya dalam domain nirlaba, publik, maupun pribadi.
2	<i>Natural Heritage</i>	<i>Natural Heritage</i> merupakan keajaiban alam atau area alami warisan yang terkait pentingnya lingkungan.
3	<i>Cutural Heritage</i>	<i>Cultural Heritage</i> merupakan pelestarian atau pameran benda-benda dan situs bernilai sejarah dan budaya
4	<i>Festival and Events</i>	<i>Festival and Events</i> merupakan festival atau acara yang berulang secara tahunan atau reguler dan dapat diprediksi
5	<i>Intangible Assets</i>	<i>Intangible Assets</i> merupakan aset yang teridentifikasi tanpa wujud fisik yang tidak dapat disentuh, yaitu hak-hak istimewa, norma-norma, aturan-aturan adat atau nilai-nilai luhur yang ada dalam suatu kebudayaan masyarakat daerah setempat.

Sumber : Kajian Teori Penulis, 2020

## 4. KONSEP *MUNICIPAL CULTURAL PLANNING* DI KECAMATAN KLOJEN

### 4.1 Deliniasi Klaster Kawasan

#### 1. Analisis *Cultural Resources*

Analisis *Cultural Resources* (Analisis Identifikasi Sumber Daya Budaya) digunakan untuk mengidentifikasi sumber daya budaya yang ada di Kecamatan Klojen. Sumber daya budaya terdiri dari keduanya yaitu berwujud (fasilitas spesifik, dan lain-lain) ataupun tidak berwujud (cerita unik, identitas suatu budaya, dan lain-lain). Pada analisis identifikasi sumber daya budaya ini dilakukan pengidentifikasian terhadap 5 variabel penelitian yaitu *Space and Facilities* (Ruang dan Fasilitas Budaya), *Natural Heritage* (Warisan Alam), *Cultural Heritage* (Warisan Budaya), *Festival and Event* (Festival dan Acara), serta *Intangible Asset* (Aset Tidak Berwujud).

##### 1) *Natural Heritage*

**Alun-Alun Kota Malang-** Selain sebagai pusat Kota Malang ada beberapa hal yang khas dari alun-alun ini salah satunya adalah air mancur menari dan burung merpati yang jumlahnya bisa dikatakan banyak. Ini menjadi salah satu daya tarik tersendiri untuk alun-alun Kota Malang. Fasilitas yang tersedia di alun-alun ini adalah di empat pojoknya terdapat bangunan berciri kolonial yang berfungsi antara lain pos keamanan, pos polisi, serta TIC (Pusat Informasi Pariwisata).

##### 2) *Cultural Heritage*

**Kampung Heritage Kayutangan-**Kampung Heritage Kayutangan berada di area pusat Kota Malang yang hanya berjarak 5 menit dari alun-alun Kota Malang. Kampung Heritage Kayutangan merupakan gabungan dari 4 RW (RW 1, RW 2, RW 9, RW, 10) yang terdapat di Jalan Arif Rahman Hakim Kelurahan Kauman, Kecamatan Klojen. Berbeda dengan kampung-kampung tematik sebelumnya yang telah ada di Malang, Kampung Heritage Kayutangan menawarkan pengalaman kembali ke masa lalu dengan nuansa yang masih kental seperti zaman kolonial Belanda, pengunjung akan dibawa ke masa-masa jaman penjajahan dahulu.

**Toko Oen-**Toko ini berlokasi di kawasan area kayutangan sekitar Alun-alun Kota Malang di Jalan Basuki Rahmat No. 5. Toko ini menjual aneka ice cream dan kue ini memiliki suasana toko tempo dulu dengan menu yang ditawarkan adalah masakan Indo-Holland. Sekitar awal tahun 1920 Toko Oen Malang mulai berdiri dan keadaan bangunan semua ornament di dalamnya tetap terawat dengan baik hingga sekarang. Mulai dari interior, kelengkapan toko seperti meja, kursi, lemari makanan masih terjaga keasliannya. Sehingga Toko Oen adalah salah satu warisan sejarah yang menjadi cagar budaya yang patut dijaga keasliannya.

**Gereja Hati Kudus-**Gereja Hati Kudus memiliki gaya arsitektur yang berbeda dan sangat unik yaitu bergaya gothic. Gaya ini diperkenalkan oleh salah satu arsitek Belanda yang terkenal pada masanya. Gereja ini menjadi saksi eksistensi umat Katolik sejak masa kolonial Belanda di Malang. Seni bangunan yang ada di Gereja menunjukkan ciri khas bangunan abad pertengahan abad 19. Ini terlihat dari struktur gedung yang tinggi, model struktur tersebut memiliki kerangka kokoh pada dinding dan atap yang berfungsi sebagai penutup. Terdapat pula jendela dan pintu yang besar pada dinding yang dibangun tampak pada tembok luar gereja yang ditopang tiang penyangga dinding berbentuk persegi.

**Gedung Radja Bally**-Kota Malang memiliki dua bangunan ikonik yang sangat bersejarah terletak di perempatan rajabally (sekarang perempatan jalan Kahuripan-Semeru dan Basukirahmat). Kedua gedung kembar tersebut terinspirasi dari seorang arsitek Belanda yang bernama Thomas Karsten dengan menampilkan keindahan Pegunungan Kawi-Panderman. Gedung kembar tersebut saat ini dikenal sebagai Gedung RadjaBally. Meskipun pemili dua gedung ini kerap berganti, namun mereka tetap ingin mempertahankan keaslian dari bangunan tersebut meskipun telah ditutupi banyak iklan atau baliho yang besar di atasnya.

**Masjid Jami'**-Masjid Jami' Malang adalah salah satu tempat ibadah umat islam yang terletak di tengah Kota Malang yaitu di Jalan Merdeka Barat. Masjid Jami' terletak ditengah Kota Malang sebelah barat Alun-Alun Malang. Dibangun dalam pola bertahap mulai tahun 1879 berbentuk masjid sederhana bentuk awal kemudian penyempurnaan pada tahun 1890 dan selesai pembangunannya pada tahun 1903. Masjid Agung Jami' didirikan diatas tanah negara dengan luas 3.000 m2. Bangunan masjid ini berbentuk bujur sangkar berstruktur baja dengan atap tajug tumpeng dua dan sampai saat ini bangunan asli itu masih dipertahankan keberadaannya. Bangunan Masjid Jami' cukup mempesona bangunannya yang tinggi dan kokoh serta suasananya yang begitu nyaman membuat banyak orang merasa sangat tenang dan nyaman. Terutama pada catnya yang berwarna teduh dan suasana yang dapat dinikmati dengan suasana tempoe doeloe.

**Klenteng Eng Ang Kiong**-Dibangun pada 1825 diprakarsai oleh Liutenant Kwee Sam Hway yang merupakan keturunan ketujuh dari seorang Jendral di masa Dinasti Ming berkuasa di Tiongkok. Terletak di Jalan R. E. Martadinata I tepatnya berdampingan dengan Pasar Besar Malang di Kawasan Kota Lama Malang. Nama Klenteng Eng An Kiong memiliki makna yaitu "istana keselamatan dalam kebadian Tuhan" makna tersiratnya yaitu bahwa siapapun yang berdoa di klenteng pasti meminta keselamatan di dalam hidupnya. Klenteng ini merupakan kelenteng Tri Dharma, yaitu diperuntukkan bagi penganut agama Budha, Tao, dan Konghucu.

**Permukiman dan Perdagangan Arab**-Daerah orang-orang Arab secara tradisional tidak jauh dari masjid sebagai pusat keagamaan yaitu dekat daerah Kauman, terletak di sebelah belakang masjid yang terletak di sebelah barat alun-alun. Pola perkembangan permukiman pada kota-kota di Jawa pada masa kolonial umumnya dibagi menjadi daerah permukiman penduduk Eropa, Cina, Arab, dan Penduduk Lokal.

**Pasar Pecinan**-Di Malang terdapat pasar dan toko-toko kecil terletak di sebelah selatan alun-alun, berada di daerah *Chineesechestraat* (sekarang Jl. Pasar Besar) yang kemudian terkenal dengan sebutan Pasar Pecinan. Pasar ini sudah ada jauh sebelum tahun 1900. Daerah Pecinan menempati suatu area tradisional (daerah Kotalama) sebelah tenggara alun-alun yang mana mereka pada umumnya berperan sebagai pedagang perantara. Pasar Pecinan ini terdiri dari toko-toko kecil dan pengrajin, seperti tukang roti, tukang kunci, tukang pembuat mebel dan sebagainya. Terdapat pula Kampung Cina disekitar pasar yaitu daerah Kotalama dan sekitar Pasar Besar.

**Pasar Besar Malang**-Terletak di Jalan Pasar Besar Kota Malang merupakan pasar tradisional terbesar di Kota Malang. Telah menjadi pusat grosir kebutuhan primer di Kota Malang sejak zaman Belanda. Pasar ini telah tumbuh berkembang secara bersamaan dengan Kota Malang. Di Pasar tradisional ini menyediakan berbagai macam kebutuhan pokok sehari-hari seperti sayur mayor, beras, sembako, pakaian hingga peralatan makeup. Memiliki 4 lantai

tingkat yang di lantai satu dan dua adalah tempat pasar tradisionalnya, lantai tiga terdapat matahari department store dan di lantai 4 terdapat pusat grosir dan *foodcourt*. Di Pasar Besar turut dilengkapi pula prasarana pendukung dari pasar yaitu kantor pasar, tempat parkir, toilet, serta musholla.

### 3) *Festival and Events*

**Event Oeklam-Oeklam Heritage**-Oeklam-Oeklam Heritage di Kayutangan, diadakan di sepanjang Jalan Basuki Rahmat dengan pintu utama selatan terdapat di dekat Gramedia. Pada event ini dibentuk seperti pasar rakyat yang menyediakan berbagai macam kuliner, serta kegiatan lainnya yang bertemakan heritage. Kegiatan Oeklam-Oeklam Heritage Kayutangan terpusat di empat zona yaitu zona kuliner, zona merchandise, zona kraft dan zona music.

### 4) *Intangible Assets*

**Zaman Kolonial di Klojen**-Awal perkembangan Kota Malang terjadi di Kecamatan Klojen. Pada tahun 1914 Kecamatan Klojen berbentuk konsentris dengan pola jejala (grid) pusatnya adalah alun-alun yang dihubungkan dengan jalan-jalan besar yang menuju keluar Kota Malang dan berlangsung dengan baik untuk perkembangan lebih lanjut pada abad ke 20. Setelah tahun 1914 Kota Malang yang berpusat di Kecamatan Klojen terus mengalami perkembangannya dan semakin teratur karena pada waktu itu Kota Malang termasuk dalam perencanaan Kota yang terbaik di Hindia Belanda pada waktu itu. Pusat Kota (alun-alun) merupakan zoning administrasi yang langsung membentuk pola permukiman yang menyesuaikan diri dengan konsep kepentingan ekonomi. penyebaran daerah permukiman penduduknya adalah sebagai berikut (Hadinoto, 1996):

1. Daerah permukiman orang Eropa terletak di sebelah barat daya alun-alun (Taloon, Tongan, Sawahan dan sekitarnya), selain itu juga terdapat di sekitar Kayutangan, Oro-oro Dowo, Tjelaket, Klodjenlor dan Rampal.
2. Daerah orang Cina terdapat di sebelah tenggara alun-alun yaitu daerah Kota Lama dan sekitar Pasar Besar.
3. Daerah orang Arab berada di sebelah belakang masjid yang terletak di sebelah barat alun-alun daerah Kauman.
4. Daerah orang pribumi kebanyakan menempati daerah kampung di sebelah selatan alun-alun, yaitu daerah Kebalen, Tomenggoenggan, Djodipan, Taloon dan Klodjen Lor.

## 4.2 Analisis Cultural Mapping

*Analisis Cultural Mapping* adalah sebuah proses mengumpulkan, mencatat, menganalisa, mensintesa informasi untuk mendeskripsikan sumberdaya-sumberdaya budaya yang memiliki karakteristik yang sama. *Analisis Cultural Mapping* bermanfaat untuk mengidentifikasi potensi-potensi sumber daya budaya sebagai identifikasi awal yang mengefisiensikan hubungan antara seni dan kelompok-kelompok budaya (*Cultural Mapping Toolkit*, 2010).

Setelah hasil pengidentifikasian *Cultural Resources* pada analisis sebelumnya peneliti overlay dari variabel teridentifikasi sehingga dapat terlihat kesamaan karakteristik untuk pendeliniasian klaster kawasan. Bermula dari persebaran daerah permukiman penduduk pada zaman kolonial yang terbagi menjadi Daerah Orang Eropa, Daerah Pribumi, Daerah Orang Cina, dan Daerah Orang Arab. Pemetaan dilakukan berdasarkan kesamaan karakteristik dari kawasan tersebut, sehingga kawasan-kawasan ini dideliniasi menjadi klaster-klaster kawasan yang akan menjadi ruh dari konsep *Municipal Cultural Planning* yang disusun di Kecamatan Klojen, Kota Malang.

### 4.3 Analisis Pusat Klaster Kawasan

Setelah dari analisis *Cultural Mapping* tahapan selanjutnya adalah analisis pusat klaster kawasan, klaster-klaster yang telah dibuat dari setiap klasternya (Daerah Orang Eropa, Daerah Pribumi, Daerah Orang Cina, dan Daerah Orang Arab) ditentukan pusat klasternya sebagai ikon andalan dari klasternya, dan juga sebagai pusat pertumbuhan yang diprioritaskan pertumbuhannya pada tiap-tiap klasternya sehingga dapat memberi dampak positif di sekitar pusat klaster kawasan. dan juga untuk memudahkan pengintegrasian konsep *Municipal Cultural Planning*.

Berikut adalah pusat dari tiap klaster penelitian yang ditentukan oleh peneliti:

1. Daerah Orang Eropa: Kampung Heritage Kayu Tangan, kampung unik tematik ini memiliki estetika kolonial yang kental sehingga cukup kuat dalam merepresentasikan suasana bagaimana budaya kolonial eropa pada zaman dahulu baik terutama dari segi arsitektur bangunannya.
2. Daerah Pribumi: Pasar Besar Malang, merupakan salah satu pusat perekonomian di Kota Malang dengan menjadikan Pasar Besar sebagai ikon dari daerah klaster pribumi diharapkan pergerakan roda perekonomian lokal turut bergerak lebih signifikan.
3. Daerah Orang Cina: Pasar Pecinan, hampir di setiap kota di Indonesia memiliki daerah pecinan dikarenakan karakter orang-orang cina yang suka berdagang di daerah mana saja. Pasar Pecinan dijadikan sebagai pusat klaster kawasan memiliki representasi yang kuat dari klaster kawasan daerah orang cina.
4. Daerah Orang Arab: Kawasan Perdagangan Arab, menjadikan kawasan perdagangan arab dapat turut mendukung pertumbuhan perdagangan di klaster kawasan daerah orang arab.

