

# Aspek Budaya Pembangunan Jalan (Menuju Bandarlampung sebagai *Liveable City*)

FGD LAMBAN SASTRA  
BANDARLAMPUNG 11 MARET 2017  
Oleh : Dr. Ir. Citra Persada, M.Sc.

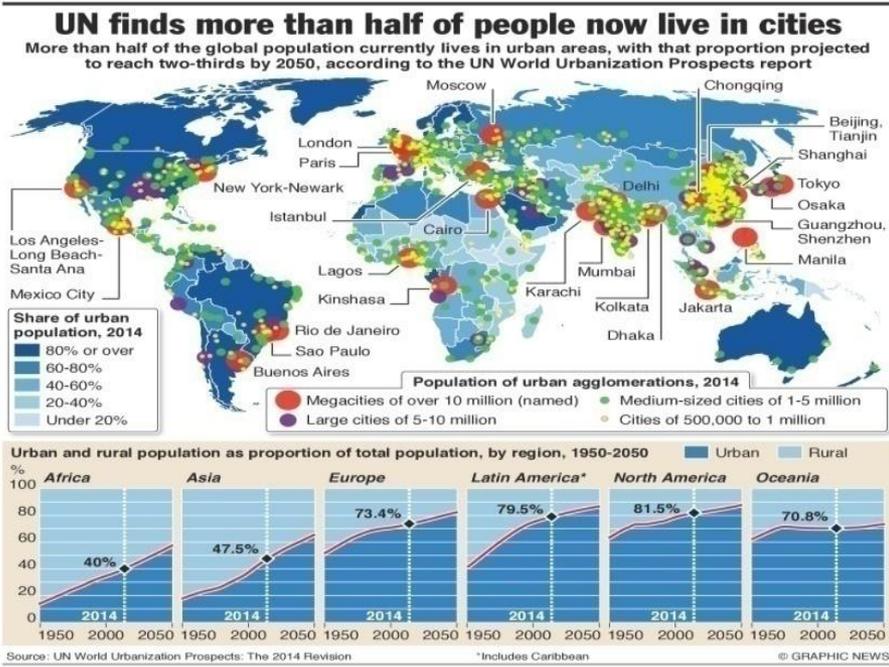


What is the city but the people?

(William Shakespeare dalam Coriolanus, 1605)

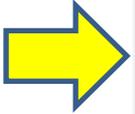
*Apalah artinya sebuah kota  
kalau bukan karena  
penduduknya?*

