

## KARAKTER FISIK DAN SOSIAL REALESTAT DALAM TINJAUAN GERAKAN *NEW URBANISM*

Timoticin Kwanda

Staf Pengajar Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan, Jurusan Arsitektur – Universitas Kristen Petra

### ABSTRAK

Cepatnya urbanisasi akan menyebabkan lingkungan perkotaan yang kritis. Masalah lingkungan kritis yang dihadapi oleh kota-kota besar seperti Jakarta dan Surabaya adalah apa yang disebut dengan masalah “warna coklat” yaitu kurangnya air yang sehat, polusi udara yang berasal dari kendaraan bermotor dan industri, serta kemacetan lalu lintas. Untuk menyelesaikan masalah lingkungan ini, gerakan *New Urbanism* melalui konsep *Traditional Neighborhood Development* (TND) percaya bahwa masalah lingkungan ini dapat diatasi dengan perencanaan permukiman yang berorientasi pada pejalan kaki, multi fungsi, kepadatan tinggi, sehingga mengurangi kendaraan bermotor dan berakibat pada berkurangnya kemacetan lalu lintas dan polusi udara. Karakter fisik dan sosial lainnya adalah multi tipe rumah, taman publik yang lebih banyak dan rumah berteras depan yang akan mendorong interaksi sosial dalam lingkungan perumahan. Berdasarkan konsep ini, tulisan ini membahas karakter fisik dan sosial realestat di kota Jakarta dan Surabaya. Hasilnya menunjukkan bahwa pengembangan realestat di kota-kota ini merupakan salah satu penyebab masalah-masalah lingkungan yang ada di perkotaan.

**Kata kunci:** *new urbanism*, realestat.

### ABSTRACT

*Rapid urbanization will be critical to urban environments. The immediate and most critical urban environment problems facing several big cities, such as Jakarta and Surabaya, what are referred to as the “brown” problems, among them: lack of safe water, pollution from vehicles and industrial facilities, and congestion. To cope with these urban environmental problems, New Urbanism through the Traditional Neighborhood Development (TND) believes that it will cure the problems by pedestrian oriented planning, encouraging people to drive less, mixed land uses, higher density, then traffic congestion is reduced, and mitigate air pollution. Moreover, the other physical and social characters are mixed housing types, front porches, more park that will encourage more interaction, then restore a sense of community. Based on this concept, this paper discusses the physical and social characters of real estates in Jakarta and Surabaya. The results show that real estate developments in these suburban areas is one of the causes of urban environment problems.*

**Keywords:** *new urbanism*, *real estates*.

### PENDAHULUAN

Pada tahun 1990, penduduk Indonesia yang tinggal di perkotaan adalah sebesar 30,9% dan pada tahun 1995 telah mencapai 35% dari jumlah total penduduk. Sedangkan menurut proyeksi Bappenas, pada tahun 2000 jumlah penduduk kota akan menjadi 40% dan pada tahun 2010 akan mencapai 55%. Peningkatan jumlah penduduk yang luar biasa ini menghadirkan masalah bagi lingkungan kota yang biasa disebut juga sebagai masalah-masalah yang “berwarna coklat”, seperti kurangnya air bersih, buruknya kondisi sanitasi, masalah pembuangan sampah padat dan berbahaya, polusi udara dari kendaraan

bermotor dan industri, kecelakaan yang disebabkan oleh kemacetan dan kepadatan, hilangnya sumber daya budaya dan ruang terbuka.