Selain tiap klaster kawasan memiliki pusatnya, peneliti menentukan Alun-Alun Kota Malang sebagai pusat dari konsep ini. Terletak di pusat kota Malang dan dari zaman Belanda datang hingga sekarang Alun-Alun Kota Malang biasa menjadi pusat dari kegiatan di Kota Malang, dengan ditentukannya Alun-Alun sebagai pusat dari konsep *Municipal Cultural Planning* direncanakan akan menjadi pusat aktifitas budaya baik dalam bentuk semisal pagelaran budaya maupun sekedar tempat berkumpul masyarakat menghabiskan waktu bersantai.

## 5. STRATEGI PENERAPAN RUANG BUDAYA MUNICIPAL CULTURAL PLANNING

### 5.1 Analisis SWOT

Analisis SWOT yang digunakan dengan melakukan pembobotan faktor eksternal maupun internal dari setiap klaster kawasan yang telah ditentukan yang kemudian menghasilkan strategi sebagai berikut:

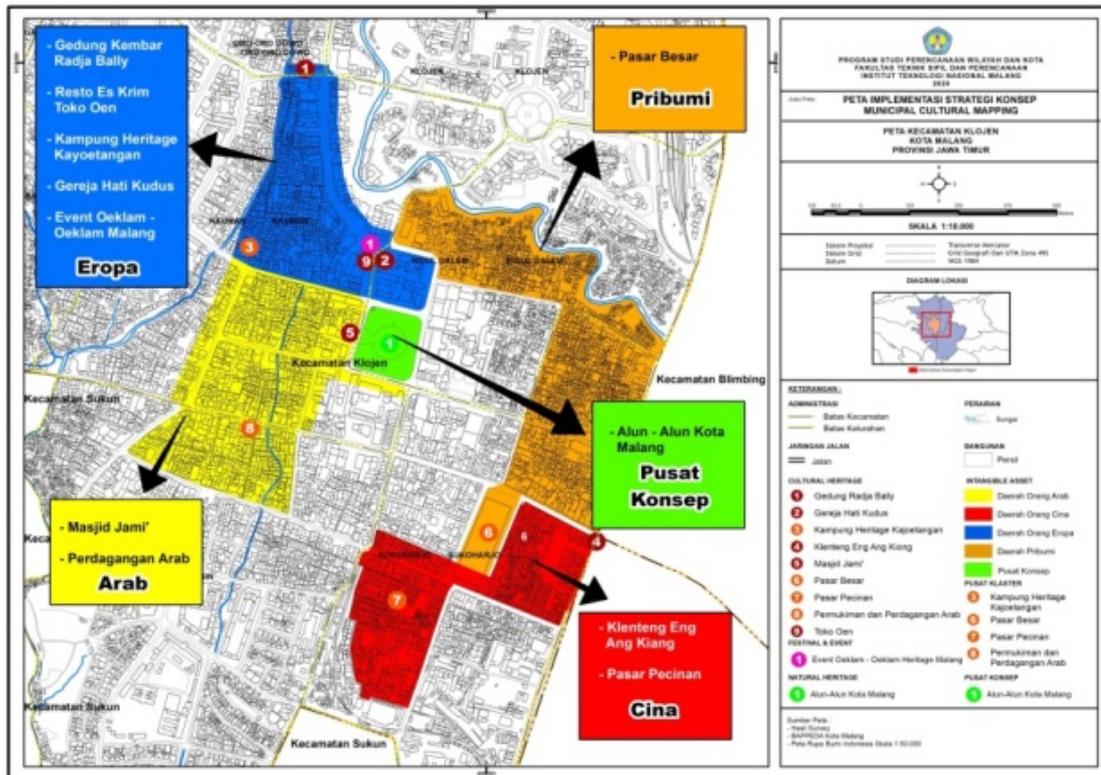
**Tabel 2.** Strategi Penerapan Ruang Budaya Konsep *Municipal Cultural Planning*

No.	Strategi Strength – Opportunity (SO)	
1	<b>Daerah Orang Eropa</b>	1. Meningkatkan pelestarian bangunan peninggalan kolonial arsitektur Belanda

No.	Strategi Strength – Opportunity (SO)	
		2. Mengoptimalkan kualitas Kampung <i>Heritage</i> Kayu Tangan dalam segi pelayanan maupun tempat kunjungan wisata 3. Rehabilitasi Toko Oen sebagai ikon restoran zaman kolonial
2	<b>Daerah Pribumi</b>	1. Meningkatkan kualitas Pasar Besar dengan cara merevitalisasi pasar tradisional 2. Meningkatkan aktivitas ekonomi lokal dengan mengoptimalkan kemampuan masyarakat lokal
3	<b>Daerah Orang Cina</b>	1. Merancang kawasan daerah orang china dengan mendirikan symbol pada kawasan pecinan berupa symbol Barongsai/Naga yang identik dengan kaum china sehingga dapat menggambarkan bahwa kawasan tersebut tempat bermukim orang china
4	<b>Daerah Orang Arab</b>	1. Meningkatkan nuansa muslim dengan meningkatkan penerapan hukum syariah di kawasan ini 2. Mempromosikan kawasan daerah orang arab dengan meningkatkan kualitas perdagangan daerah orang arab dengan menyediakan tempat parkir yang lebih luas dan aman

Sumber : Hasil Analisis Penulis, 2020

Hasil dari pengidentifikasian kekuatan, kelemahan, peluang dan ancaman di tiap klaster kemudia dilakukan pembobotan dan analisis SWOT perklaster kawasan menghasilkan strategi dari keempat klaster kawasan untuk merumuskan konsep *Municipal Cultural Planning* dalam ruang budaya di Kecamatan Klojen, Kota Malang, 4 klaster tersebut meliputi klaster daerah orang eropa, daerah pribumi, daerah orang cina, dan daerah orang arab. Adapun ilustrasi terkait implementasi rencana dapat dilihat dalam gambar dibawah ini :



**Gambar 1.** Implementasi Strategi Konsep *Municipal Cultural Planning*  
 Sumber : Hasil Analisis Penulis, 2020

## 5.2 Penerapan Konsep

**Analisis Deskriptif–Expert Judgement.** Tahapan awal analisis deskriptif expert judgement yang dilakukan pada penelitian ini yaitu setelah hasil pengkonsepan tersusun peneliti membuat daftar apa saja yang akan dikonfirmasi oleh ahli. Setelah itu peneliti memilih 3 ahli sebagai rujukan konfirmasi dari beberapa disiplin ilmu yang relevan terhadap penelitian. Kemudian peneliti meminta ahli untuk mengkonfirmasi, menanggapi, maupun memberikan masukan saran dari pengetahuan disiplin ilmu yang dimiliki ahli terkait hasil penyusunan konsep

**Tabel 3.** Hasil *Expert Judgement*

No.	Narasumber	Penilaian/ Masukan Ahli
1.	Bapak Agung Buana (Pihak Pemerintah dalam Pengembangan Kota Malang)	Pendeliniasian konsep yang menarik berdasarkan pada persebaran permukiman zaman dulu dengan masukan pada klaster kawasan orang cina dan maupun klaster kawasan yang lain terdapat sejarah di lokasi tersebut yang perlu banyak digali lagi seperti misalnya di klaster kawasan orang cina jika dicari lebih dalam terkait sejarahnya hingga sekarangpun masih ada

No.	Narasumber	Penilaian/ Masukan Ahli
		keturunan orang cina yang berasal dari suku hokaa, fushing, dan han yang menjadi penggerak aktifitas di daerah klaster kawasan tersebut.
2.	Bapak Budi Fathoni (Tim Ahli Cagar Budaya Kota Malang)	Pendalaman wawasan terkait toponimi kawasan yang tertaut pada konsep, pendalaman pengetahuan mengenai bowplan 1-VIII mana yang masuk pada konsep <i>Municipal Cultural Planning</i> yang ada di klaster kawasan, serta penelusuran lebih lanjut kepada ahli yang lebih paham mengenai arkeologi maupun sejarah yang dapat dijadikan potensi budaya yang memaksimalkan konsep yang disusun.
3.	Mas Devan (Sejarawan)	Saran pengembangan potensi budaya yang ada ditinjau dari toponimi (asal usul penamaan tempat) dengan menghadirkan pemaknaannya menjadi implementasi pada ruangnya, contoh: daerah kayutangan yang topiniminya berasal dari tumbuhan kayu tangan yang pernah ditanam disekitaran dekat jembatan kahuripan harusnya untuk sekarang saran pengembangan daerah kayurtangan digiatkannya penanaman tumbuhan jenis kayutangan khususnya di sekitaran Jalan Basukin Rahmat yang dilalui jalur utama Kota Malang-Surabaya. Selain menjadi ikon menarik estetika wujud kota, mengajak pengunjung untuk berpikir kembali terhadap pemaknaan jati dirinya

Sumber: Hasil Wawancara Penulis, 2020

Hasil dari penilaian dan saran tersebut diilustrasikan dalam bentuk visual ilustrasi untuk memudahkan pemahaman dalam konsep *Municipal Cultural Planning* yang disusun pada penelitian ini dan dapat dilihat pada gambar berikut:



**Gambar 2.** Ilustrasi Konsep *Municipal Cultural Planning* di Kecamatan Klojen, Kota Malang.

Sumber : Hasil Analisis Penulis, 2020

**Tabel 4.** Implementasi Konsep MCP terhadap Rencana RTRW Kota Malang

Aspek	No	Rencana RTRW Kota Malang	Implementasi Ruang Budaya Konsep <i>Municipal Cultural Planning</i>
<i>Smart Environment</i>	1	Menerapkan inovasi penyediaan RTH antara lain melalui peningkatan jumlah tegakan, memperbanyak taman atap (roof garden) pada bangunan tinggi, dinding hijau (green wall) pada kawasan padat bangunan, dan taman mini pada setiap lahan terbuka	Peningkatan pemanfaatan RTH melalui penambahan green wall pada kampung - kampung dengan permukiman padat di Kecamatan Klojen
<i>Smart Economy</i>	2	Mendorong pertumbuhan sektor - sektor strategis dengan mengutamakan perkembangan ekonomi lokal	(dalam hal ini sektor pariwisata) Membentuk klaster permukiman yang memiliki ciri khas masing - masing bagi wisatawan untuk berwisata. Something to do, to see, to buy

Aspek	No	Rencana RTRW Kota Malang	Implementasi Ruang Budaya Konsep <i>Municipal Cultural Planning</i>
	3	Meningkatkan kegiatan dan pelayanan sektor perdagangan dan jasa yang mengarah pada pendukung sektor pariwisata	pembentukan kelembagaan bagi setiap objek dalam destinasi wisata MCP
	4	Mengatur persebaran pedagang sektor informal, memberikan kemudian penyediaan modal	Revitalisasi pasar besar sebagai salah satu destinasi wisatawan selama berwisata
<i>Smart Living</i>	5	Mengembangkan kawasan perumahan formal dan informal sebagai tempat hunian yang aman, nyaman dan produktif dengan didukung sarana prasarana permukiman yang memadai	Meningkatkan pelestarian bangunan di setiap cluster permukiman dalam konsep MCP
<i>Smart People</i>	6	Pengarahkan perkembangan kawasan perumahan sesuai dengan karakteristik kawasan	Pembentukan cluster permukiman di Kecamatan Klojen berdasarkan karakteristik permukiman yaitu klaster orang eropa, pribumi, cina, dan arab.
	7	Konservasi fasilitas peribadatan yang mempunyai nilai historis / arsitektur tinggi	Menjaga dan mempertahankan identitas fasilitas ibadah (gereja, masjid, klenteng) sesuai dengan nilai historis yang tercipta sejak awal dibangun
	8	Pengembangan fasilitas seni dan rekreasi	Pengembangan event oeklam oeklam heritage sebagai identitas konsep MCP di Kecamatan Klojen
<i>Smart Government</i>	9	Mengarahkan kegiatan pelayanan sosial, budaya, ekonomi dan / atau administrasi masyarakat pada skala regional	Peningkatan promosi kegiatan wisata di Kecamatan Klojen melalui konsep MCP yang diarahkan pengembangannya di setiap cluster
<i>Smart Mobility</i>	10	Mendorong kemudahan aksesibilitas pelayanan skala regional	Pemeliharaan prasarana jalan sebagai akses untuk melayani mobilitas masyarakat dan wisatawan pelaku kegiatan di Kecamatan Klojen
	11	Menambahkan dan memperbaiki fasilitas pejalan kaki pada kawasan yang terdapat sarana dan prasarana umum	Menambahkan dan memperbaiki fasilitas pejalan kaki yang berada di sekitar klaster orang Eropa dan alun - alun

Sumber : Roadmap *Smartcity* Kota Malang & Hasil Analisis Penulis, 2020

## 6. SIMPULAN

Konsep *Municipal Cultural Planning* yang disusun pada penelitian ini bertajuk **Colonial Historical Tourism** dimana dulu pada zaman kolonial Belanda persebaran daerah permukiman penduduknya terbagi menjadi daerah orang eropa, orang pribumi, dan orang cina, dan orang arab. Persebaran daerah permukiman tersebutlah yang mendasari pendelinasian klaster kawasan penyusunan konsep *Municipal Cultural Planning* pada penelitian ini. Setiap klaster ditentukan juga fungsinya yaitu:

- 1) Klaster Kawasan Orang Eropa: sebagai pintu masuk awal konsep, representasi zaman kolonial yang di dominasi kuat oleh orang eropa sehingga penguatan bertajuk histori zaman kolonial belanda terepresentasikan pada klaster ini.
- 2) Klaster Kawasan Pribumi: adanya pasar besar sebagai ikon pada klaster kawasan ini sebagai perdagangan yang menjual produk-produk lokal diarahkan sebagai oleh-oleh maupun marchandise Kota Malang sehingga dapat menjadi promosi snow ball effect pariwisata Kota Malang.
- 3) Klaster Kawasan Orang Cina: dengan pusat klaster kawasan pasar pecinan diarahkan pengunjung juga berniaga ke destinasi ini dengan disuguhkan suasana cina yang kental.
- 4) Klaster Kawasan Orang Arab: pusat klaster kawasan yang berada di perdagangan arab juga diarahkan ke perniagaan yang bertajuk nuansa timur tengah.

Dari fungsi-fungsi yang telah dijelaskan diatas dapat disimpulkan yaitu kawasan orang eropa sebagai pintu masuk konsep *Municipal Cultural Planning* dan representasi zaman kolonial, klaster kawasan pribumi, orang cina, dan orang arab sebagai perniagaan dengan nuansa masing-masing tiap karakternya dan dengan pusat konsep yaitu di Alun-Alun Kota Malang sebagai tempat pagelaran budaya juga tempat berkumpul bersama menghabiskan waktu bersama keluarga. Adapun perwujudan strategi dalam konsep *Municipal Cultural Planning* dalam lingkup ruang budaya di Kecamatan Klojen, Kota Malang dapat diimplementasikan sebagai strategi pengembangan komponen – komponen *Smart City* yang terdiri atas smart government, smart economy, smart people, smart mobility, smart environment, smart living. Keseluruhan upaya perencanaan ini kemudian menghasilkan konsep MCP dalam pengembangan *smartcity* khususnya di Kecamatan Klojen, Kota Malang.