# PENDAHULUAN



**52,03 %**  
**Penduduk Indonesia**  
**sekarang tinggal di**  
**perkotaan (2015)**

02/12/2017

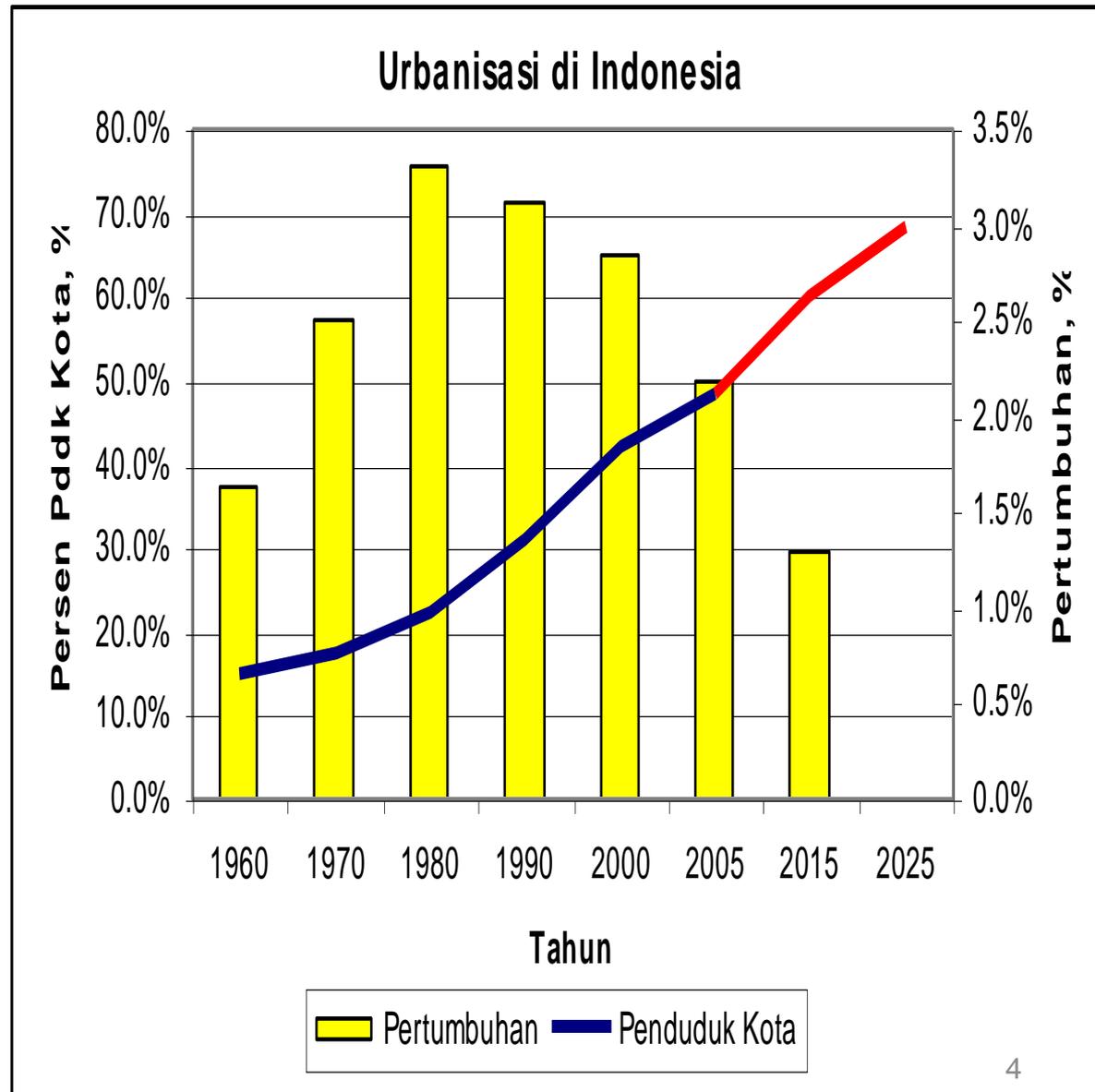


.....we are  
entering the  
**URBAN ERA**

# PENDUDUK WIL. PERKOTAAAN

- Laju pertumbuhan penduduk tinggi (perkotaan 5 – 8 %)
- 2025: 60% penduduk dunia tinggal di wilayah perkotaan → 80 % ada di NSB : Indonesia
- Penduduk miskin perkotaan 22 % (2000) → tergantung infrastruktur pemerintah
- Urbanisasi : 2,4 % (Indonesia)

12/2/2017



# BERPIHAK ATAU MARGINALISASI?

SIAPA YANG  
MENIKMATI  
(DIFASILITASI)  
DAN SIAPA YANG  
TERPINGGIRKAN???

- Transportasi yang berpihak kepada warga kota/rakyat ??
- Transportasi yang meminggirkan warga kota/rakyat ??

02/12/2017



# Hambatan Keberpihakan

Ada 2 hambatan menciptakan Kota Untuk Rakyat (Parwoto, 2015):

1. Hambatan paradigma atau persepsi ttg RAKYAT yg mempengaruhi “mindset” pelaku pembangunan.
2. Konflik antara hukum positif dan hukum adat yg dimanifestasikan dalam bentuk formal (kaya?) dan non formal (miskin?)

# Pembangunan untuk Rakyat?

Ada hambatan paradigma:

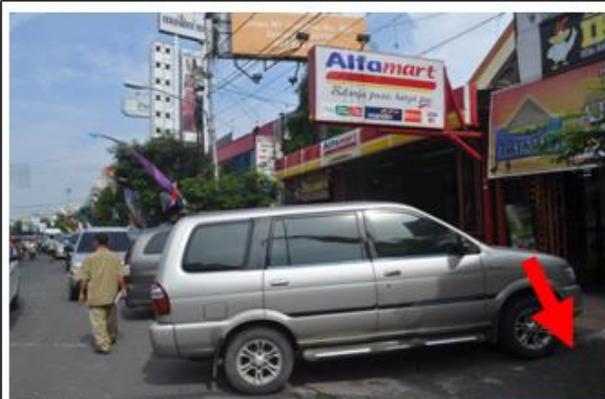
- “Pandangan kebanyakan pejabat atau kaum elit perkotaan terhadap rakyat masih kental diwarnai semangat kolonial yang melihat rakyat atau masyarakat umum secara rendah, tidak perlu mendapatkan prioritas dalam pembangunan kota malah seringkali dianggap sebagai sumber persoalan” (Parwoto, 2015)
- Contoh: Sekolah Rakyat, Perumahan Rakyat, Pasar Rakyat dll. → bukan hanya “istilah” tapi lebih bersifat pola pikir dan berpengaruh pada kebijakan dan prioritas program pembangunan