Peningkatan jumlah penduduk yang pesat di perkotaan menunjukkan bahwa jumlah perjalanan per hari cenderung meningkat paling tidak sama dengan peningkatan jumlah penduduk.<sup>1</sup> Peningkatan jumlah perjalanan ini akan meningkatkan jumlah pemakaian kendaraan bermotor, sedangkan sumber terbesar polusi

---

<sup>1</sup> Mia Layne Birk dan P. Christopher Zegras. *Moving Toward Integrated Transport Planning: Energy, Environment, and Mobility in Four Asian Cities*. Washington, D.C.: International Institute For Energy Conservation, 1993, hal. 7.

udara di kota-kota besar adalah asap kendaraan bermotor. Sebagai contoh, 70% sampai dengan 80% dari total polutan udara berasal dari transportasi kendaraan, seperti di kota Manila dan Kuala Lumpur. Sedangkan untuk kota Surabaya, berdasarkan pengukuran kualitas udara yang dilakukan pada tahun 1982, 1988 dan 1990 menunjukkan bahwa kualitas udara kota Surabaya yang bersumber dari emisi kendaraan bermotor telah melebihi ambang batas, terutama untuk *suspended particulate matter* (SPM) dan kebisingan.<sup>2</sup>

Selain kualitas udara, kualitas air di perkotaan juga sangat kritis. Sebagai contoh, kondisi kualitas air di Jakarta sangat mengkhawatirkan dimana 90 persen sumur mengalami pencemaran dan sungai Ciliwung tidak layak sebagai sumber air baku (Nugroho, *Kompas* 23 Mei 2001). Kondisi ini terjadi pula pada kali Surabaya yang merupakan sumber air baku untuk PDAM, dimana mutu airnya masih berkisar antara kelas B minus dan C plus dibawah mutu yang disyaratkan yaitu kelas B (*Kompas*, 8 Mei 2001). Akibat dari masalah-masalah lingkungan ini harus dibayar dengan biaya yang tinggi, sebagai contoh menurut laporan Bank Dunia, pada tahun 1990 biaya kesehatan yang harus dibayar oleh penduduk Jakarta sebagai akibat dari polusi udara adalah sebesar US dollar 500 juta.<sup>3</sup>

Masalah-masalah lingkungan di perkotaan ini, telah memicu munculnya kesadaran akan pembangunan kota yang berkelanjutan. Salah satu gerakan pembangunan kota atau permukiman yang berkelanjutan adalah *New Urbanism* yang berkembang di Amerika Serikat. Gerakan ini percaya bahwa perbaikan lingkungan perkotaan akan tercapai dengan penataan kawasan permukiman yang berorientasi pada pejalan kaki dengan mengurangi penggunaan kendaraan bermotor dalam pola permukiman yang padat, multi fungsi, multi tipe, sehingga ruang terbuka hijau untuk publik semakin bertambah, interaksi komunitas semakin meningkat, konservasi lahan akan tercipta, dan polusi udara akan semakin berkurang.

Berdasarkan jiwa dari gerakan *New Urbanism* ini, penulis mencoba untuk menggambarkan kondisi fisik dan sosial pengembangan permukiman formal oleh para

pengembang yaitu realestat, terutama yang terdapat di kota Surabaya. Hasil dalam pembahasan ini, diharapkan dapat bermanfaat sebagai masukan baru dalam pengembangan kota, khususnya realestat yang berkelanjutan di Indonesia, baik bagi para pengembang maupun pemerintah kota yang berkedudukan sangat strategis dalam mengambil keputusan untuk kepentingan publik. Bagi masyarakat, pembahasan pembangunan permukiman yang berkelanjutan ini akan memberi kesadaran baru tentang pentingnya pertimbangan lingkungan dalam perencanaan permukiman. Dengan kesadaran ini, sebagai wujud partisipasi dalam pembangunan kota yang berkelanjutan, masyarakat sebagai konsumen diharapkan akan memilih realestat yang memperhatikan pembangunan yang berkelanjutan.

## GERAKAN NEW URBANISM DI AMERIKA SERIKAT

### Latar Belakang

Sejak Perang Dunia II, kawasan pinggir kota di Amerika Serikat merupakan tempat tinggal yang paling diminati. Hal ini dimungkinkan oleh perkembangan penemuan mobil dan pembangunan jalan tol yang memberi kesempatan kepada masyarakat untuk berpindah dari pusat kota ke pinggir kota. Perumahan di pinggir kota memberikan beberapa kenyamanan hidup, namun pertumbuhan yang begitu cepat juga menimbulkan beberapa masalah.