## 7. DAFTAR PUSTAKA

- Alexandra McDonough and Gerda R. Wekerle. 2011. Integrating Cultural Planning and Urban Planning: the Challenges of Implementation. Publication Faculty of Environmental Studies York University.
- Caragliu, A., Bo , C. D., & Nijkamp , P. 2009. Smart Cities In Europe. *Journal of Urban Technology* , 45 - 59.
- Giffinger, R. 2010. Smart Cities Ranking: An Effective Instrument for The Positioning of The Cities. *Centre of Land Policy and Valuations*, 7-25.
- Hall , R. E. 2000. The Vision of A *Smart City* . *2nd International Life Extension Technology Workshop* (pp. 1-6). Paris : U.S Department of Energy .
- Handinoto, Paulus. 1996. *Perkembangan Kota dan Arsitektur Kolonial Belanda di Malang*. Yogyakarta: Andi Offset
- Prince Edward, Ontario. 2012. Municipal Cultural Plan. Showcase Spring Water.

- Sirayi, Mzo. 2014. Cultural Planning and Urban Renewal in South Africa. *The Journal Arts Management, Law, and Society* 37(4): 333-344.
- Sue Stewart. 2010. Cultural Mapping Toolkit. A Partnership Between Legacies Now & Creative City Network Of Canda.
- Tim Ahli Cagar Budaya Kota Malang. 2018. *Bangunan Cagar Budaya di Kota Malang*. Malang: Dinas Pariwisata dan Kebudayaan Kota Malang.
- Washburn , D., Sindhu, U., Balaouras, S., Dines, R. A., Hayes, N. M., & Nelson , L. E. 2010. *Helping CIOs Understand "Smart City " Initiatives*. Cambridge: Forrester
- Widodo, Dukut. 2006. Malang Tempoe Doeloe. Malang: Banyumedia Publishing
- Wiginton Colin and Evenson Jeff. 2013. Municipal Cultural Planning for Place Competiveness and Local Economic Development. Galing Pook Forum.
- Vojtíšková Kateřina , Poláková Markéta & Patočková Věra. 2016. Cultural Planning: New Inspiration for Local Governments in the Czech Context. *The Journal of Arts Management, Law, and Society* 40 (1): 22-33

## KOTA INKLUSIF DALAM BINGKAI REGULASI DI INDONESIA

Ratna Artha Windari<sup>1</sup>, Wahyudi Arimbawa<sup>2</sup>

Email: ratnawindari@undiksha.ac.id<sup>1</sup>, wahyudiarimbawa@unhi.ac.id<sup>2</sup>  
Program Studi Ilmu Hukum, Fakultas Hukum dan Ilmu Sosial  
Universitas Pendidikan Ganesha<sup>1</sup>  
Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik  
Universitas Hindu Indonesia<sup>2</sup>

### Abstract

Inclusive cities are seen as the answer to the social exclusion problems that have emerged in most cities in the world. Cities have a very significant role in sustainable development. It motivates the establishment of several goals in the Sustainable Development Goal (SDG) that lead to inclusiveness, especially in goal 11, which emphasizes the development of cities and human settlements that are inclusive, safe, and strong. The development of inclusive cities also impacts Indonesian government policies, both from social, political, economic, and legal aspects. Various academic studies on inclusive cities have been carried out, but no research has been found that examines explicitly inclusive cities from a legal perspective in Indonesia. Therefore, this study aims to identify various legal rules related to inclusive cities and their implementation in Indonesia. The method used in this research is doctrinal research by examining the law as a norm in society. This type of approach uses a statute approach, legal analytical, and conceptual approach. The technique of collecting legal materials was carried out by literature review and using descriptive analysis techniques. The results show that Indonesia has various inclusiveness regulations, but there are no laws and regulations that specifically regulate inclusive cities. In its implementation, several regions in Indonesia claim to be both inclusive cities and inclusive villages. However, not all have a precise regulation against the formation of inclusive cities and villages, which should be regulated in Provincial or District/City Regional Regulations as a derivative of Law Number 8 of 2016 concerning Persons with Disabilities and SDG Goal 11.

**Keywords:** Inclusive cities, sustainable development, regulation, Indonesia

### Abstrak

Kota inklusif dipandang sebagai jawaban atas problematika *social exclusion* yang muncul di sebagian besar kota-kota di dunia. Kota memiliki peran yang sangat signifikan terhadap pembangunan berkelanjutan. Hal ini yang kemudian melatarbelakangi ditetapkannya beberapa tujuan dalam Sustainable Development Goal (SDG) yang mengarah pada isu inklusifitas, khususnya pada tujuan ke 11 yang menekankan pada pembangunan kota dan pemukiman warga yang inklusif, aman, dan kukuh. Berkembangnya isu tentang kota inklusif berdampak pula pada berbagai kebijakan yang dikeluarkan oleh pemerintah Indonesia, baik dari aspek sosial, politik, ekonomi dan hukum. Berbagai kajian akademis terhadap kota inklusif telah dilakukan, namun belum ditemukan penelitian yang secara spesifik mengkaji kota inklusif dari sudut pandang hukum di Indonesia. Oleh karena itu, penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi berbagai aturan hukum terkait kota inklusif dan implementasinya di Indonesia. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian hukum normatif dengan mengkaji hukum sebagai norma yang berlaku di masyarakat. Jenis pendekatan menggunakan pendekatan peraturan perundang-undangan (*statute approach*) dan analisis hukum (*legal analytical and conceptual approach*). Teknik pengumpulan bahan hukum dilakukan dengan studi literatur (*literature review*) dan di analisis secara yuridis normatif menggunakan teknik analisis deskriptif. Hasil penelitian menunjukkan bahwa Indonesia sesungguhnya telah memiliki berbagai regulasi terkait inklusifitas, akan tetapi belum terdapat peraturan perundang-undangan yang secara khusus mengatur mengenai kota inklusif. Secara implementatif, terdapat beberapa daerah di Indonesia yang mengklaim dirinya sebagai kota inklusif maupun desa inklusif, namun tidak semua memiliki payung hukum yang jelas terhadap

pembentukan kota dan desa inklusif, yang seharusnya dijabarkan dalam Peraturan Daerah Provinsi atau Kabupaten/Kota sebagai turunan dari ketentuan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 2016 tentang Penyandang Disabilitas dan SDG Goal 11.

**Kata kunci:** Kota Inklusif, pembangunan berkelanjutan, regulasi, Indonesia

## 1. PENDAHULUAN

Diskusi terkait *inclusive city* telah lama berkembang dan menjadi isu penting dalam konteks pembangunan. Dalam berbagai pertemuan internasional mengemuka wacana bahwa kota dipandang sebagai pendorong bagi perubahan lingkungan global dan fasilitator pembangunan berkelanjutan. Hal ini semakin diperkuat dengan berbagai diskusi politik yang muncul dalam New Urban Agenda dan juga UNFCCC's Paris Agreement sebagaimana dikemukakan dalam laporan akhir German Advisory Council on Global Change (WBGU) yang mengedepankan isu terkait pentingnya peran kota bagi transformasi berkelanjutan.<sup>1</sup> Persepsi yang menyatakan bahwa kota sebagai solusi bagi keberlanjutan global sesungguhnya adalah sesuatu yang baru, mengingat selama ini kota selalu dianggap sebagai penyumbang polusi terbesar dan ancaman bagi lingkungan.<sup>2</sup> Daerah perkotaan saat ini dilihat sebagai salah satu pilihan dalam menggabungkan pembangunan ekonomi, sosial dan lingkungan secara berkelanjutan. Rebernik et.al merujuk UN HABITAT, mengemukakan bahwa kota inklusif adalah sebuah tempat dimana setiap orang, tanpa mempertimbangkan kondisi ekonominya, jenis kelamin, ras, etnis, atau agama, berhak untuk memperoleh partisipasi penuh dan kesempatan yang sama dalam kehidupan sosial, ekonomi dan politik yang ditawarkan oleh kota tersebut.<sup>3</sup> Asian Development Bank mengemukakan bahwa kota yang inklusif menciptakan lingkungan yang aman dan layak huni dengan fasilitas/akses yang terjangkau dan adil bagi seluruh warganya, baik dalam hal layanan perkotaan, layanan sosial, dan memberikan peluang yang sama untuk memperoleh pekerjaan dengan mengedepankan penghormatan terhadap kesetaraan dan martabat manusia.<sup>4</sup>

Konsep *inclusive cities* bermula dari berkembangnya konsep *social exclusion* yang muncul pertama kali di Perancis pada tahun 1970-an. Istilah *social exclusion* digunakan untuk menggambarkan kondisi kelompok-kelompok yang termarginalkan, tidak memiliki akses yang sama terhadap lapangan pekerjaan dan jaminan kesejahteraan.<sup>5</sup> Kelompok ini menjadi korban diskriminasi baik karena kondisi mereka sebagai penyandang disabilitas ataupun karena dipandang bukan warga negara Perancis namun tinggal di negara ini sebagai pencari suaka politik. Konsep *social exclusion* dilihat sebagai problematika sosial ekonomi.<sup>6</sup> Konsep inilah yang selanjutnya memunculkan diskusi-diskusi kritis terhadap pentingnya tercipta kota yang terbebas dari eksklusivitas, kota yang menghargai warganya secara setara, dan secara fisik

---

<sup>1</sup> German Advisory Council on Global Change, *Research for the transformation of the cities towards sustainability*, 2016, from [https://www.wbgu.de/fileadmin/user\\_upload/wbgu/publikationen](https://www.wbgu.de/fileadmin/user_upload/wbgu/publikationen), accessed 26 November 2020.

<sup>2</sup> Florian Koch dan Sohail Ahmad, *How to Measure Progress Towards an Inclusive, Safe, Resilient and Sustainable City? Reflections on Applying the Indicators of Sustainable Development Goal 11 in Germany and India*, Eds. S. Kabisch et.al, "Urban Transformations, Future City 10", Springer International Publishing, 2018, hlm.78

<sup>3</sup> Natasa Rebernik, et.al, "Measuring Disability Inclusion Performance in Cities Using Disability Inclusion Evaluation Tool (DIETool)", *Sustainability Journal*, Vol.12 (2020), hlm.1.

<sup>4</sup> Ramola Naik Singru dan Michael R. Lindfield, *Enabling Inclusive Cities: Tool kit for inclusive urban development*, Manila: Asian Development Bank, 2017, hlm.4.

<sup>5</sup> Pierson, J., *Tackling Social Exclusion: 2<sup>nd</sup> edition*, New York: Routledge, 2009, hlm. 7.

<sup>6</sup> Amartya Sen, *Social Exclusion: Concept, Application, and Scrutiny*, Philippines: Asian Development Bank, 2000, hlm.1.

mereka memperoleh akses terhadap layanan dasar bagi kehidupan, seperti perumahan, air bersih, dan listrik.

Menurut data World Bank, lebih dari setengah populasi dunia hidup di perkotaan, dan diprediksi akan mencapai 70% di tahun 2050.<sup>7</sup> Berdasarkan data Bappenas, BPS, dan UNPF diperkirakan 82% penduduk Indonesia akan tinggal di perkotaan.<sup>8</sup> Dengan lebih dari setengah populasi dunia melakukan urbanisasi, kota menjadi bagian yang sangat krusial dalam menentukan tinggi rendahnya angka kemiskinan dan juga kesejahteraan masyarakat. Penelitian yang dilakukan Asian Development Bank mengemukakan bahwa kepadatan kota yang tinggi dapat mengurangi biaya transaksi, membuat pengeluaran untuk infrastruktur dan layanan lebih ekonomis, dan memfasilitasi pemerataan fasilitas dan transfer pengetahuan yang menjadi faktor penting bagi perkembangan negara, mengingat kota berkontribusi lebih dari 70-80% terhadap PDB global.<sup>9</sup> Sejalan dengan pertumbuhan ekonomi dan kemakmuran, urbanisasi membantu mengurangi kemiskinan secara keseluruhan dengan menyediakan peluang baru dan meningkatkan pendapatan. Dengan demikian, sangat penting untuk menciptakan kota yang nyaman dan ramah bagi setiap orang tanpa terkecuali melalui pembangunan *inclusive city*.

Berbagai kajian akademik tentang *inclusive city* seringkali mengemuka dari studi-studi terkait perkotaan, urbanisasi dan pembangunan berkelanjutan seperti kajian yang dilakukan oleh Visvizi et.al tentang urgensi pembentukan kebijakan dalam menciptakan kota yang mampu memenuhi berbagai kebutuhan warganya melalui pemanfaatan teknologi informasi (ICT) sehingga tercipta kota yang inovatif dan inklusif secara sosial ekonomi sebagai bentuk pembangunan berkelanjutan.<sup>10</sup> Hal ini senada dengan kajian yang dikemukakan oleh Koch dan Ahmad yang melakukan pengukuran terhadap perkembangan negara maju (Jerman) dan negara berkembang (India) dalam mewujudkan kota inklusif, aman, fleksibel dan berkelanjutan dengan mengacu pada indikator Sustainable Development Goal (SDG) Goal 11.<sup>11</sup> Terdapat pula penelitian yang dilakukan Whitzman, dkk yang mengelaborasi antara *inclusive city* dengan isu gender, dimana rasionalitas yang dikemukakan yakni perempuan seharusnya memiliki hak yang sama seperti pria untuk menggunakan ruang publik dan beraktivitas di luar. Fokus kajian adalah menemukan strategi yang tepat dalam mengatasi problematika di masyarakat sebagai bentuk pertanggungjawaban pemerintah dalam memberikan rasa aman terhadap warganya tanpa terkecuali.<sup>12</sup>

Dari berbagai kajian tentang *inclusive city*, belum ada yang menyentuh secara khusus dari aspek hukum. Padahal bila kita lihat dari kerangka regulasi, terdapat berbagai peraturan yang memiliki keterkaitan dengan inklusifitas, seperti The Standard Rules on the Equalization of Opportunities for Person with Disabilities, The Copenhagen Declaration on Social Development, The Convention on the Rights of Persons with Disabilities, hingga The

---

<sup>7</sup> The World Bank, "Inclusive Cities", from <https://www.worldbank.org/en/topic/inclusive-cities#3>, accessed 26 November 2020.

<sup>8</sup> Diah Indrajati, "Tahun 2045, Diperkirakan 82% Penduduk Indonesia tinggal di perkotaan", from <https://bangda.kemendagri.go.id/berita>, accessed 26 November 2020.

<sup>9</sup> Amartya Sen, Op.cit., hlm.6.

<sup>10</sup> Anna Visvizi, et.al., "Policy making for smart cities: innovation and social inclusive economic growth for sustainability", *Journal of Science and Technology Policy Management*, Vol.9 (2018), hlm.126.

<sup>11</sup> Florian Koch dan Sohail Ahmad, Op.cit., hlm.77-90.

<sup>12</sup> Caroline Moser, Book reviews of Whitzman, et.al, "Building Inclusive Cities: Women's Safety and the Right to the City", *Gender & Development Journal*, Vol.21 (2013), hlm.409.