# Pembangunan untuk Rakyat?

- Program untuk rakyat *tidak prioritas*. Seperti: pejalan kaki menjadi prioritas utama dalam berlalu lintas di negara lain tapi di negeri ini tidak.
- Alokasi Anggaran juga rendah, walaupun ada hanya *kosmetik* ketimbang melayani pejalan kaki, pilihan jenis lantai licin asal coraknya indah dan enak dipandang pengendara mobil (Parwoto, 2015)

# MANUSIA VS KENDARAAN

- Kendaraan bermotor telah meminggirkan: pedestrian, ruang terbuka, kelompok “marjinal” (anak-anak, lansia, difable, perempuan dll)
- Jalan raya telah menurunkan estetika kota mll degradasi ruang visual karena banyaknya mobil yang parkir on dan off street, pemandangan kemacetan, fly over menutupi lansekap kota yang indah, dll



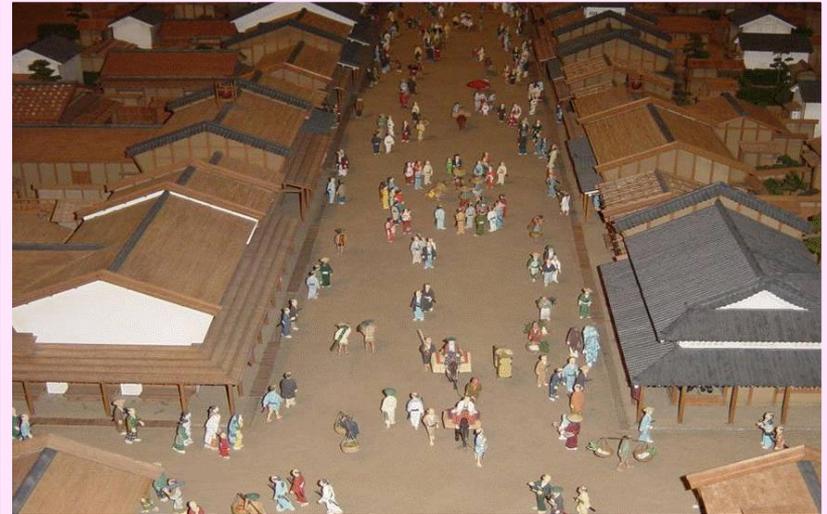
# Kendaraan Bermotor di Ruang Kota

- *Ketergantungan terhadap kendaraan bermotor pribadi ( → kendaraan pribadi bukan lagi alat untuk memenuhi kebutuhan akan pergerakan tapi menjadi “kebutuhan” atau “ukuran sukses”).*
- Kendaraan tidak bermotor (jalan kaki, sepeda, becak, gerobak) tersingkirkan, tidak ada ruang karena dianggap “mengganggu” lalu lintas.
- Ruang terbuka, jalur pejalan kaki makin sempit/berkurang karena diperlukan untuk kendaraan bermotor

# Kendaraan Bermotor di Ruang Kota

- *Budaya berkendara pribadi telah mengubah pola pikir masyarakat. Toleransi di ruang publik jadi menurun krn pengendara berkompetisi mencapai lokasi dengan cepat.*
- Anak-anak, lansia & difabel kesulitan mengakses jalan karena masalah keamanan, tidak percaya diri dan menjadi beban pendamping mereka.
- *Orang hidup dalam ketakutan akan terjadi kriminalitas dan kecelakaan krn jalan sepi manusia dan kendaraan melaju cepat*
- Degradasi ruang visual kota karena pembangunan jalan-jalan layang yg menutupi lansekap kota yang indah, papan reklame di jalan dan parkir on-off street