Masalah-masalah yang ada antara lain seperti kesemrautan pengembangan antara kawasan perumahan yang satu dengan yang lain, hilangnya "*sense of place*", penghuni yang terasingkan dari lingkungan perumahannya, ruang terbuka hijau berubah menjadi pertokoan, perumahan, dan tempat parkir, kawasan permukiman yang terisolasi meningkatkan ketergantungan pada penggunaan mobil, sehingga menyebabkan kemacetan dan polusi udara. Menyadari masalah-masalah ini, maka rencana kota mulai mencari solusi-solusi baru, seperti gerakan *New Urbanism* di Amerika Serikat.

### Sejarah Perkembangan *New Urbanism*

*New Urbanism* sering juga disebut antara lain sebagai *Traditional Neighborhood Development* (TND), perencanaan neotradisional *Transit-Oriented-Development* (TOD) atau

<sup>2</sup> *Ibid.*, hal. 41.

<sup>3</sup> Janis Bernstein, *The Urban Challenge in National Environmental Strategies*. The World Bank, Environmental Management Series paper No. 02, April 1995, hal. 7.

konsep pengembangan padat (*Compact Development*). Gerakan ini muncul pada tahun 1980-an sebagai suatu alternatif dari konsep pengembangan konvensional yang ada di permukiman-permukiman pinggiran kota Amerika Serikat. Seiring dengan perkembangan sosialisasi konsep ini, pada tahun 1989 Yayasan *Traditional Neighborhoods* menerbitkan suatu versi nasional tentang standar perencanaan TND untuk diperkenalkan kepada dewan-dewan kota. Kemudian dibentuk suatu organisasi yang dikenal dengan nama *Congress for the New Urbanism* (CNU). Pada pertemuan kongres keempat di tahun 1996, para peserta kongres setuju untuk membuat Traktat *New Urbanism* yang berisi tentang prinsip-prinsip, kebijakan, pedoman dan teknik-teknik desain.

Gerakan ini percaya bahwa konsep perencanaan neotradisional dapat menyelesaikan masalah-masalah perumahan di pinggiran kota yang selama ini ada sebagai akibat dari pendekatan konvensional. Konsep neotradisional ini mengacu pada karakter-karakter kota lama di Amerika Serikat, seperti kapling yang kecil, GSB yang pendek atau nol, rumah dengan teras depan, ruang publik yang banyak, penggunaan lahan multi fungsi, jalan yang sempit dan saling berhubungan. Karakter seperti ini terdapat pada kota-kota, seperti Charleston, Carolina Selatan, Kota Tua Alexandria, Virginia dan Marblehead, Massachusetts. Gerakan seperti ini juga sedang berkembang di Eropa yaitu *The Urban Villages Forum* di Inggris dan *The European Sustainable Cities Campaign* di daratan Eropa.

### Prinsip-Prinsip Perencanaan dan Perancangan *New Urbanism*

Secara umum, gerakan *New Urbanism* berpegang pada beberapa prinsip perencanaan untuk pembangunan kota, yaitu:

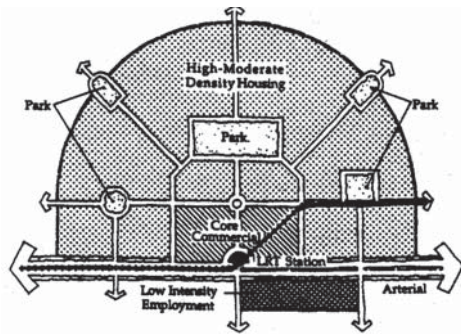
1. Restorasi pusat kota dan kota yang ada dalam satu kesatuan wilayah metropolitan.
2. Pembentukan kembali kawasan permukiman pinggiran kota yang tak teratur menjadi suatu lingkungan masyarakat yang hidup dan penggunaan lahan yang multi fungsi.
3. Konservasi lingkungan alam.
4. Pelestarian peninggalan-peninggalan lingkungan buatan.
5. Penggunaan lahan dan penghuni harus beragam dalam suatu lingkungan masyarakat.
6. Pejalan kaki termasuk juga kendaraan umum dan mobil harus dirancang dalam suatu lingkungan masyarakat.