Sustainable Development Goals and the 2030 Agenda for Sustainable Development.<sup>13</sup> Indonesia sendiri telah meratifikasinya dan juga memberlakukan berbagai peraturan perundang-undangan yang berkolerasi dengan tujuan negara sebagaimana tercantum dalam Pembukaan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 (UUD NRI Tahun 1945), Hak Asasi Manusia dan sebagai komitmen bangsa untuk turut serta mewujudkan tujuan ke 11 dari *Sustainable Development Goal* (SDG). Oleh karena itu, diperlukan kajian yang membahas kota inklusif dalam kerangka regulasi di Indonesia, dengan mengidentifikasi berbagai aturan hukum terkait kota inklusif dan implementasinya di Indonesia.

## 2. KAJIAN PUSTAKA

### 2.1. Konsep Sosial Eksklusif dan Inklusif

Istilah “Social exclusion” berawal dari tulisan Rene Lenoir yang berjudul “*Les Exclus: Un Francais sur Dix*”, yang kemudian dijadikan sebagai terobosan dalam diskusi-diskusi dan berbagai tulisan tentang kemiskinan dan perampasan hak. Beall dan Piron menjelaskan bahwa *social exclusion* merupakan suatu proses pengucilan sosial terhadap beberapa kelompok yang di diskriminasi atas dasar etnis, ras, agama, jenis kelamin, kasta, keturunan, usia, penyandang disabilitas, penduduk migran, atau berdasarkan lokasi dimana mereka bertempat tinggal.<sup>14</sup> Definisi awal dari *social exclusion* cukup luas dan menggambarkan konsekuensi dari berbagai permasalahan terkait pengangguran, *skill* yang rendah, minimnya pendapatan, perumahan yang tidak layak, tingkat kejahatan yang tinggi, kesehatan yang buruk dan lain sebagainya. Pemerintah Inggris mendefinisikan *Social exclusion* sebagai sesuatu yang dapat terjadi pada siapapun. Tetapi ada beberapa orang yang secara signifikan lebih rentan mengalami *social exclusion* dibandingkan yang lainnya. Penelitian menemukan bahwa orang-orang dengan latar belakang dan pengalaman yang baik lebih sedikit kemungkinan mengalami *social exclusion*. Faktor kunci yang utama antara lain: penghasilan yang rendah; konflik keluarga; masalah-masalah di sekolah; para mantan narapidana; berasal dari etnis minoritas; tinggal di lingkungan perkotaan yang kumuh dan pedesaan; memiliki masalah Kesehatan mental; usia dan disabilitas.<sup>15</sup>

### 2.2. Konsep Pembangunan Berkelanjutan

Diskusi tentang konsep pembangunan berkelanjutan telah banyak muncul dalam banyak esai sosial pada masa lalu. Salah satunya muncul dalam tulisan klasik karya Thomas Malthus yang berjudul *An Essay on the Principles of Population* (1798).<sup>16</sup> Ia menyebutkan bahwa pembangunan industri besar-besaran pada abad ke-19, memunculkan kekhawatiran terhadap gelombang migrasi desa ke kota, pertumbuhan populasi dan perubahan struktur sosial dalam masyarakat. Malthus menyebutnya sebagai era perubahan sosial yang penuh dengan masalah, kekacauan sosial dan anarkisme. Selanjutnya, mulai bermunculan kajian dan literatur tentang pembangunan berkelanjutan lainnya. Misalnya, pada tahun 1972, muncul pendekatan sistem limit of growth, yang mengkaji interaksi antara populasi, pertumbuhan

---

<sup>13</sup> UNESCO, Instrumen Penilaian Kota Inklusif Versi 2, Jakarta: Kantor Perwakilan UNESCO, 2017, hlm.10

<sup>14</sup> J. Beall and Piron, L.H., DFID Social exclusion review, London: The London School of Economics and Political Science, 2005, hlm.1.

<sup>15</sup> Adrian Bonner, *Social Exclusion and the Way Out: An individual and community response to human social dysfunction*, England: John Wiley & Sons, Ltd, 2006, hlm.3.

<sup>16</sup> T. R. Malthus. 2007. “An Essay on the Principle of Population”. New York; Dover Publications Inc. [www.un-documents.net/our-common-future](http://www.un-documents.net/our-common-future). Diakses 29 November 2020

industri, produksi pangan dan keterbatasan ekosistem bumi. Kemudian pada tahun 1980, Uni Internasional untuk Konservasi Alam juga merumuskan sebuah konsep pembangunan yang mempertimbangkan fungsi ekosistem dan keanekaragaman hayati. Gerakan proto-enviromentalist-sebuah gerakan masif dalam mendukung kesehatan masyarakat dan lingkungan urban-lalu muncul sebagai jawaban atas situasi ini. Gerakan ini menjadi simbol perlawanan terhadap pembangunan industri dengan menekankan pada konteks interelasi aktivitas manusia dengan lingkungan alam.<sup>17</sup>

Ide tentang konsep pembangunan berkelanjutan baru diinisiasi sebagai tujuan sosial pada konferensi PPB di Stocklom pada tahun 1972. Konsep ini merumuskan beberapa aspek sebagai respon terhadap munculnya kekhawatiran terhadap ancaman global kemiskinan dan meningkatnya ketidakadilan sosial, kebutuhan pangan dan ketersediaan sumber daya alam yang terbatas untuk pembangunan ekonomi. Tahun 2012, PBB kembali menyelenggarakan konferensi tentang pembangunan berkelanjutan sebagai tindak lanjut konferensi pada tahun 1992 tentang Lingkungan dan Pembangunan. PBB memprioritaskan pembangunan berkelanjutan dalam agenda komunitas internasional dengan slogan future we want. Dalam konferensi ini, setiap negara berfokus pada langkah-langkah strategis dan nyata dalam menjalankan prinsip-prinsip pembangunan berkelanjutan di seluruh dunia.

Definisi pembangunan berkelanjutan baru muncul secara eksplisit pada Laporan Komisi Brundlant tahun 1987. Pada dasarnya pembangunan berkelanjutan dianggap sebagai pembangunan yang memenuhi kebutuhan di masa kini tanpa mengorbankan kemampuan generasi di masa depan untuk memenuhi kebutuhan mereka sendiri. Beberapa hal yang menjadi prinsip dasar yang dianut dalam pembangunan berkelanjutan, yaitu; 1). Kewajiban negara mengelola sumber daya alam untuk masyarakatnya; 2). Pencegahan terhadap kerusakan ireversibel-yang tidak dapat diperbaharui; 3). Keadilan dan hak yang sama antar generasi; 4). Asas Subsidiaritas dan; 5). Tanggung jawab membayar kerugian pada pihak yang melakukan. Konsep Pembangunan berkelanjutan ini kemudian di terapkan oleh United Nations Development Programme (UNDP) sebagai tujuan global 2016-2030 dengan sebutan Tujuan Pembangunan Berkelanjutan/Sustainable Development Goals (SDG's) menggantikan Millenium Development Goals (MDG'S).

Di Indonesia sendiri, konsep pembangunan berkelanjutan muncul pada amandemen UUD 1945 yang keempat tahun 2002. Pada pasal 33 ayat (4) disebutkan "Perekonomian nasional diselenggarakan berdasar atas demokrasi ekonomi dengan prinsip kebersamaan, efisiensi berkeadilan, berkelanjutan, berwawasan lingkungan, kemandirian, serta dengan menjaga keseimbangan kemajuan dan kesatuan ekonomi nasional".<sup>18</sup> Hal yang sama disampaikan dalam acara World Culture Forum di Bali tahun 2016 dengan tema Culture for An Inclusive Sustainable Planet<sup>19</sup>. Presiden Jokowi menyatakan pemerintah Indonesia sepakat bahwa pembangunan berkelanjutan merupakan komitmen global yang harus bersama-sama diwujudkan dengan terus bekerja sama. Tujuannya adalah untuk menggalakkan upaya dalam mengakhiri kemiskinan, menanggulangi ketidaksetaraan, mendorong hak asasi manusia dan memberikan perhatian terhadap keterkaitan antara kemajuan sosial dan ekonomi serta

---

<sup>17</sup><https://iism.or.id/2017/12/28/sejarah-dan-konsep-pembangunan-berkelanjutan-sebagai-tujuan-sosial-dan-prinsip-dasar-pembangunan-berkelanjutan/>. Diakses 29 November 2020

<sup>18</sup> Indonesia, Undang-Undang Dasar 1945, Ps.33 ayat (4). Diakses 29 November 2020

<sup>19</sup> <http://presidenri.go.id/berita-aktual/pembangunan-berkelanjutan-sebagai-komitmen-global.html>. Diakses 29 November 2020

perlindungan lingkungan hidup. Indonesia memulai upaya-upaya intensif untuk mengintegrasikan TPB/SDGs lebih lanjut ke dalam rencana pembangunan nasional dan subnasional dengan ketersediaan alokasi anggaran untuk pembangunan berkesinambungan dan konsisten dengan konteks setempat. Lokalisasi TPB/SDGs dilakukan dengan 3 penekanan: Pengarusutamaan, Percepatan pencapaian TPB/SDGs dan Dukungan kebijakan – atau *Mainstreaming, Acceleration of SDGs attainment and Policy Supports (MAPS)* – yang dapat diterapkan secara bersamaan. Hasil akhir yang diharapkan adalah Keberlangsungan hidup manusia dan kesejahteraan sosial, ekonomi dan lingkungan masyarakat akan terus terjaga dalam kurun waktu yang lama dan berkelanjutan.<sup>20</sup>

### 2.3. Tinjauan Umum tentang Kota Inklusif

Saat ini, Inclusive City atau Kota Inklusif mulai menjadi isu strategis di perkotaan. Kota dituntut untuk dapat menyediakan layanan publik (*public service*) yang bisa diakses oleh semua, baik itu infrastruktur, layanan pendidikan, kesehatan sampai kesempatan kerja yang sama. Hal ini sejalan dengan visi Indonesia 2045 tentang masyarakat yang inklusif, yaitu terwujudnya akses terhadap keadilan, partisipasi dalam penyusunan kebijakan, serta pengentasan kesenjangan sosial. Upaya pembangunan inklusif tidak hanya terfokus pada pencapaian indikator pembangunan manusia sebagai output capaian, melainkan juga terkait dengan upaya pemerintah untuk memastikan bahwa tidak ada satupun kelompok didalam masyarakat yang ditinggalkan ataupun dihalangi dalam mengakses layanan pembangunan yang disediakan oleh pemerintah.<sup>21</sup>

Gagasan mengenai kota inklusif didasari oleh beberapa pertimbangan. Salah satunya, pada laman world bank disebutkan:<sup>22</sup>

“More than half the world’s population lives in cities, and this proportion will reach 70% by 2050. To make sure that tomorrow’s cities provide opportunities for all, it is essential to understand that the concept of inclusive cities involves multiple spatial, social and economic factors.”

Tiga faktor penting menurut world bank untuk membangun sebuah kota inklusif adalah; Pertama, spatial inclusion atau inklusi ‘ruang’ yang menjamin tersedianya infrastruktur pokok sehari-hari seperti perumahan layak huni, air bersih, dan sanitasi; Kedua, social inclusion atau inklusi sosial yang menjamin kesetaraan hak dan partisipasi semua orang, termasuk kaum marginal; dan Ketiga, economic inclusion atau inklusi ekonomi yang menciptakan kesempatan dan lapangan pekerjaan yang sama untuk semua.

Pada laman Commentary: What We Mean By “Inclusive Cities”, definisi kota inklusif dipertegas lagi sebagai berikut;<sup>23</sup>

“An inclusive city is one that values all people and their needs equally. It is one in which all residents—including the most marginalized of poor workers—have a representative voice in governance, planning, and budgeting processes, and have access to sustainable livelihoods, legal housing and affordable basic services such as water/sanitation and an electricity supply”.

---

<sup>20</sup> <https://dlhk.bantenprov.go.id/upload/article-pdf/TUJUAN%20PEMBANGUNAN%20BERKELANJUTAN.pdf>. Diakses 5 November 2020

<sup>21</sup> <https://ombudsman.jogjaprovo.go.id/membangun-kota-inklusif-meraih-kenyamanan-tinggal-bagi-warga/>

<sup>22</sup> <https://www.worldbank.org/en/topic/inclusive-cities>. Diakses 30 November 2020

<sup>23</sup> <https://nextcity.org/informalcity/entry/commentary-what-we-mean-by-inclusive-cities>

Inclusive City adalah kota yang menghargai semua penduduknya dan kebutuhannya secara setara, termasuk kaum pinggiran agar mempunyai suara yang dapat didengar oleh pemerintahan, perencanaan, dan proses pembiayaan juga mempunyai akses untuk perumahan legal dan pelayanan dasar seperti air, sanitasi dan listrik. UNESCO dalam Instrumen Penilaian Kota Inklusif Versi 2, fokus pembahasan mengenai kota inklusif direduksi hanya mengenai kota inklusif yang ramah bagi disabilitas. Sementara itu, dalam SDGs atau Sustainable Development Goals yang disahkan pada tahun 2015, justru nomenklatur inklusi sudah terdapat di dalam enam dari tujuh belas tujuan yang membahas inklusi sosial dan tujuan lainnya yang mendukung inklusi sosial.<sup>24</sup> Hal ini tidak berarti bahwa inclusive city atau kota inklusif adalah kota yang ramah difabel dan disabilitas saja. Namun dengan menciptakan kota yang ramah difabel dan disabilitas bisa dikatakan bahwa kota tersebut adalah kota inklusif, karena mengakomodasi dan menghargai kebutuhan penduduknya secara merata.<sup>25</sup>

Pembangunan inklusif merupakan respon terhadap pendekatan pembangunan yang berorientasi pada pertumbuhan ekonomi semata, serta lebih berpihak pada kepentingan kelompok elit dan pada saat yang sama meminggirkan kepentingan kelompok miskin, marjinal, serta kelompok minoritas. Kondisi ini menyebabkan ketimpangan terhadap akses layanan, merosotnya kualitas pembangunan manusia, menciptakan eksklusi sosial yang dalam jangka panjang dapat berujung pada gejala disintegrasi bangsa. Pada hakekatnya, pembangunan yang inklusif setidaknya membutuhkan beberapa prasyarat sebagai berikut; Pertama, perubahan struktural, yaitu dari struktur sosial yang eksklusif menuju pada struktur sosial yang lebih inklusif; Kedua, perubahan pada aspek kultural, yaitu mengembangkan nilai-nilai yang lebih berempati kepada kepentingan kelompok marjinal; dan Ketiga, menciptakan proses sosial yang dinamis dan memungkinkan terjadinya perubahan struktural maupun kultural.

Dalam konteks pembangunan kota, menurut Belsky<sup>26</sup> pemerintah harus lebih proaktif dibanding reaktif dalam mengatasi persoalan-persoalan kota seperti kawasan kumuh, kemacetan dan persoalan lingkungan, terutama yang terkait dengan kelompok miskin kota, kelompok berkebutuhan khusus, anak-anak, dan kelompok lainnya. Kelompok tersebut harus didudukkan sebagai elemen penting dalam kehidupan perekonomian kota sehingga kebijakan yang disusun akan mengarah kepada upaya memberikan kesempatan yang sama dalam beraktivitas sehingga meningkatkan dinamika kehidupan kota itu sendiri.