# SEJARAH KOTA-KOTA DUNIA



**SELAMA 5.000 TAHUN SELURUH JALAN KOTA ADALAH PEDESTRIAN**

# SEJARAH KOTA DUNIA

No.	ERA	Transportasi	KARAKTERISTIK
1	Revolusi Industri (Akhir Abad 19)	Mobil dan tenaga uap menggantikan sepeda dan kereta kuda	Mesin dianggap penting Industri Berkembang Arus Urbanisasi besar-besaran
2	Akhir Abad 20	Jalan raya mulai dirancang sebagai sistem besar kota. Jalan raya menjadi elemen penting bagi penataan dan perancangan lingkungan perkotaan	Kota menjadi tidak terkontrol Kota dikembangkan utk meningkatkan mobilitas, produktivitas dan kemakmuran. Kota yang terlalu padat → bergeser ke pinggiran (suburban) → <i>urban sprawl</i> shg mobil menjadi makin penting
3	Abad 21	Mobil menjadi kebutuhan bukan alat utk mencapai kebutuhan	Ketergantungan terhadap kendaraan bermotor sangat tinggi Kota dirancang utk memudahhi kendaraan bermotor

# Belajar Dari Kota-kota Dunia

Kota-kota dunia membutuhkan 20 s/d 30 tahun untuk berubah menjadi KOTA MANUSIAWI → butuh waktu yang lama utk merubah perilaku (budaya) penduduknya.

- Copenhagen, Denmark tahun 1962
  - Curitiba, Brazil, tahun 1974
  - Strasbourg, Perancis tahun 1992
  - Singapura awal 1990 an
  - Bogota , Colombia tahun 1998
- Jakarta ??? 2010? 2018 ???

## Bogota, Colombia (1998)



Bogota membangun kembali infrastruktur untuk mempromosikan keselamatan pejalan kaki, membuat jaringan transportasi umum modern dan meremajakan ruang parkir. Bogota membangun ruang publik seperti: ruang terbuka hijau atau taman –taman aktif, plaza, perpustakaan, pedestrian yang lebar/luas.

## Curitiba, Brazil (1974)



Curitiba memiliki sistem angkutan umum bus terbaik dunia sejak tahun 1974. Desain Tata Letak kota menjadi model bagi perencana kota-kota di dunia. Pembangunan 17 taman dan 1000 plaza sangat dirasakan manfaatnya bagi warga kota.

# CURITIBA CITY



Jaime Lerner  
(Walikota Curitiba 1970-1980)

"The **CAR** is the **CIGARETTE** of the **FUTURE**.  
You can use it but people will be annoyed  
by you.  
There is **NO FUTURE FOR CITIES** if they  
depend only on cars."

- **JAIME LERNER**, former Mayor & Father of  
**CURITIBA'S** Bus Rapid Transit (BRT) system.

# CURITIBA CITY



Transportasi Umum



Rencana Kota

## Environmental Preservation



1989 - "Garbage that is not Garbage"



1991 - Green Exchange



Pengelolaan sampah



Ruang Terbuka Publik

# BOGOTA CITY



a citizen on a \$30 bicycle is equally important to one in a \$30,000 dollar car.

PENALOSA WALIKOTA BOGOTA 1998-2001

*Cara BOGOTA MEMPERBAIKI KOTANYA  
adalah dengan*

**MEMBANGUN KESETARAAN, BERKELANJUTAN  
dan POLA HIDUP yang lebih MENYENANGKAN**

# kondisi BOGOTA

- **POPULASI** : 6,6 JUTA JIWA
- **LUAS KOTA** : 34.000 HA
- **KETINGGIAN** : 2.600 MDPL
- **IKLIM** : SEJUK, 17°C

- **Kepadatan** : 210 JIWA/HA
- **Permukiman** : 50% ILEGAL
- **Kondisi Rumah** 20% BERLANTAI TANAH

**KELUARGA MISKIN  
RUMAH BERLANTAI TANAH  
TRANSPORTASI SEPEDA  
GIZI DAN KESEHATAN RENDAH  
TINGKAT KRIMINALITAS TINGGI**