7. Kota harus dibentuk oleh bentuk fisik yang jelas dan ruang publik yang mudah dicapai.
8. Kawasan kota harus dibentuk oleh desain arsitektur dan lansekap yang menghargai sejarah lokal, iklim, ekologi, dan praktek pembangunan.

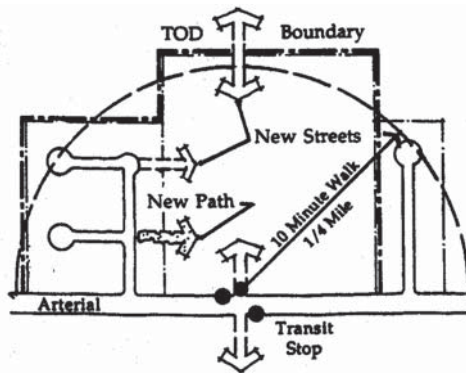
Sedangkan dalam perencanaan dan perancangan permukiman, gerakan *New Urbanism* berpegang pada prinsip-prinsip sebagai berikut:

1. Penggunaan lahan dan tipe rumah yang beragam yaitu integrasi penggunaan lahan perumahan, pertokoan, perkantoran skala lingkungan pada pusat kawasan perumahan. Dengan penggunaan lahan multi fungsi, maka seluruh kebutuhan sehari-hari untuk penghuni dapat dipenuhi dalam satu kawasan, sehingga akan mengurangi kemacetan lalu lintas (gambar 1). Dengan tipe rumah yang beragam diharapkan dapat mengurangi kesenjangan sosial antara yang kaya dengan yang miskin.
2. Kepadatan yang tinggi yaitu suatu kawasan perumahan yang padat (*compact*) dengan sarana lingkungan, seperti pertokoan dan perkantoran serta tempat transit kendaraan umum, sehingga dapat dicapai dengan berjalan kaki (konsep *pedestrian pocket*) dengan radius maksimal  $\frac{1}{4}$  mil atau 400 meter. Untuk memperpendek jarak jangkauan ke pusat lingkungan, maka luas kapling diperkecil dan dengan membangun perumahan vertikal (gambar 2).
3. Jumlah ruang publik yang lebih banyak dan penempatan rumah yang saling mendekat, serta dekat ke jalan untuk menciptakan interaksi sosial yang lebih baik antar penghuni (gambar 1).
4. Jaringan jalan yang menyambung dimungkinkan dengan pola papan catur (*gridiron*), sehingga memberi rute alternatif bagi kendaraan bermotor. Pola jalan *grid* yang merupakan jalan tembus diyakini lebih "demokratis" karena memberi kesempatan lebih besar kepada penghuni untuk berpartisipasi dalam interaksi sosial.
5. Desain berorientasi pada pejalan kaki yaitu berupa trotoar pada jalan dan gang yang terletak diantara halaman belakang rumah, yang berfungsi untuk mencapai tempat transit kendaraan umum, sehingga mengurangi ketergantungan pada kendaraan bermotor. Untuk menciptakan trotoar yang bersahabat, maka jalan dipersempit, penghijauan jalan diperbanyak, mengurangi GSB, rumah berteras

- depan (gambar 3) dan menempatkan garasi di depan kapling rumah.
6. Dengan kondisi seperti ini, serta luas kapling yang kecil dan berkepadatan tinggi, maka pada akhirnya konservasi alam dan efisiensi biaya akan tercapai dan polusi lingkungan akan berkurang dengan berkurangnya pemanfaatan lahan dan penggunaan kendaraan bermotor.