### 3. METODE PENELITIAN

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian hukum normatif dengan mengkaji hukum sebagai norma yang berlaku di masyarakat.<sup>27</sup> Penelitian hukum normatif disebut juga sebagai penelitian hukum teoritis, dimana fokus kajiannya menurut Sunggono adalah inventarisasi hukum positif, asas-asas dan doktrin hukum, penemuan hukum dalam perkara *in concreto*, sistematik hukum, taraf sinkronisasi hukum, perbandingan hukum, dan sejarah hukum.<sup>28</sup> Dalam hal ini, norma yang akan dikaji adalah peraturan perundang-undangan yang relevan dengan pembangunan kota inklusif di Indonesia, implementasi dan

---

<sup>24</sup>UNESCO. 2017. *Instrumen Penilaian Kota Inklusif Versi 2*. Kantor Perwakilan UNESCO, Jakarta.

<sup>25</sup><https://www.kompasiana.com/fatimahratna/5abb182bf13344130a375f12/tata-kelola-perkotaan-untuk-inclusive-city>. Diakses 5 November 2020

<sup>26</sup>Belsky E.S. (2012). *Planning for Inclusive and Sustainable Urban Development*. In: Starke L. (eds) *State of the World 2012*. Island Press/Center for Resource Economics. [https://doi.org/10.5822/978-1-61091-045-3\\_3](https://doi.org/10.5822/978-1-61091-045-3_3)

<sup>27</sup> Johnny Ibrahim, *Teori & Metodologi Penelitian Hukum Normatif*, Malang: Bayumedia Publishing, 2007, hlm.295.

<sup>28</sup> Bambang Sunggono, *Metodologi Penelitian Hukum*, Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2009, hlm.8.

problematikanya. Jenis pendekatan menggunakan pendekatan peraturan perundang-undangan (*statute approach*) dan analisis hukum (*legal analytical and conceptual approach*).<sup>29</sup> Berbagai peraturan perundang-undangan yang akan dikaji antara lain Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2011 tentang Pengesahan Convention on The Rights of Person with Disabilities (Konvensi mengenai Hak-Hak Penyandang Disabilitas); Undang-Undang Nomor 8 Tahun 2016 tentang Penyandang Disabilitas; Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintah Daerah; dan Sustainable Development Goals (SDG). Teknik pengumpulan bahan hukum dilakukan dengan studi literatur (*literature review*) dengan cara menginventarisir, mempelajari dan mendalami bahan-bahan hukum sesuai isu penelitian yang dikemukakan secara sistematis dan terarah pada permasalahan yang dimunculkan, yakni terkait implementasi pembangunan kota inklusif dan problematikanya di Indonesia berlandaskan pada berbagai regulasi yang berlaku di Indonesia. Analisis dalam penelitian ini bersifat yuridis normatif menggunakan teknik analisis deskriptif, secara interpretatif, sistematis, dan argumentatif, yang bertujuan untuk mengidentifikasi berbagai aturan hukum terkait kota inklusif, serta implementasinya di Indonesia.

#### 4. KOTA INKLUSIF DALAM BINGKAI REGULASI DI INDONESIA

Konsep inklusi semakin berkembang di Indonesia, tidak hanya di bidang pendidikan, tetapi juga dalam hal pembentukan kawasan inklusif. Dari aspek kebijakan pemerintah, konsep “Pendidikan inklusif” sudah lebih dulu mendapat perhatian, sehingga dibentuk berbagai regulasi mulai dari undang-undang, peraturan pemerintah, peraturan Menteri, serta pelaksanaannya telah dilakukan di berbagai daerah di Indonesia. Dalam konteks “Kawasan inklusif” di Indonesia mulai muncul istilah desa inklusif yang bersumber dari berlakunya Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2014 tentang Desa (Selanjutnya disebut UU Desa).<sup>30</sup> Selanjutnya berkembang wacana pembentukan kota inklusif yang semakin mengemuka dengan disepakatinya *Sustainable Development Goals* (SDGs) sebagai suatu rencana aksi global para pemimpin dunia, termasuk Indonesia, untuk mengakhiri kemiskinan, mengurangi kesenjangan dan melindungi lingkungan.<sup>31</sup>

Dari aspek regulasi, terdapat beberapa dasar hukum pembangunan inklusif di Indonesia. Ketentuan yang paling mendasar dari pembangunan inklusif adalah Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 (selanjutnya disebut UUD NRI Tahun 1945). Makna inklusifitas secara implisit dapat dilihat dari tujuan negara untuk melindungi segenap bangsa Indonesia, memajukan kesejahteraan umum, mencerdaskan kehidupan bangsa berdasar

---

<sup>29</sup> Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2009, hlm.102.

<sup>30</sup> Dalam UU Desa, inklusi sosial meliputi penataan desa, penyelenggaraan pemerintah desa, pembangunan desa, dan pembuatan peraturan. Hal ini diwujudkan dalam, *Pertama*, hak kelompok marjinal yang meliputi: (i) hak untuk berpartisipasi; (ii) hak mendapatkan layanan dan informasi; (iii) hak untuk mengawasi. *Kedua*, kewajiban pemerintahan desa, mencakup (1) keharusan menyelenggarakan pemerintah dengan prinsip-prinsip tertentu (demokratis, non-diskriminatif); dan (ii) keharusan berkoordinasi dan melibatkan semua kelompok kepentingan dalam desa. *Ketiga*, dalam ranah pembangunan inklusi sosial terlihat dari (i) keterlibatan warga desa dalam perencanaan desa melalui musyawarah; (ii) ikut serta menanggapi laporan pelaksanaan pembangunan desa; (iii) memperoleh informasi yang sama terkait perencanaan dan pelaksanaan pembangunan desa; dan (iv) terlibat dalam pendirian BUMDes. Keempat, dalam ranah pembuatan Peraturan Desa, UU Desa secara tegas mengamatkan pelibatan seluruh lapisan masyarakat termasuk di dalamnya kelompok marjinal dengan memberi ruang untuk berpartisipasi dalam pembuatan rancangan peraturan desa. Lihat: Dekki Umamur Ra'is, “Peta Inklusi Sosial dalam Regulasi desa”, *Jurnal Reformasi*, Vol.7 (2017), hlm.94.

<sup>31</sup> International NGO Forum on Indonesian Development (Infid), *Sustainable Development Goals*, from <https://www.sdg2030indonesia.org>, accessed 26 November 2020.

keadilan sosial. Guna mewujudkan tujuan negara sebagaimana tercantum dalam Pembukaan UUD NRI Tahun 1945, salah satu ketentuan yang memiliki peran penting dalam kehidupan berbangsa bernegara di Indonesia sebagai negara hukum (*rechstaats*) adalah ketentuan tentang Hak Asasi Manusia yang diatur dalam Bab XA Pasal 28A sampai dengan Pasal 28J. Dalam Pasal 28H ayat (2) terdapat penegasan bahwa setiap orang berhak mendapat kemudahan dan perlakuan khusus untuk memperoleh kesempatan dan manfaat yang sama guna mencapai persamaan dan keadilan. Kata “kemudahan” dan “perlakuan khusus” dalam pasal ini sempat menimbulkan perdebatan dan tafsir yang berbeda-beda di masyarakat, sehingga Mahkamah Konstitusi berdasar Putusan MK No.10-17-23/2009; No.143/2009; dan No.16/2010 menegaskan bahwa makna “kemudahan” dan “perlakuan khusus” bukan dipahami sebagai perlakuan diskriminatif, tetapi tetap dalam lingkup pemenuhan hak konstitusional.<sup>32</sup> Hak konstitusional dalam Pasal 28 H ayat (2) adalah jaminan konstitusional terhadap mereka yang mengalami peminggiran, ketertinggalan, pengucilan, pembatasan, pembedaan, kesenjangan partisipasi yang dalam konteks hukum sering dikenal dengan istilah *affirmative action*.<sup>33</sup>

Pengaturan terkait inklusi juga tercantum dalam Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2011 tentang Pengesahan Convention on The Rights of Person with Disabilities (Konvensi mengenai Hak-Hak Penyandang Disabilitas). Terdapat beberapa prinsip dalam ketentuan ini sebagaimana tercantum pada pasal 3, terdiri atas: (a) penghormatan atas martabat, otoritas, dan individu; (b) non-diskriminasi; (c) partisipasi penuh dan efektif; (d) penghormatan atas perbedaan dan penerimaan di masyarakat (*inclusion in society*); (e) kesetaraan kesempatan; (f) aksesibilitas; (g) kesetaraan antara laki-laki dan perempuan; (h) penghormatan kapasitas dan hak penyandang disabilitas anak. Prinsip tersebut kemudian menjadi salah satu indikator yang harus diperhatikan dalam pembangunan Kawasan inklusif, yang dijabarkan dalam tabel dibawah ini:

**Tabel 1.** Pasal-pasal yang relevan dengan pembangunan kawasan inklusif

Aksesibilitas	Hak atas Informasi	Pendidikan	Pekerjaan dan Kewirausahaan	Hak Sipil, Politik, dan Budaya
1. Menjamin akses lingkungan fisik, transportasi, informasi dan komunikasi, serta akses fasilitas publik dan teknologi komunikasi (Pasal 9) Hak kehidupan yang layak dan perumahan yang layak (Pasal 28)	Negara memfasilitasi penggunaan braille, Bahasa isyarat, dan format lainnya yang bisa diakses. Mendorong media /jasa internet menyajikan informasi dengan format yang dapat diakses penyandang disabilitas (Pasal 21)	Akses Pendidikan tanpa diskriminasi dan menyediakan sarana pendukung (Pasal 24)	1. Menyediakan rehabilitasi dan rehabilitasi di bidang Kesehatan, lapangan kerja, pendidikan dan layanan sosial (Pasal 26)  Larangan diskriminasi dalam perekrutan, penerimaan dan pemberian kerja, perpanjangan masa	1. Hak memilih dan dipilih (Pasal 29)  Membuat Gedung pertunjukan, museum, bioskop dan Perpustakaan yang aksesibel bagi penyandang disabilitas (Pasal 30)

<sup>32</sup> Fajri Nursyamsi, dkk, *Kerangka Hukum Disabilitas di Indonesia: Menuju Indonesia Ramah Disabilitas*, Jakarta: Pusat Studi Hukum dan Kebijakan Indonesia, 2015, hlm.23.

<sup>33</sup> *Affirmative action* adalah kebijakan yang diambil yang bertujuan agar kelompok/golongan tertentu (ras, etnis, dan gender) memperoleh peluang yang setara dengan kelompok/golongan lain dalam bidang yang sama. Lihat: Silfia Hanani, “Affirmative Action di Era Reformasi dan Implikasinya terhadap Pembangunan Berwawasan Gender”, *Jurnal Ilmiah Kajian Gender*, from <http://download.garuda.ristekdikti.go.id/article>, accessed 26 November 2020.

Aksesibilitas	Hak atas Informasi	Pendidikan	Pekerjaan dan Kewirausahaan	Hak Sipil, Politik, dan Budaya
			kerja, pengembangan karir, kondisi yang aman dan sehat (Pasal 27)	

Sumber: Analisis penulis, Tahun 2020.

Konsep inklusif juga ditemukan dalam Undang-Undang Nomor 8 Tahun 2016 tentang Penyandang Disabilitas, dimana dalam ketentuan Pasal 2 menegaskan bahwa pelaksanaan dan pemenuhan hak penyandang Disabilitas berasaskan: (a) penghormatan terhadap martabat; (b) otonomi individu; (c) tanpa diskriminasi; (d) partisipasi penuh; (e) keragaman manusia dan kemanusiaan; (f) kesamaan kesempatan; (g) kesetaraan; (h) aksesibilitas; (i) kapasitas yang terus berkembang dan identitas anak; **(j) inklusif**; (k) perlakuan khusus dan perlindungan lebih. Dari asas-asas tersebut diatas, terdapat beberapa indikator yang perlu diperhatikan terkait pembangunan kawasan inklusif.<sup>34</sup> *Pertama*, partisipasi penuh yang dimaksud dalam undang-undang ini adalah adanya pelibatan dalam merumuskan kebijakan baik dari tingkat kelurahan hingga kota sebagaimana diatur dalam pasal 16, pasal 75, dan pasal 109. *Kedua*, ketersediaan layanan hak bagi seluruh kelompok masyarakat tanpa terkecuali, seperti tersedianya unit layanan bidang pendidikan (pasal 42), ketenagakerjaan (pasal 55), informasi dan tindak cepat (pasal 125), serta adanya akomodasi yang layak (pasal 18b). *Ketiga*, adanya aksesibilitas berupa kemudahan memperoleh manfaat dari bangunan, fasilitas, layanan, dan program-program pemerintah sebagaimana diatur dalam pasal 98. *Keempat*, adanya sifat inklusif berupa attitude dari masyarakat dalam memberikan pemenuhan, perlindungan, dan penghormatan hak-hak penyandang disabilitas.

Selain berbagai peraturan perundang-undangan tersebut diatas, konsep inklusi semakin jelas ditekankan dalam *Sustainable Development Goals* (SDGs). Terdapat beberapa tujuan dalam SDGs yang mengedepankan tentang inklusi, antara lain: Memastikan pendidikan inklusif (G4); Menggalakkan pertumbuhan ekonomi yang terus menerus, inklusif dan berkelanjutan, lapangan kerja serta pekerjaan yang layak (G8); Membangun infrastruktur, industrialisasi inklusif dan berkelanjutan (G9); Mengurangi ketidaksetaraan (G10); Membangun kota dan pemukiman warga yang inklusif, aman, dan kukuh (G11); dan Menggalakkan masyarakat damai dan inklusif (G16).

Dalam konteks pembangunan kawasan inklusif untuk menciptakan kota inklusif peran pemerintah daerah sangatlah penting, mengingat adanya pembagian urusan pemerintahan antara pusat dan daerah sebagaimana amanat Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintah Daerah yang menegaskan bahwa Pemerintah Daerah memiliki kewenangan atas urusan pemerintahan wajib pelayanan dasar, wajib non-pelayanan dasar, dan urusan pemerintahan pilihan.<sup>35</sup> Menciptakan kawasan inklusif sejalan dengan urusan

<sup>34</sup> Arif Maftuhin, "Mendefinisikan Kota Inklusif: Asal-Usul, Teori, dan Indikator", *Jurnal Tata Kelola*, Vol.19 (2017), hlm.101

<sup>35</sup> Pasal 11 ayat (1): Urusan pemerintahan konkuren yang menjadi kewenangan Daerah terdiri atas Urusan Pemerintahan Wajib dan Urusan Pemerintahan Pilihan; Pasal 11 ayat (2): Urusan Pemerintahan Wajib terdiri atas Urusan Pemerintahan yang berkaitan dengan Pelayanan Dasar dan Urusan Pemerintahan yang tidak berkaitan dengan Pelayanan Dasar.

pemerintah daerah wajib pelayanan dasar sebagaimana tercantum dalam Pasal 12 ayat (1) terkait penataan ruang, kawasan pemukiman, dan memberikan perlindungan kepada masyarakat secara menyeluruh.<sup>36</sup>

Bila merujuk pada kerangka regulasi yang ada, maka fokus pemerintah daerah yang harus dikedepankan dalam membangun kawasan inklusif adalah merumuskan payung hukum yang jelas dalam bentuk Peraturan daerah sebagai dasar pembentukan kawasan inklusif, termasuk di dalamnya kota inklusif. Peraturan Daerah yang disusun dapat merujuk beberapa ketentuan khusus terkait inklusi, seperti SDGs *Goal 11* yang di *breakdown* ke dalam beberapa poin, antara lain:<sup>37</sup>

- a. Pada tahun 2030 menyediakan akses terhadap sistem transportasi yang aman, terjangkau, mudah diakses dan berkelanjutan bagi semua. Memperbanyak transportasi umum dengan memperhatikan kebutuhan perempuan, anak-anak, pengandang disabilitas, dan manula (G11.2);
- b. Pada tahun 2030 menyediakan akses terhadap sistem transportasi yang aman, terjangkau, mudah diakses dan berkelanjutan bagi semua. Memperbanyak transportasi umum dengan memperhatikan kebutuhan perempuan, anak-anak, pengandang disabilitas, dan manula (G11.7);
- c. Pada tahun 2030 meningkatkan jumlah kota dan pemukiman yang mengangkat dan mengimplementasikan kebijakan terkait inklusi (G11.7b).