**JALAN TANAH DI TENGAH KOTA**



# PEMBANGUNAN SOSIAL DAN LINGKUNGAN SECARA BERKELANJUTAN DI BOGOTA



Jalur sepeda dan pedestrian lebih luas dari jalur kendaraan pribadi

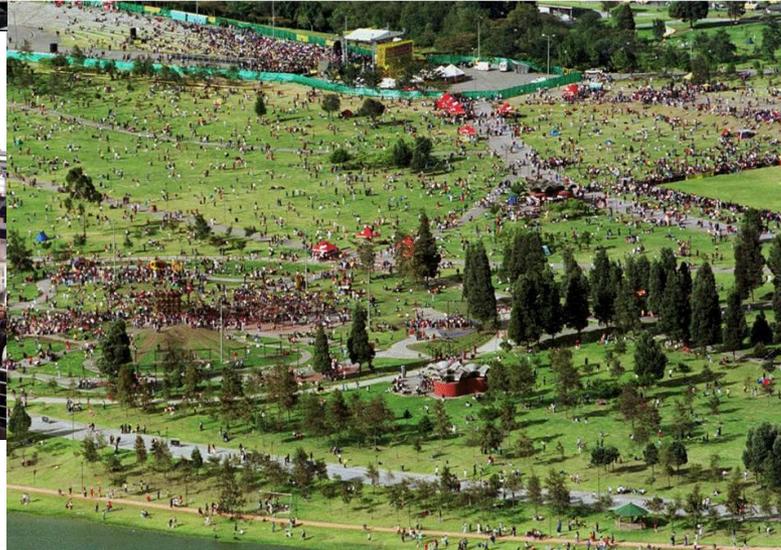
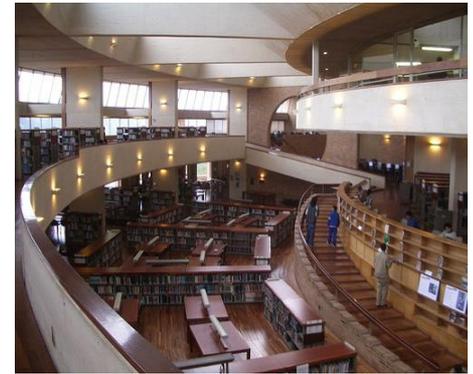
**Warga berubah setelah mereka melihat bangkitnya kota yang belum pernah mereka bayangkan sebelumnya,**

**Kota mereka berubah menjadi :**

**KOTA YANG MENCERMINKAN bahwa ANAK-ANAK LEBIH PENTING DARI PADA MOBIL, itulah yang disebut KOTA UNTUK MANUSIA**

# BOGOTA

## PUBLIC SPACE



**DI RUANG PUBLIK KITA MENEMUKAN  
KESETARAAN TANPA BATAS**

**“miskin atau kaya, pejabat atau rakyat jelata, profesor atau  
tukang becak, di ruang publik semua menjadi sama”**



**Pusat  
Kota  
Bogota**





**Membangun infrastruktur  
(jalan, fly over, toll way) untuk  
menangani kemacetan adalah  
cara yang salah, bahkan  
diibaratkan dengan  
memadamkan api dengan  
bensin**

**100 tahun dibutuhkan oleh  
negara maju untuk membangun  
kota dengan jaringan jalan  
seperti contohnya di Huston,  
Atlanta & Seatle, tapi di kota-  
kota tersebut, waktu yang  
terbuang dalam kemacetan  
semakin bertambah**





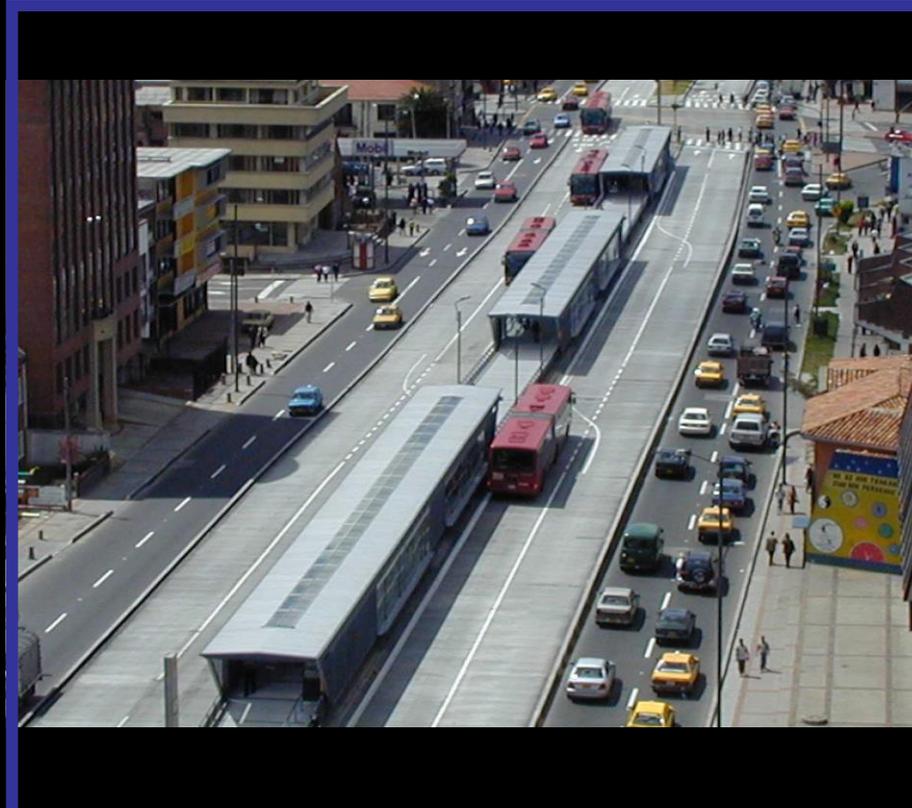
The only solution is public transport, but not for those with lower incomes, but for everybody.