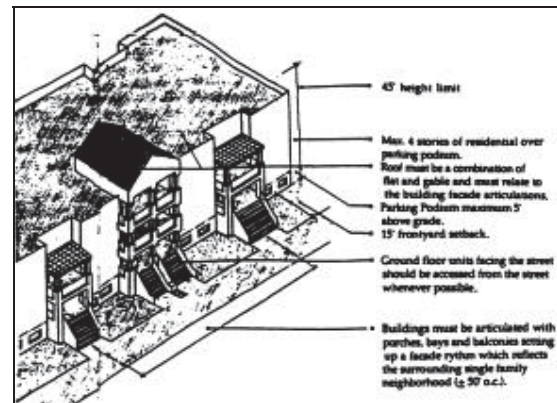
Gambar 1. Multi Fungsi, Kepadatan Tinggi dan Ruang Publik pada Konsep TOD



Gambar 2. Konsep Pedestrian Pocket, Berorientasi pada Pejalan Kaki

Pada saat ini di Amerika Serikat telah berkembang lebih dari seratus realestat yang direncanakan dengan bepedoman pada gerakan *New Urbanism*. Salah satu contoh realestat yang menerapkan konsep TND atau prinsip-prinsip *New Urbanism* adalah perumahan Northwest Landing di kota Du Pont, Washington yang direncanakan oleh Peter Calthorpe pada tahun 1995. Kawasan perumahan seluas 1.200 ha ini dirancang multi fungsi yaitu selain rumah tinggal terdapat pula kondominium dan apartemen sewa (prinsip *mixed-use* dan kepadatan tinggi), jarak jangkauan bagi pejalan kaki ke sarana umum (konsep *pedestrian pocket*), prinsip interaksi komunitas dengan ciri khas tampak depan rumah

berupa teras, taman serta ruang terbuka seperti rawa-rawa dan jalan setapak pada setiap unit lingkungan perumahan yang merupakan 40% dari total luas lahan (prinsip konservasi alam).<sup>4</sup>



Gambar 3. Rumah dengan Teras Depan untuk Meningkatkan Interaksi Sosial

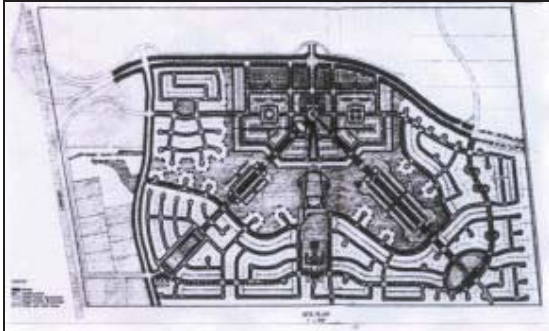
#### Tokoh-Tokoh Gerakan *New Urbanism*

Beberapa tokoh dalam gerakan ini adalah Peter Calthorpe, Andres Duany dan Elizabeth Plater-Zyberk. Calthorpe adalah seorang praktisi perancang kota yang pernah kuliah di jurusan arsitektur Universitas Yale (1975), kemudian bekerja untuk arsitek negara bagian California yaitu Sim Van der Ryn. Keduanya bersama-sama menulis buku tentang arsitektur solar berjudul *Sustainable Communities*. Pada tahun 1989, realestat pertama yang direncanakannya dengan konsep TOD adalah *Laguna West* (gambar 4). Permukiman seluas 324 ha ini menyediakan sistem pedestrian yang terarah dengan jangka waktu berjalan kaki maksimum 10 menit untuk mencapai kendaraan umum, desain rumah dengan teras depan agar penghuni rumah dapat duduk dan menyapa warga lain yang lewat, dan pusat lingkungan berupa taman terbuka hijau sebagai pusat kegiatan masyarakat untuk menciptakan *sense of community*.