Disamping itu, Pemerintah Daerah juga dapat merujuk beberapa pasal dalam UU No.8 Tahun 2016 tentang Penyandang Disabilitas seperti Pasal 5 yang menyatakan bahwa terdapat 22 hak yang harus disediakan oleh pemerintah, baik berupa pemenuhan fasilitas, layanan, maupun ketersediaan program. Selanjutnya di Pasal 97 ayat (1) menyebutkan bahwa Pemerintah dan Pemerintah Daerah wajib menjamin infrastruktur yang mudah diakses oleh Penyandang Disabilitas. Dalam Pasal 97 ayat (2) diuraikan lebih lanjut terkait bentuk infrastruktur yang dimaksud, meliputi: bangunan gedung, jalan, pemukiman, pertamanan dan permakaman. Dalam undang-undang ini juga terdapat ketentuan bahwa Pemerintah Daerah wajib melakukan audit terhadap ketersediaan fasilitas aksesibilitas pada setiap bangunan Gedung sebagaimana diatur dalam pasal 99. Ketentuan ini dapat dijadikan sebagai pedoman bagi pemerintah daerah dalam menyusun Peraturan Daerah tentang Pembangunan Kawasan Inklusif.

Pembahasan terkait kawasan inklusif tentunya tidak dapat mengesampingkan keberadaan kota inklusif. Untuk menuju pada sebuah kota inklusif, maka pemenuhan kebutuhan kelompok rentan harus menjadi prioritas utama sebuah kota. Berdasarkan kajian tim peneliti pada The International Bank for Reconstruction and Development/World Bank, untuk menciptakan kota inklusif maka diperlukan pendekatan multi dimensi yang saling

---

<sup>36</sup> Pasal 12 ayat (1): Urusan Pemerintahan Wajib Pelayanan Dasar terdiri atas pendidikan, Kesehatan, pekerjaan umum dan penataan ruang, perumahan rakyat dan kawasan pemukiman, ketenteraman, ketertiban umum, dan perlindungan masyarakat, dan sosial.

<sup>37</sup> International NGO Forum on Indonesian Development (infid), *Sustainable Development Goals*, from <https://www.sdg2030indonesia.org>, accessed 26 November 2020.

terintegrasi, terdiri atas Dimensi Spasial (*Spatial Dimension*), Dimensi Sosial (*Social Dimension*), dan Dimensi Ekonomi (*Economic Dimension*).<sup>38</sup>

Dimensi spasial merupakan landasan inklusi di wilayah perkotaan. Pendekatan spasial berfokus pada kesamaan akses perumahan, infrastruktur, dan layanan publik dasar. Persoalan spasial merupakan faktor fundamental dalam mendorong inklusi. Demikian pula dengan perumahan dan penyediaan infrastruktur, layanan seperti air dan sanitasi, dan layanan transportasi memiliki peran penting dalam pembangunan inklusi karena berdampak pada mobilitas, pembangun Gedung, dan citra dari suatu komunitas.

Dimensi sosial berkaitan erat dengan prinsip-prinsip dasar hak, martabat, persamaan dan keamanan. Inklusi sosial merupakan syarat bagi individu dan kelompok untuk berpartisipasi aktif dalam masyarakat. Untuk itu diperlukan peningkatan inklusi sosial dengan cara meningkatkan kemampuan, kesempatan dan martabat individu. Dalam konteks pembangunan kota inklusif, hal ini dapat dilakukan dengan cara mengakui dan mengamankan hak kolektif dan individu warganya, memastikan partisipasi semua pihak dalam pembangunan dan pengambilan keputusan, dan meningkatkan keselamatan serta keamanan di masyarakat, terutama dengan memperhatikan kelompok-kelompok rentan.

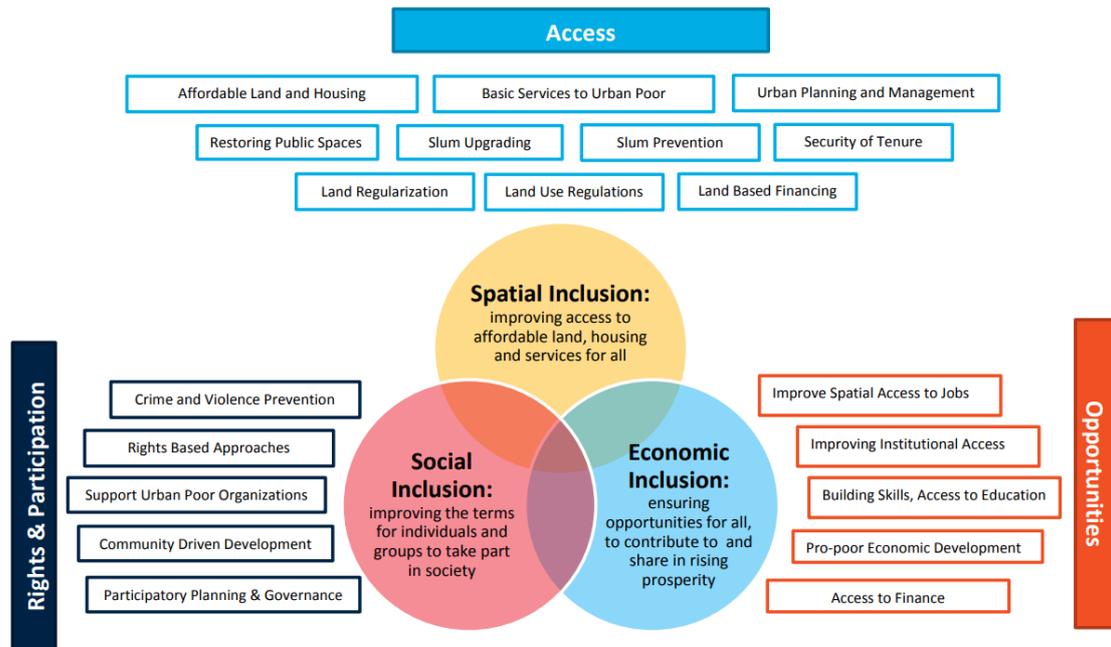
Dimensi ekonomi dalam konsep inklusi berkaitan dengan tersedianya peluang ekonomi untuk semua, termasuk kelompok-kelompok yang termarginalkan, untuk berkontribusi pada perekonomian serta berbagi manfaat pertumbuhan ekonomi. Faktor yang mendasari adalah keadaan ekonomi lokal; keterampilan dan akses pendidikan dan pelatihan; ketersediaan kredit tanpa agunan dan keuangan mikro. Kerjasama yang melibatkan masyarakat miskin sebagai strategi pembangunan ekonomi lokal akan mampu mendorong inklusi ekonomi. Secara sederhana dapat disimpulkan bahwa inklusi ekonomi adalah bagaimana suatu kota mampu menciptakan lapangan kerja dan kesempatan yang sama bagi semua warganya.

Ketiga dimensi tersebut memiliki keterkaitan yang erat. Sebagai contoh, penyediaan layanan transportasi yang terjangkau akan menghasilkan akses yang lebih baik terhadap pekerjaan dan peluang ekonomi. Memperluas peluang ekonomi bagi kelompok rentan akan menghasilkan peningkatan kapasitas mereka dalam mengakses tempat tinggal dan layanan yang sama, sehingga meningkatkan pula partisipasi mereka dalam pembangunan dan pengambilan keputusan. Berikut bagan interrelasi antar ketiga dimensi dalam menciptakan kota inklusif.<sup>39</sup>

---

<sup>38</sup> World Bank, Inclusive Cities Approach Paper, Report No: AUS8539, May 2015 from <http://documents1.worldbank.org>, accessed 26 November 2020.

<sup>39</sup> *Ibid.*



Gambar 1. Kota Inklusif dalam Pendekatan Multi Dimensi  
 Sumber: *Inclusive Cities Approach Paper*, World Bank 2015.

Berlakunya UU No.19 Tahun 2011 membuka berbagai gagasan perihal “Kawasan Inklusif” yang mencakup desa inklusif, kecamatan inklusif, hingga kota inklusif. Hal ini terealisasi di Indonesia pada tahun 2013, dimana Kota Surakarta mencanangkan diri sebagai kota inklusif, menyusul beberapa kota lain seperti Yogyakarta di tahun 2015, Kota Padang, Brebes, dan Jember di tahun 2016.<sup>40</sup> Namun bila kita cermati dari aspek hukum, pengaturan terkait kota inklusif di level daerah masih sangat minim. Sebut saja dalam konteks Peraturan Daerah tentang Disabilitas, hanya 16 kota dari 98 kota dan baru 18 provinsi di Indonesia yang memiliki peraturan daerah inklusi.<sup>41</sup>

Salah satu contoh pentingnya peran peraturan daerah dalam membangun kawasan inklusi, baik dalam tataran desa inklusi hingga kota inklusi dapat terlihat dari keberadaan Peraturan Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 4 Tahun 2012 tentang Perlindungan dan Pemenuhan Hak Penyandang Disabilitas.<sup>42</sup> Dengan diberlakukannya perda tersebut, desa inklusi mulai dikembangkan di Kabupaten Sleman sejak Juni 2015, terdapat dua desa yakni Desa Sendangtirto Kecamatan Berbah dan Desa Sendangadi Kecamatan Mlati. Kemudian dilanjutkan dengan pengembangan 6 desa inklusi di Kulonprogo. Pada tahun 2020 Daerah Istimewa Yogyakarta memiliki 20 desa inklusi. Selain itu, di tahun 2015 pemerintah kota Yogyakarta menetapkan kecamatan Wirobrajan, Gondokusuman, dan Kotagede sebagai pilot proyek kebijakan pembangunan dengan konsep kota inklusif.<sup>43</sup>

<sup>40</sup> Arif Maftuhin, Op.cit, hlm.94.

<sup>41</sup> Media Indonesia, “Pemda didorong miliki Perda soal Penyandang Disabilitas”, from <https://mediaindonesia.com/humaniora/272330>, accessed 26 November 2020.

<sup>42</sup> Media Indonesia, “Yogyakarta Bertekad jadi Kota Inklusi”, from <https://mediaindonesia.com/nusantara/77714>, accessed 26 November 2020.

<sup>43</sup> Honas Firdaus, “Ide Kota Inklusif di Kota Yogyakarta: Persepsi Publik”, from <https://mpwk.ugm.ac.id/2019/02/08/ide-kota-inklusif-di-kota-yogyakarta-persepsi-publik/>, accessed 26 November 2020.

Komitmen politik pemerintah Indonesia untuk melaksanakan SDGs diwujudkan dalam Peraturan Presiden Nomor 59 Tahun 2017 tentang Pelaksanaan Pencapaian Tujuan Pembangunan Berkelanjutan. Hal ini menjadi pemicu bagi berbagai wilayah di Indonesia untuk mulai menentukan strategi yang tepat dalam mencapai target pemerintah untuk meningkatkan jumlah kota dan pemukiman yang mengangkat dan mengimplementasikan kebijakan terkait inklusi pada tahun 2030. Salah satu upaya yang dapat dilakukan adalah dengan membentuk regulasi di level daerah, baik yang sifatnya aturan yang secara khusus mengatur tentang kota inklusif, atau dengan mengintegrasikan pengaturan terkait kota inklusif dalam beberapa peraturan daerah yang telah ada.

## 5. SIMPULAN

Indonesia sesungguhnya telah memiliki berbagai regulasi terkait inklusifitas, akan tetapi belum terdapat peraturan perundang-undangan yang secara khusus mengatur mengenai kota inklusif. Secara implementatif, terdapat beberapa daerah di Indonesia yang mengklaim dirinya sebagai kota inklusif maupun desa inklusif, namun tidak semua memiliki payung hukum yang jelas terhadap pembentukan kota dan desa inklusif, yang seharusnya dijabarkan dalam Peraturan Daerah Provinsi atau Kabupaten/Kota sebagai turunan dari ketentuan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 2016 tentang Penyandang Disabilitas dan SDG Goal 11.

Oleh karena itu, diperlukan pengaturan pada level daerah untuk merealisasikan tujuan SDGs dalam hal meningkatkan jumlah kota dan pemukiman yang mengangkat dan mengimplementasikan kebijakan terkait inklusi. Selain itu, diperlukan penyusunan roadmap dan indikator kota inklusif mengacu pada Instrumen Penilaian Kota Inklusif United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization (UNESCO) sebagaimana standar yang diterapkan di berbagai negara di dunia serta dengan memperhatikan pendekatan multi dimensi, baik dimensi spasial, dimensi sosial, maupun dimensi ekonomi agar tercipta kota inklusif yang sejalan dengan kepentingan seluruh warganya tanpa terkecuali.

## 6. DAFTAR PUSTAKA

- Adrian Bonner, *Social Exclusion and the Way Out: An individual and community response to human social dysfunction*, England: John Wiley & Sons, Ltd, 2006, hlm.3.
- Amartya Sen, *Social Exclusion: Concept, Application, and Scrutiny*, Philippines: Asian Development Bank, 2000, hlm.1.
- Anna Visvisi, et.al., "Policy making for smart cities: innovation and social inclusive economic growth for sustainability", *Journal of Science and Technology Policy Management*, Vol.9 (2018), hlm.126.
- Arif Maftuhin, "Mendefinisikan Kota Inklusif: Asal-Usul, Teori, dan Indikator", *Jurnal Tata Kelola*, Vol.19 (2017), hlm.101
- Bambang Sunggono, *Metodologi Penelitian Hukum*, Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2009, hlm.8.
- Belsky E.S. (2012). *Planning for Inclusive and Sustainable Urban Development*. In: Starke L. (eds) *State of the World 2012*. Island Press/Center for Resource Economics. [https://doi.org/10.5822/978-1-61091-045-3\\_3](https://doi.org/10.5822/978-1-61091-045-3_3)
- Caroline Moser, Book reviews of Whitzman, et.al, "Building Inclusive Cities: Women's Safety and the Right to the City", *Gender & Development Journal*, Vol.21 (2013), hlm.409.