**SOLUSI SATU-SATUNYA ADALAH TRANSPORTASI UMUM,  
BUKAN HANYA UNTUK YANG BERPENGHASILAN RENDAH  
TAPI UNTUK SEMUA ORANG**

# BOGOTA



1998



2000

“Kota yang maju bukanlah tempat ketika orang miskin menggunakan mobil, tetapi ketika orang kaya menggunakan transportasi publik”. (Penalosa)

# MENARIK PELAJARAN

1. KEPEMIMPINAN → VISIONER

2. KEBERPIHAKAN → *POLITICAL WILL*

3. KETERLIBATAN MASYARAKAT →  
RUANG DIALOG TIADA HENTI

# 1. KEPEMIMPINAN

## 1. Visioner dan berintegritas

→ adanya rencana yang dikomunikasikan secara jujur, transparan dan terbuka

## 2. Pembangunan dilandasi hasil riset atau belajar dari Kota lain yang sukses membangun kotanya

- Surabaya
- Bantaeng
- Banyuwangi
- Bandung
- Pekalongan

## 2. KEBERPIHAKAN

*Keberpihakan dalam pembangunan kota adalah memberikan perhatian lebih pada aspek kepentingan masyarakat pada setiap dimensi melalui tindakan perubahan.*

## 2. Keberpihakan (samb....)

- Masyarakat kaya atau rakyat miskin ?
- Kendaraan pribadi atau kendaraan umum ?
- Jalan raya atau ruang terbuka ?

## 2. Cara Keberpihakan

1. Menempatkan warga kota sebagai subyek yang berdaulat bukan obyek yang dikendalikan → pejalan kaki mendapatkan martabat yang layak (luas, aman, nyaman)
2. Memberikan pendidikan yang layak bagi seluruh masyarakat → agar sadar hukum

# 3. KETERLIBATAN MASYARAKAT

1. Ada ruang dialog tiada henti
2. Keterlibatan dalam setiap tahapan pembangunan:
  - Perencanaan
  - Pelaksanaan
  - Evaluasi

# Al-Qashash:59

- *“Dan tidak adalah Tuhanmu membinasakan kota-kota, sebelum Dia mengutus di ibukota itu seorang rasul yang membacakan ayat-ayat Kami kepada mereka; dan tidak pernah (pula) Kami membinasakan kota-kota; kecuali penduduknya dalam keadaan melakukan kezhaliman”*

# REFORMASI PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR KOTA YANG BERKELANJUTAN DI PROVINSI LAMPUNG



# SEJARAH KOTA BERKELANJUTAN

N O.	ERA	PELOPOR	KARAKTERISTIK
1	1898	Ebenezerd Howard	<i>Garden City</i> (keseimbangan hunian, industri, ruang terbuka hijau dan <i>green belt</i> )
2	1967 1987 1992 1994 1995 1996 1997	Stirling, Rogers, Foster Register Walter Platt Watson Turner Roseland	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kota Hemat Energi (Milton Keynes)</li> <li>• <i>Ecocity</i> (minimum penggunaan sda)</li> <li>• <i>Sustainable City</i></li> <li>• <i>The Ecological City</i></li> <li>• <i>Postmodern Cities and Space</i></li> <li>• <i>City as Landscape</i></li> <li>• <i>Dimension of Eco-city</i></li> </ul>
3	2006 2006 2008 2009 2010	Kahn Olewiler Newman and Jennings Alberti Suzuki	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Green Cities</i></li> <li>• <i>Natural capital</i></li> <li>• <i>City as Sustainable Ecosystem</i></li> <li>• <i>Urban Ecology</i></li> <li>• <i>Eco-Green City/Smart City</i></li> </ul>



# Garden City



Stirling et al

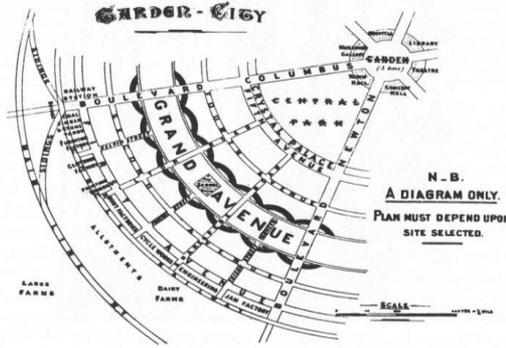


Fig. 3. Ebenezer Howard, *Garden-City. Grand Avenue*, 1902, in *Garden Cities of To-mor*

# Milton Keynes : Kota Hemat Energi



Ebenezer Howard



Suzuki et al.