Selain Laguna West, beberapa realestat dan kawasan kota yang dikembangkan oleh Calthorpe adalah Sacramento, San Diego, South Brentwood (57 ha) di California (gambar 5), Portland di Oregon (gambar 6), dan *Green City* di Philipina dengan prinsip-prinsip ekologi seperti sistem drainase alami. Di kota Portland,

<sup>4</sup> "New Urbanism Thrives In Pacific Northwest," *Professional Builder*, August 1999, hal. 42-43.

Oregon, konsep TOD diterapkan untuk mencegah pengembangan perumahan dengan kepadatan rendah di pinggiran kota. Dengan pengembangan permukiman berkepadatan tinggi khususnya pada kawasan transit yaitu kawasan seluas 20-65 ha yang dapat ditempuh 10 menit oleh pejalan kaki atau sampai radius 700 meter, sehingga akan bermanfaat bagi perlindungan sumber daya lingkungan dengan berkurangnya pemanfaatan lahan.<sup>5</sup>



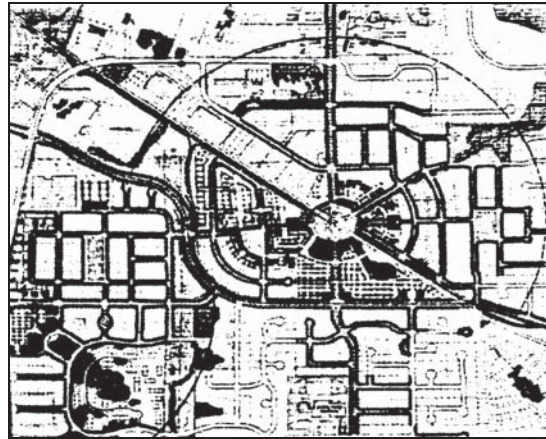
**Gambar 4. Laguna West, Proyek Pertama Peter Calthorpe dengan Konsep TOD**



**Gambar 5. Jalan dengan Pepohonan di South Brentwood Dikembangkan oleh Penyanyi Lagu Rakyat Joan Baez**

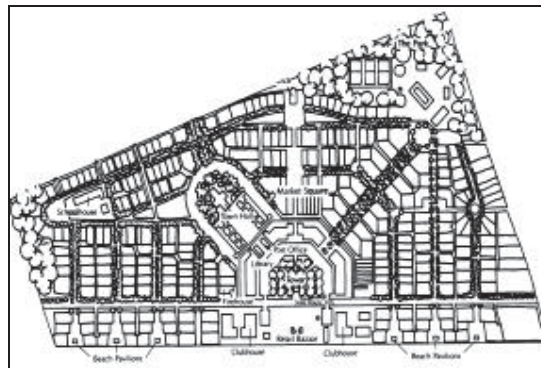
Tokoh terkemuka TND lainnya adalah pasangan suami istri Andres Duany dan Elizabeth Plater-Zyberk. Keduanya adalah arsitek lulusan Princeton dan Yale yang sangat dipengaruhi oleh pandangan-pandangan Leon Krier, seorang ahli teori arsitektur dari Eropa. Menurut Krier, kota-kota di dunia Barat telah mengalami masa suram sejak masa revolusi industri, pemisahan penggunaan lahan (fungsi tunggal) secara alami adalah anti-ekologi dan

harus diganti dengan perencanaan kota tradisional yang memahami hak setiap manusia untuk mencapai semua fungsi kehidupan kota dengan berjalan kaki.