- Diah Indrajati, "Tahun 2045, Diperkirakan 82% Penduduk Indonesia tinggal di perkotaan", from <https://bangda.kemendagri.go.id/berita>, accessed 26 November 2020.
- Fajri Nursyamsi, dkk, *Kerangka Hukum Disabilitas di Indonesia: Menuju Indonesia Ramah Disabilitas*, Jakarta: Pusat Studi Hukum dan Kebijakan Indonesia, 2015, hlm.23.
- Florian Koch dan Sohail Ahmad, *How to Measure Progress Towards an Inclusive, Safe, Resilient and Sustainable City? Reflections on Applying the Indicators of Sustainable Development Goal 11 in Germany and India*, Eds. S. Kabisch et.al, "Urban Transformations, Future City 10", Springer International Publishing, 2018, hlm.78
- German Advisory Council on Global Change, *Research for the transformation of the cities towards sustainability*, 2016, from [https://www.wbgu.de/fileadmin/user\\_upload/wbgu/publikationen](https://www.wbgu.de/fileadmin/user_upload/wbgu/publikationen), accessed 26 November 2020.
- Honas Firdaus, "Ide Kota Inklusif di Kota Yogyakarta: Persepsi Publik", from <https://mpwk.ugm.ac.id/2019/02/08/ide-kota-inklusif-di-kota-yogyakarta-persepsi-publik/>, accessed 26 November 2020.
- <https://iism.or.id/2017/12/28/sejarah-dan-konsep-pembangunan-berkelanjutan-sebagai-tujuan-sosial-dan-prinsip-dasar-pembangunan-berkelanjutan/>. Diakses 29 November 2020
- <http://presidenri.go.id/berita-aktual/pembangunan-berkelanjutan-sebagai-komitmen-global.html>. Diakses 29 November 2020
- <https://dlhk.bantenprov.go.id/upload/article-pdf/TUJUAN%20PEMBANGUNAN%20BERKELANJUTAN.pdf>. Diakses 5 November 2020
- <https://ombudsman.jogjaprov.go.id/membangun-kota-inklusif-meraih-kenyamanan-tinggal-bagi-warga/>
- <https://www.worldbank.org/en/topic/inclusive-cities>. Diakses 30 November 2020
- <https://nextcity.org/informalcity/entry/commentary-what-we-mean-by-inclusive-cities>
- <https://www.kompasiana.com/fatimahratna/5abb182bf13344130a375f12/tata-kelola-perkotaan-untuk-inclusive-city>. Diakses 5 November 2020
- Indonesia, Undang-Undang Dasar 1945, Ps.33 ayat (4). Diakses 29 November 2020
- International NGO Forum on Indonesian Development (infid), *Sustainable Development Goals*, from <https://www.sdg2030indonesia.org>, accessed 26 November 2020.
- J. Beall and Piron, L.H., DFID Social exclusion review, London: The London School of Economics and Political Science, 2005, hlm.1.
- Johnny Ibrahim, *Teori & Metodologi Penelitian Hukum Normatif*, Malang: Bayumedia Publishing, 2007, hlm.295.
- Media Indonesia, "Pemda didorong miliki Perda soal Penyandang Disabilitas", from <https://mediaindonesia.com/humaniora/272330>, accessed 26 November 2020.
- Media Indonesia, "Yogyakarta Bertekad jadi Kota Inklusi", from <https://mediaindonesia.com/nusantara/77714>, accessed 26 November 2020.
- Natasa Rebenik, et.al, "Measuring Disability Inclusion Performance in Cities Using Disability Inclusion Evaluation Tool (DIETool)", *Sustainability Journal*, Vol.12 (2020), hlm.1.
- Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2009, hlm.102.
- Pierson, J., *Tackling Social Exclusion: 2<sup>nd</sup> edition*, New York: Routledge, 2009, hlm. 7.
- Ramola Naik Singru dan Michael R. Lindfield, *Enabling Inclusive Cities: Tool kit for inclusive urban development*, Manila: Asian Development Bank, 2017, hlm.4.

The World Bank, "Inclusive Cities", from <https://www.worldbank.org/en/topic/inclusive-cities#3>, accessed 26 November 2020.

T. R. Malthus. 2007. "An Essay on the Principle of Population". New York; Dover Publications Inc. [www.un-documents.net/our-common-future](http://www.un-documents.net/our-common-future). Diakses 29 November 2020

UNESCO. 2017. Instrumen Penilaian Kota Inklusif Versi 2. Kantor Perwakilan UNESCO, Jakarta.

World Bank, Inclusive Cities Approach Paper, Report No: AUS8539, May 2015 from <http://documents1.worldbank.org>, accessed 26 November 2020.

## **PUSAKA BUDAYA DI KELURAHAN KAMPUNG BARU SEBAGAI DAYA TARIK WISATA DI KOTA SINGARAJA**

**I Kadek Arya Budi Laksana<sup>1</sup>, Ni. G. A. Diah Ambarwati Kardinal<sup>2</sup>, Komang Wirawan<sup>3</sup>**

email : aryabudi137@gmail.com<sup>1</sup>, diahkardinal@unhi.ac.id<sup>2</sup>, wirawan@unhi.ac.id<sup>3</sup>  
Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik  
Universitas Hindu Indonesia

### **Abstract**

Cultural heritage, both tangible and intangible in the city of Singaraja can be used as a theme in planning for tourism in the future. One of them is a cultural heritage located in Kampung Baru Village. At this time the existence of cultural heritage is increasingly eliminated and forgotten due to modernization. However, if managed and utilized appropriately, many benefits can be obtained, one of which can preserve the existing cultural heritage and can also provide knowledge to the government and the wider community. This study examines two issues that focus on the condition of the potential inheritance in the Kampung Baru Village and how to protect and preserve cultural heritage in the Kampung Baru Village. The results of the study were analyzed using development theory which includes four A's namely Attractions, Accessibility, Amity and Institutional.

**Keywords:** Heritage objects, heritage trail, heritage trail planning

### **Abstrak**

Peninggalan pusaka budaya baik yang berwujud maupun yang tak berwujud yang ada di Kota Singaraja dapat dimanfaatkan sebagai tema di dalam melakukan perencanaan pariwisata pada masa mendatang. Salah satunya pusaka budaya yang berada di Kelurahan Kampung Baru. Pada saat ini keberadaan pusaka budaya semakin tersingkir dan terlupakan akibat modernisasi yang terjadi. Padahal apabila dikelola dan dimanfaatkan secara tepat, banyak manfaat yang dapat diperoleh salah satunya bisa melestarikan pusaka budaya yang ada dan juga bisa memberikan ilmu pengetahuan kepada pemerintah dan masyarakat luas. Penelitian ini mengkaji dua persoalan yang berfokus pada bagaimana kondisi potensi pusaka yang ada di Kelurahan Kampung Baru dan Bagaimana upaya melindungi maupun melestarikan pusaka budaya di Kelurahan Kampung Baru. Hasil penelitian tersebut dianalisis menggunakan teori pengembangan yang mencakup empat A yaitu Atraksi, Aksesibilitas, Amenitas dan Kelembagaan.

**Kata Kunci:** objek pusaka, jelajah pusaka, perencanaan jelajah pusaka

## **1. PENDAHULUAN**

Indonesia banyak memiliki kota-kota besar yang memiliki perjalanan sejarah yang cukup panjang. setiap daerah mempunyai kondisi dan sejarah yang berbeda-beda, dengan demikian tidak semua daerah memiliki potensi atau peranan yang sama. Seperti halnya Kota Singaraja yang berada di Provinsi Bali dulu merupakan kota yang paling berperan dibandingkan dengan daerah-daerah yang ada di Bali. Hal ini disebabkan karena Kota Singaraja memiliki dua faktor penting yaitu Kota Singaraja sebagai pusat pemerintahan dan

pusat pelabuhan. Sebagai pusat pemerintahan Kota Singaraja merupakan tempat Kerajaan Buleleng, tempat pemerintahan Hindia Belanda dan tempat pemerintahan Soenda Ketjil. Sebagai kota pelabuhan, Kota Singaraja merupakan tempat perdagangan terbesar di Bali Utara. Berbagai fasilitas pelabuhan seperti dermaga, gudang, terminal, kantor pabean dan jembatan yang menyeberangi Sungai Buleleng dibangun dikawasan ini.

Pada saat mulai ramainya perdagangan di Pelabuhan Buleleng banyak para pendatang dari beberapa kabupaten yang ada di Bali dan luar Bali yang bermukim di Kota Singaraja dan sekitarnya, sehingga menimbulkan perkampungan dari berbagai suku bangsa antara lain Kampung Jawa, Kampung Madura, Kampung Bugis dan juga perkampungan orang-orang timur asing seperti Kampung Cina dan Kampung Arab sehingga adanya deretan pertokoan yang bermunculan (Sejarah Daerah Bali).

Secara kultur dan budaya etnis Cina dengan masyarakat lokal yang berada di Kelurahan Kampung Baru memang berbeda, akan tetapi perbedaan tersebut dapat dinetralisir dengan tindakan asimilasi yang etnis Cina lakukan. (Kuentjaraningrat1985:255) menjelaskan bahwa asimilasi merupakan proses sosial yang timbul bila ada golongan-golongan manusia dengan latar belakang kebudayaan yang berbeda saling bergaul langsung secara intensif untuk waktu yang lama sehingga masing-masing kebudayaan golongan tersebut berubah sifatnya yang khas menjadi unsur-unsur kebudayaan campuran.

Berdasarkan latar belakang yang diuraikan di atas, maka dapat dirumuskan masalah sebagai berikut antara lain: 1). Bagaimana kondisi potensi pusaka budaya di Kelurahan Kampung Baru yang dapat dimanfaatkan sebagai jelajah pusaka di Kota Singaraja? dan 2). Bagaimana upaya meningkatkan pusaka budaya di Kelurahan Kampung Baru yang dapat dimanfaatkan sebagai jelajah pusaka di Kota Singaraja?

## 2. METODE PENELITIAN

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini yaitu menggunakan pendekatan kualitatif dengan mengadopsi paradigma *interpretative*. Paradigma ini mengharuskan peneliti untuk mengerti cara berpikir dari para aktor yang diteliti (Denzin dan Licoln, 2011; Vel, 2006; Jennigs,2010). Dalam hal ini, aktornya adalah orang atau pelaku yang terlibat di dalam objek penelitian yang terkait dengan melakukan wawancara kepada *Stakholders* pengelola pusaka seperti Tempat Ibadah Tri Dahma Ling Gwan Kiong Singaraja, Tempat Ibadah Tri Darma Seng Hong Bio, Kepala Dusun Kampung Baru, masyarakat mendiami/pemilik tempat pusaka di Kawasan Pecinaan Kelurahan Kampung Baru dan Dosen Sejarah UNDIKSHA. Dengan tujuan untuk mendapatkan deskripsi, gambaran, sejarah pusaka serta hubungan antar fenomena pusaka yang berada di Kelurahan Kampung Baru.

### 3. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Penelitian ini berada di Kelurahan Kampung Baru yang terletak di Kawasan Pelabuhan Buleleng dengan luas 16 Ha. Hasil penelitian yang diperoleh yaitu adanya potensi atraksi-atraksi wisata pusaka budaya yang berwujud maupun yang tak berwujud yang dapat di manfaatkan sebagai jelajah pusaka di Kota Singaraja.

Dalam perencanaan modeling jelajah pusaka di Kota Singaraja penerapan dapat dilakukan sesuai dengan konsep dari prinsip pengembangan wisata jelajah pusaka yaitu dengan memanfaatkan peninggalan bersejarah baik yang berwujud (*tangible*) maupun yang tak berwujud (*intangible*). Di dalam perencanaan modeling jelajah pusaka di Kelurahan Kampung Baru, nantinya para wisatawan melakukan jelajah pusaka berdasarkan minat khusus. Adapun titik-titik pusaka budaya yang ada di Kelurahan Kampung Baru dapat di lihat sebagai berikut.



**Gambar 1.** Titik-titik Pusaka Budaya di Kelurahan Kampung Baru  
 Sumber: Analisis 2020

**Tabel 1.** Legenda Titik-Titik Pusaka

No	Titik-titik Pusaka	Klasifikasi	Jarak Tempuh Titik-titik Pusaka
1	Eks. Pelabuhan Buleleng	Bekas pintu masuk Pulau Bali	Titik 1 ke titik 2 selama 3 menit
	a. Museum Sunda Ketjil	Bekas kantor KPM	
	b. Gedung Mr. I Gusti Ketut Pudja	Bekas bangunan pergudangan	

	c. Monumen Perjuangan Yuda Mandala Tama	Tempat terjadinya peristiwa penurunan dan perobekan bendera Belanda	
	d. Tempat Ibadah Tri Dharma Ling Gwan Kiong	Tempat ibadah Tridharma	
2	Jembatan Kolonial	Masa pemerintahan Hindia Belanda	Titik 2 ke titik 3 selama 3 menit
3	a. Pertokoan etnis Cina, Arab dan India	Pertokoan etnis Cina	Titik 3 ke titik 4 selama 3 menit
	b. Taman Sunda Ketjil	Bekas terminal Kampung Tinggi	
4	Tempat Ibadah Seng Hong Bio	Tempat ibadah Tridharma	Titik 4 ke titik 5 selama 10 menit
5	Gardu Listrik	Bangunan jaman pemerintahan Belanda	Titik 5 ke titik 6 selama 10 menit

Sumber: Analisis 2020

**Tabel 2.** Legenda Titik-Titik Istirahat

No	Titik- titik Istirahat	Klasifikasi	Jarak Tempuh Titi- titik Istirahat
1	Restoran Apung	Bekas Dermaga Pelabuhan Buleleng dijadikan sebagai restoran apung untuk melakukan istirahat di kawasan Pelabuhan Buleleng	Titik 1 ke titik 2 selama 2 menit
2	Senggol Eks. Plabuhan Buleleng	Di bangun bekas pergudangan jaman pemerintahan Belanda	Titik 2 ke titik 3 selama 5 menit
3	Tempat Makan Taman Sunda Ketjil	Tempat makan dibangun dibekas terminal Kampung Tinggi	Titik 3 ke titik 4 selama 5 menit
4	Minuman GGH (Gwan Gwan Hoo)	Minuman yang dibuat dari fermentasi dari beras yang memiliki alkohol 40%	Titik 4 ke titik 5 selama 5 menit
5	Tempat Makan Syobak Khelok Singaraja	Tempat makan yang sudah ada jejak tahun 1963	Titik 5 ke titik 6 selama 2 menit
6	Sate Manis Meme Nengah	Sate manis meme nengah sudah ada sejak tahun 1962	Titik 6 ke titik 7 selama 10 menit

Sumber: Analisis 2020

Potensi pusaka budaya yang ada di Kelurahan Kampung Baru dapat dijaga dan di lestarikan dengan dijadikan sebagai jelajah pusaka. Adapun modeling jelajah pusaka yang digunakan di dalam perencanaan jelajah pusakan yaitu dengan menggunakan komponen Empat (4) A di dalam perencanaan pariwisata sebagai berikut:

#### 4.1 Atraksi

Atraksi yang ada di Kelurahan Kampung Baru terdapat pusaka budaya berwujud dan yang tak berwujud. Atraksi jelajah pusaka di Kelurahan Kampung Baru dapat di lihat pada Tabel 3.