Kahn



# Smart City



Walter

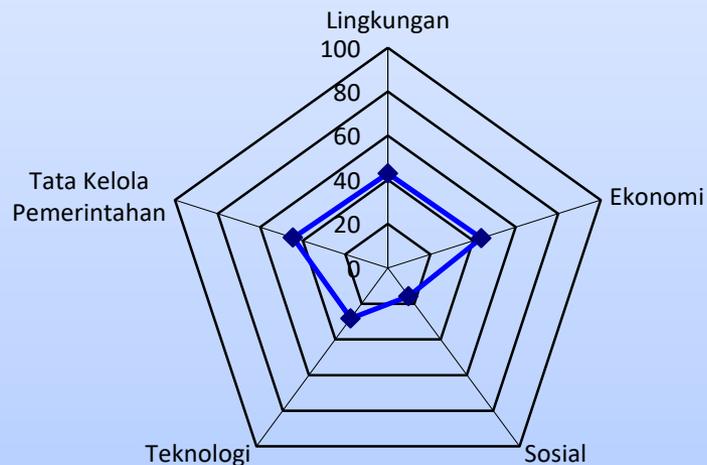
# Sustainable City

# Bandar Lampung : Kurang berkelanjutan



# Keberlanjutan Multikriteria Infrastruktur Kota Bandarlampung

DIAGRAM LAYANG-LAYANG



Sumber : Persada (2015)

No.	Kriteria	Nilai Indeks	Status Keberlanjutan
1	Lingkungan	42.88	Kurang Berkelanjutan
2	Ekonomi	43.88	Kurang Berkelanjutan
3	Sosial	15.80	Tidak berkelanjutan
4	Teknologi	28.32	Kurang Berkelanjutan
5	Tata kelola pemerintahan	44.58	Kurang Berkelanjutan
	Rata-rata	38.05	Kurang Berkelanjutan

# KOTA METRO : cukup berkelanjutan



# REFORMASI PEMBANGUNAN KOTA

1.

- Pembangunan sektoral → terpadu

2.

- Harmonisasi antar dimensi pembangunan berkelanjutan

3.

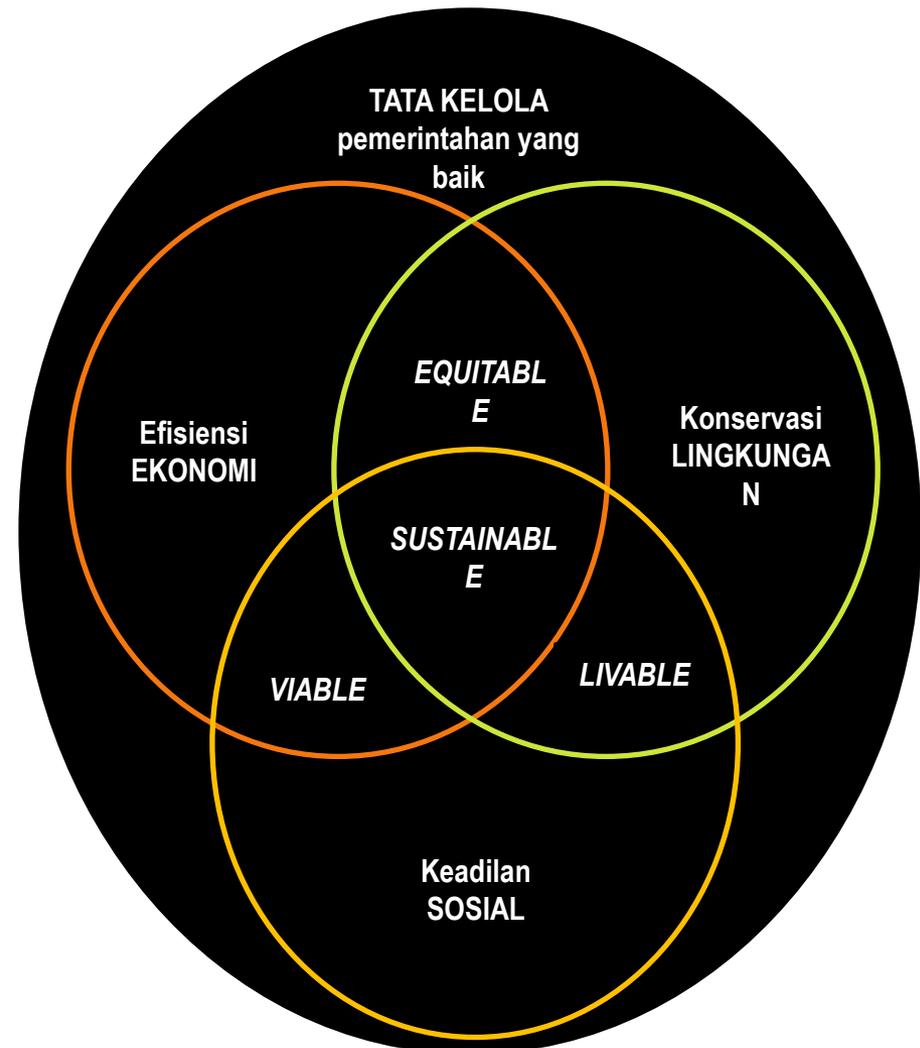
- Keberpihakan pembangunan infrastruktur