**Gambar 6. Proyek LUTRAQ di Portland**

Beberapa kawasan perumahan yang direncanakan oleh Duany adalah Kentland, Maryland (150 ha), Blount Spring, Alabama (185 ha), Bedford, New Hampshire, Belmont Forest, Virginia (112 ha), Gaithersburg, Maryland (145 ha), dan Seaside seluas 32 ha di Florida (gambar 7). Untuk menerapkan TND di Seaside, Duany menerapkan standar perencanaan antara lain, seperti 5% lahan untuk sarana umum dan satu kapling diantaranya khusus untuk tempat penitipan anak. Selanjutnya, pola jalan *gridiron*, jalan sempit dengan damija 7 meter, radius sudut blok tidak boleh melebihi 8 meter (sudut yang tajam akan memperlambat kecepatan kendaraan), tempat parkir di samping atau di depan kapling pada salah satu sisi jalan, terdapat pedestrian, gang (gambar 8), dan rumah dengan teras depan.



**Gambar 7. Rencana Tapak Seaside oleh Duany**

<sup>5</sup> Gordon Oliver, "1000 Friends are Watching," *Planning*, November 1992, hal. 12.



Gambar 8. Gang untuk Pejalan Kaki di Belakang Rumah

### Kritik Terhadap *New Urbanism*

Konsep *New Urbanism* untuk solusi masalah real estat di pinggiran kota telah banyak menerima pujian dari berbagai pihak, seperti arsitek, planolog, pemerhati lingkungan, dan birokrat pemerintah. Namun, gerakan ini juga menerima beberapa kritikan antara lain:

1. lebih mementingkan hal-hal yang tampak secara fisik dan melupakan hal-hal yang bersifat sosial, politik dan ekonomi.
2. dalam kenyataan, banyak real estat dengan konsep TND sulit untuk menciptakan penggunaan lahan yang multi fungsi bagi pembentukan suatu komunitas. Selain itu, beberapa proyek yang menerapkan konsep TND ini tidak dapat mencapai tujuan semula yaitu perumahan yang inklusif melainkan menjadi perumahan-perumahan yang eksklusif hanya untuk kelas menengah atas, seperti beberapa real estat di kota Austin, Texas yaitu Spring Hollow Farm, New Commerce Village, and City of the Immortals.<sup>6</sup>
3. konsumen tidak peduli dengan apa yang ditawarkan oleh para *new urbanist* melainkan konsep konvensional yang berorientasi pada kendaraan bermotor.<sup>7</sup> Para konsumen terutama kelas menengah dan atas masih tertarik dengan kapling yang luas, kepadatan rendah dan fungsi lahan tunggal. Sedangkan bagi para pengembang tentunya demi keuntungan harus memenuhi keinginan ini.

<sup>6</sup> Ruth E. Knack, "Repent Ye Sinners, Repent," *Planning*, August 1989, hal.10.

<sup>7</sup> Charles C. Tu dan Mark J. Eppli, "Valuing New Urbanism: The Case of Kentlands," *Real Estate Economics*, 1999, vol. 27, hal. 425.

Kendala lain adalah kekuatiran konsumen tentang masalah keamanan dengan konsep gang di belakang kapling rumah.

4. bukan mengurangi kemacetan lalu lintas, bahkan sebaliknya mungkin akan menciptakan kemacetan lalu lintas, karena secara teoritis jarak jangkauan yang dekat akan mengurangi rata-rata biaya perjalanan, biaya perjalanan yang murah cenderung akan menambah jumlah perjalanan dan meningkatkan total kilo meter jarak perjalanan.<sup>8</sup>

Selain itu, salah satu kasus proyek TND yang ditunda karena ditentang oleh masyarakat adalah perumahan Lakeside di pinggiran kota Dallas, Texas yang direncanakan oleh Andres Duany dan Elizabeth Plater-Zyberk pada tahun 1994. Pada kasus ini, masyarakat sekitar proyek Lakeside berkeberatan dengan rencana perumahan dengan kepadatan tinggi yaitu apartemen 5-6 lantai. Dalam asumsi mereka apartemen akan menimbulkan kriminalitas, kekerasan, geng, dan akhirnya menurunkan nilai jual properti pada kawasan sekitarnya.<sup>9</sup> Menghadapi kritikan-kritikan ini, tokoh *New Urbanism*, Peter Calthorpe, berpendapat bahwa "membangun suatu komunitas adalah suatu fenomena 200 tahun."