#### 4.2 Aksesibilitas

Aksesibilitas merupakan sebuah sarana dan infrastruktur yang sangat penting di dalam penunjang keberhasilan di dalam jelajah pusaka. Adapun sarana dan infrastruktur penunjang aksesibilitas yang berada di Kelurahan Kampung Baru sebagai berikut:

##### 1. Akses jalan

Akses jalan merupakan sebuah infrastruktur yang sangat penting di dalam penunjang keberhasilan di dalam jelajah pusaka. Sehingga dengan adanya akses jalan ini nantinya bisa memberikan kenyamanan dan keamanan kepada para wisatawan yang sedang melakukan jelajah pusaka. adapun akses jalan yang dapat digunakan oleh para wisatawan di jelajah pusaka ini yaitu akses jalan raya dan akses jalan pedestrian yang dapat dijadikan sebagai alternatif bagi para wisatawan yang ingin melakukan jelajah pusaka. Akses jalan yang berada di jelajah pusaka jalur pendek dapat menggunakan Jl. Surapati, adapun kondisi dari akses jalan ini sangat baik dimana nantinya bisa memberikan kenyamanan dan keamanan kepada para wisatawan tetapi untuk Akses pedestrian di Jl. Surapati terdapat pedestrian yang tidak di rawat dengan baik sehingga ada beberapa titik pedestrian yang berlubang dimanan nantinya bisa membahayakan para wisatawan atau para pejalan kaki yang menggunakan akses pedestrian.



**Gambar 2.** Akses Pedestrian di Jelajah Pusaka  
Sumber: Analisis 2020

**Tabel 3.** Pusaka Berwujud di Kelurahan Kampung Baru yang dapat di jadikan sebagai Jelajah Pusaka

No	Pusaka budaya berwujud (tangible)	Didirikan (Tahun)	Penggunaan Bangunan		Hak milik	Keterangan
			Dulu	Sekarang		
1	T.I.T.D. Ling Gwan Kiong	Tahun 1873	Tempat Ibadah	Tempat Ibadah	Masyarakat	Tempat ibadah tertua yang berada di Kota Singaraja
2	Jembatan Kolonial	Sekitar abad 18 Masehi	Jembatan penyebrang	Jembatan penyebrang khusus pejalan kaki	Pemerintah	Satu-satunya jembatan peninggalan pada masa pemerintahan Belanda
3	Taman Sunda Ketjil	Tahun 1971	Terminal Kampung tinggi	Taman sunda Ketjil	Pemerintah	RTH yang di bangun di bekas lahan terminal Kampung Tinggi
4	T.I.T.D. Seng Hong Bio	Tahun 1909	Tempat ibadah	Tempat ibadah	Masyarakat	Tempat ibadah yang
5	Gardu listrik	Tahun 1882	Penyalur listrik	Penyalur listrik	Pemerintah	Gardu listrik peninggalan Belanda di Kota Singaraja yang masih tersisa
6	Pertokoan etnis Cina	Abad ke 17	Tempat jual beli barang	Tempat jual beli barang	Pribadi	Pertokoan yang sudah di bangun pada masa pemerintahan Hindia Belanda

Sumber: Analisis 2020

**Tabel 4.** Pusaka Tak Berwujud di Jelajah Pusaka

No	Pusaka tak berwujud	Keterangan	Tempat yang bisa di kunjungi
1	<i>Man Yue</i>	Tradisi telur merah untuk sang bayi berumur 42 hari	Rumah pribadi masyarakat etnis Cina
2	Prosesi Orang Meninggal	Terdapat prosesi tutup peti dan prosesi di jalankan mayat ke tempat penguburan/kremasi	Rumah pribadi masyarakat etnis Cina dan rumah duka Tri Suci
3	Tradisi <i>Kongtik</i>	Tradisi pembakaran rumah-rumahan dan pembakaran uang emas dan perak yang bertujuan untuk memberikan bekal	Pantai Kelurahan Kampung Baru

No	Pusaka tak berwujud	Keterangan	Tempat yang bisa di kunjungi
		kepada leluhur yang sudah meninggal	
4	Ngebet Makam	Prosesi yang di lakukan jika keluarga tidak mampu mengurus makam leluhur yang sudah meninggal	Di Desa Bungkulan dan di Kelurahan Kaliuntu
5	Sarana dan Prasarana Persembahyangan	Sarana yang di gunakan etnis cina di Kelurahan Kampung baru menggunakan dupa dan canang sari	Rumah pribadi masyarakat etnis Cina di Kelurahan Kampung Baru
6	Tradisi Hari <i>Cheng Beng</i>	Tradisi melakukan bersih-bersih makam dan pembakaran uang emas dan perak yang di lakukan oleh pihak keluarga sebelum perayaan tahun Baru Imlek	Rumah pribadi masyarakat etnis Cina Kelurahan Kampung Baru, makam di Desa Bungkulan dan di Kelurahan Kaliuntu
7	Perayaan Tahun Baru Imlek	Terdapat tradisi pemasangan dua pasang babu di depan rumah, adanya pembagin <i>Hungbao</i> (angpao), memasang lampion dan ornamen Imlek di depan rumah dan adanya tarian tradisional Barongsai	Rumah pribadi masyarakat etnis Cina di Kelurahan Kampung Baru, tempat ibadah Senghong Bio dan Ling Gwan Kiong
8	Siobak Khe lok	Makanan yang terjadi karena adanya akulturasi budaya Bali dan budaya Tionghoa yang saat ini sudah menjadi makanan kas Singaraja, siobak Khe Lok didirikan sejak tahun 1963	jl. Surapati no. 66, Kelurahan Kampung Baru
9	Minuman GGH(Gwan Gwan Hoo)	Minuman yang di buat dari bahan fermentasi dari beras	jl. Surapati, Kelurahan Kampung Baru
10	Sate Manis Meme Nengah	Sate yang sudah ada sejak tahun 1962, terdapat sate kakul, sate serapah, sate babat, sate daging dan sate kulit sapi dengan bumbu petis manis, sambel pedas dan bumbu serapah, pembungkus menggunakan bahan alami dengan daun pisang	jl. Surapati, Kelurahan Kampung Baru

Sumber: Analisis 2020

## 2. Ketersediaan Sarana Transportasi

Ketersediaan sarana transportasi yang dapat digunakan oleh wisatawan yang ingin melakukan jelajah pusaka dapat menggunakan dua alternatif moda yaitu moda berjalan kaki dan sepeda gayung. Untuk pejalan kaki wisatawan menggunakan akses pedestrian sedangkan untuk sepeda gayung wisatawan menggunakan akses jalan raya. Untuk sepeda gayung nantinya bisa disediakan dari pihak pengelola jelajah pusaka yang disewakan kepada wisatawan dan dari pihak wisatawan sendiri yang ingin melakukan jelajah pusaka. Pemilihan jalur ini bertujuan untuk memberikan keamanan dan kenyamanan kepada wisatawan. Pemilihan kedua moda ini karena jarak tempuh dari titik-titik pusaka yang berdekatan selain itu di kawasan jelajah pusaka juga melewati sebuah pasar tradisional yaitu Pasar Kampung Tinggi. Kawasan pasar ini sering terjadi kemacetan sehingga pemilihan moda berjalan kaki dan menggunakan sepeda gayung efektif digunakan di dalam melakukan jelajah pusaka. Jarak tempuh yang dilewati dengan alternatif moda berjalan kaki menghabiskan waktu selama lima (5) jam sedangkan alternatif menggunakan moda sepeda gayung menghabiskan waktu selama empat (4) jam, dengan durasi waktu berkunjung ke titik-titik pusaka selama 15 menit. Untuk tempat parkir yang ada di dalam perencanaan jelajah pusaka terdapat tiga tempat parkir yang dapat dimanfaatkan oleh para wisatawan. Tempat parkir yang dapat digunakan yaitu tempat parkir di Eks. Pelabuhan Buleleng, tempat parkir di Terminal Kampung Tinggi yang saat ini dijadikan sebagai Taman Sunda Ketjil dan tempat parkir di lapangan Mayor Metra. Tempat parkir dapat dilihat pada Gambar 3.



**Gambar 3.** Sebaran tempat parkir pada kawasan  
Sumber: Dokumentasi 2020

## 3. Rambu-rambu petunjuk arah

Rambu petunjuk arah dapat dimanfaatkan oleh para wisatawan untuk mempermudah melakukan jelajah pusaka, tetapi di dalam jelajah pusaka ini kurang adanya rambu-rambu petunjuk arah menuju ke titik-titik pusaka sehingga dengan demikian perlu adanya pemasangan rambu petunjuk arah baik berbentuk papan nama papan petunjuk arah guna

dapat memberikan informasi kepada para wisatawan yang ingin mengunjungi titik-titik pusaka.

### 4.3 Amenitas

Amenitas merupakan segala fasilitas pendukung yang bisa memenuhi kebutuhan dan keinginan wisatawan selama berada didaya tarik wisata. Amenitas ini berkaitan dengan ketersediaan sarana akomodasi untuk menginap serta restoran atau warung untuk makan dan minum yang dapat di jadikan sebagai tempat istirahat oleh para wisatawan setelah melakukan jelajah pusaka. Adapun amenities yang terdapat di jelajah pusaka jalur pendek dapat di lihat pada Tabel 5.

**Tabel 5.** Amenitas di Jelajah Pusaka

No	Amenitas	Klasifikasi	Fungsi
1	Hotel POP Singaraja	Akomodasi	Tempat menginap
2	Restoran Apung	Tempat istirahat	Tempat Makan/minum
3	Taman sunda Ketjil	Tempat Istirahat	Tempat Makan/minum
4	Senggol kampung Tinggi	Tempat istirahat	Tempat Makan/minum
5	Syobak Khelok	Tempat Istirahat	Tempat Makan/minum
6	Lapangan Mayor Metra	Tempat istirahat	Tempat Makan/minum
7	Sate Manis Meme Nengah	Tempat istirahat	Tempat Makan/minum

Sumber: Analisis 2020



**Gambar 4.** Peta jelajah Pusaka  
 Sumber: Analisis 2020

#### 4. SIMPULAN

Pada masa pemerintahan Hindia Belanda, Kota Singaraja dijadikan sebagai pusat pemerintahan dan pusat pelabuhan. Sebagai pusat pemerintahan Kota Singaraja merupakan tempat Kerajaan Buleleng, tempat pemerintahan Hindia Belanda dan tempat pemerintahan Soenda Ketjil. Sebagai kota pelabuhan, Kota Singaraja merupakan tempat perdagangan terbesar di Bali Utara. Berbagai fasilitas pelabuhan seperti dermaga, gudang, terminal, kantor pabean dan jembatan yang menyeberangi Sungai Buleleng dibangun dikawasan ini. Dengan adanya sejarah tersebut sehingga di Kota Singaraja terdapat peninggalan-peninggalan pusaka budaya yang berwujud (tangible) maupun yang tak berwujud (intangible) yang dapat di manfaatkan sebagai jelajah pusaka. sehingga dapat menjaga maupun melindungi pusaka budaya yang ada dan juga bisa memberikan ilmu pengetahuan baik kepada pemerintah maupun kepada masyarakat luas.

Berdasarkan hasil simpulan diatas, saran yang diberikan sebagai berikut:

1. Dalam pengembangan pariwisata jelajah pusaka di Kawasan Pelabuhan Buleleng, perlu adanya perhatian khusus dari dinas yang terkait dan juga para masyarakat bahwa sejarah terhadap peninggalan bangunan dan sosial budaya yang ada sangat lah penting sehingga hal tersebut harus bisa dijaga dengan baik.
2. Adanya peningkatan di dalam sarana-prasarana untuk menunjang kegiatan pariwisata jelajah pusaka seperti perbaikan pedestrian untuk pejalan kaki, pusat informasi pariwisata dan sebagainya.
3. Menetapkan bangunan-bangunan bersejarah menjadi bangunan cagar budaya untuk mengantisipasi terjadinya pembongkaran atau perbaruan dari bangunan bangunan bersejarah.
4. Perlu dibentuknya suatu organisasi/kelembagaan yang nantinya mampu untuk mengatur, mengelola maupun menjalankan suatu wisata jelajah pusaka yang ada di Kawasan Pelabuhan Buleleng

#### 5. DAFTAR PUSTAKA

- Anonim. Mengenal Lebih Jauh Singaraja Kota Besar Di Masa Lalu Pusat Pemerintahan Buleleng Dan Soenda Ketjil. Dikutip 28 Agustus 2019 dari Cara Menulis Buku: <https://www.kintamani.id/mengenal-lebih-jauh-singaraja-kota-besar-di-masa-lalu-pusat-pemerintahan-buleleng-dan-soenda-ketjil-008119.html>
- Ardhan, Taufiq dan Putu Gde Ariastita. 2014. Arahana Pengembangan Kota Palembang Sebagai Kota Pusaka. Teknik Pomits. 3(2): 212-217
- Kartika, Titing, Khoirul Fajri dan Robi'al Kharimah. 2017. Pengembangan Wisata Heritage Sebagai Daya Tarik Wisata di Kota Cimahi. Manajemen Resort dan Leisure. 14(2): 35-46
- Restu Suarmana, Wayan, Wayan Ardika dan Nyoman Darma Putra. 2017. Pengembangan Pusat Kota Denpasar Sebagai 'Heritage Tourism'. Jumpa. 4 (1) : 62 – 7
- Rozaan, Alvin, Kholid Mawardi dan Arik Prasetya. 2018. Analisis Pengembangan Produk Wisata *Heritage Trail* Untuk Meningkatkan citra Destinasi. Administrasi Bisnis. 61(4): 81-90.

- Saha, Dipa, Sazdik Ahmed, Abu Towab Md. Shahriar, S. M. dan Naeem Hossain Mithun. 2017. *A Journey through the History: Introduction to Heritage Tourism and Tourist Trails for the Renewal of Old Dhaka. Civil Engineering and Architecture*. 5(3): 98-107
- Setiana Putra, Ari, A.A Gede Sugiarta, Luri Sevita Yusiana. 2013. Perencanaan Jalur Interpretasi Wisata Warisan Sejarah Budaya di Pusat Kota Denpasar. *E-Jurnal Agroekoteknologi Tropika*. 2(2): 116-124.
- Sugihartoyo, Wahyu Agung Widagdo. 2010. Strategi Pengembangan Wisata Kota Tua Sebagai Salah Satu Upaya Pelestarian Urban Heritage Studi Kasus : Koridor Kali Besar, Jakarta Barat. *Planesa*. 1(1): 70-76
- Yuli Puspitasari, Ardiana, Eppy Yuliani. 2019. Konsep Pemanfaatan Bangunan Cagar Budaya Di Kawasan Kota Lama Semarang. *Planologi*. 16(1): 121-135
- Yogi, Gede. 2014. Asimilasi Masyarakat Etnis Cina Di Kelurahan Kampung Baru, Singaraja, Bali (Alasan, Bentuk Dan Potensinya Sebagai Sumber Belajar Sejarah). *UNDIKSHA*: 1-13

ISBN 978-623-7963-24-0



9 786237 963240