# 1. Pembangunan Terpadu

- Pergeseran dari pembangunan secara sektoral ke pembangunan terpadu (perencanaan, kelembagaan, anggaran)
- RPI2JM :keterpaduan perencanaan dan anggaran belum kelembagaan walaupun lahir di Kementrian PU yang meliputi sektor ke PU an → butuh kelembagaan yang kuat di daerah (misal: koordinasi walikota /sekda)

## 2. Harmonisasi antar dimensi

Harmonisasi antar dimensi adalah hubungan timbal balik antar dimensi (sosial, ekonomi, fisik lingkungan, tata kelola pemerintahan) yang berada dalam keselarasan dan keseimbangan, sehingga dapat menjamin keberlanjutan.



### 3. Keperpihakan dan Berkeadilan

*Keberpihakan dalam pembangunan infrastruktur berkelanjutan adalah memberikan perhatian lebih pada aspek kepentingan masyarakat pada setiap dimensi melalui tindakan perubahan.*

# TINDAKAN PERUBAHAN

## DIMENSI FISIK LINGKUNGAN

- Air bersih untuk kelompok miskin
- Peningkatan kualitas udara melalui angkutan umum massal
- Penyediaan ruang terbuka publik yang cukup
- Pengelolaan sampah berbasis masyarakat

## DIMENSI SOSIAL

- Peningkatan keterlibatan masyarakat dalam perencanaan kota melalui forum dialog 'tiada henti'
- Penyediaan infrastruktur yang mendorong perubahan perilaku

## DIMENSI EKONOMI

- Penyediaan infrastruktur yang mudah, murah dan nyaman untuk mendorong pengembangan UMKM

# IMPLIKASI MANAJERIAL

## TATA KELOLA PEMERINTAHAN YANG BAIK

1. Kepemimpinan visioner



2. Perencanaan terpadu



3. Anggaran efisien dan efektif



4. Penegakan hukum berkeadilan

# PENUTUP

- Pergeseran paradigma pendekatan pembangunan infrastruktur : sektoral → terpadu utk bbrp jenis infrastruktur → berkelanjutan (sosial, ekonomi, lingkungan)
- Hasil kajian status pembangunan infrastruktur di beberapa kota di Provinsi Lampung belum berkelanjutan, oleh sebab itu perlu ditingkatkan
- Persoalan pembangunan infrastruktur perkotaan bukan hanya soal teknis dan ekonomi, tetapi yang lebih penting adalah memulainya dengan pertimbangan sosial dan lingkungan

# PENUTUP (lanjutan...)

- Pemerintah Kota dan Kabupaten di Provinsi Lampung umumnya sudah memiliki perencanaan kota yang cukup baik, hanya implementasinya perlu lebih fokus pada konsep keberpihakan.
- Penyelesaian masalah perkotaan dapat dilakukan dengan cepat dengan dukungan riset dan teknologi informasi, dan diawali dengan kepemimpinan yang visioner.



**SEKIAN DAN TERIMA KASIH**