### POLA PERKEMBANGAN REALESTAT

Suatu studi tentang pola penggunaan lahan dan moda transportasi di 32 kota di dunia menunjukkan bahwa peningkatan intensitas penggunaan lahan atau kepadatan orang per ha dapat menyumbangkan penurunan jumlah transportasi kendaraan bermotor yang berarti mengurangi konsumsi energi (bensin), sehingga akhirnya akan menurunkan polusi udara di perkotaan.<sup>10</sup> Dengan kata lain, pola perkembangan kota akan mempengaruhi pola pemakaian kendaraan bermotor, semakin rendah kepadatan suatu kota (menyebarkan) maka akan semakin besar pemakaian kendaraan bermotor, dan sebaliknya semakin padat suatu kota maka akan semakin sedikit jumlah pemakaian kendaraan bermotor.

<sup>8</sup> *Ibid.*, hal. 428.

<sup>9</sup> Mark Alden Branch, "No Neotrad in My Backyard, Dallas Suburb Says," *Planning*, January 1996, hal. 20.

<sup>10</sup> Mia Layne Birk dan P. Christopher Zegras. *Moving Toward Integrated Transport Planning: Energy, Environment, and Mobility in Four Asian Cities*. Washington, D.C.: International Institute For Energy Conservation, 1993, hal. 58.

Pada akhirnya, kedua pola ini akan mempengaruhi kualitas udara suatu kota. Dalam sejarah perkembangan real estat di Indonesia baik sebelum maupun sesudah masa kemerdekaan, menunjukkan suatu pola perkembangan yang menyebar seperti pembahasan berikut ini.

### Pola Awal Perkembangan Real estat

Pada awalnya, permukiman yang ada di kota-kota di Indonesia adalah kawasan perkampungan penduduk lokal yang bermukim di simpul-simpul jasa distribusi perdagangan dan transportasi yaitu seperti pasar, tepi sungai, muara sungai, tepi jalan utama. Kegiatan ekonomi berperan besar dalam pertumbuhan kota, maka seiring dengan perkembangan kegiatan perdagangan terjadi akumulasi penduduk yang terus menerus bertambah membentuk suatu komunitas kampung. Sampai saat ini, sejarah perkembangan permukiman kampung di simpul-simpul jasa distribusi masih tercermin dari nama-nama kampung seperti Pasar Senen, Pasar Minggu, Pasar Jumat, Pasar Ikan dan Sunda Kelapa di kota Jakarta dan nama kampung seperti Pasar Genteng, Pasar Wonokromo, Pasar Keputran dan Pasar Pucang di kota Surabaya.

Selanjutnya, pada masa Tanam Paksa (*The Culture System*, 1830-1870), kota-kota di Indonesia masih berkarakter pedesaan atau kampung dan permukiman yang terbentuk menurut pengelompokan etnis, seperti yang digambarkan oleh Thomas Karsten sebagai berikut:

*Even the towns still had a definitely rural and tropical character, and were little more than overgrown villages. . . . , true urban activities played rather a small role. As regards housing, the Europeans lived in large, spacious 'old Indies' houses with enormous yards . . . . The kampongs were extensive, but the building in them were primitive and scattered, hence a certain amount of crops were still usually grown in the compounds. The Chinese were required to live in the 'Chinese camp' . . . , was the only section of the town fully built up.<sup>11</sup>*

Namun setelah tahun 1890, penduduk kota bertumbuh cepat sebagai akibat kegiatan ekonomi yang bertumbuh dengan cepat, pembangunan dan pembentukan perusahaan-

perusahaan perdagangan, perbankan dan industri dimulai. Meminjam teori *human ecology* dari Robert E. Park (Chicago School) tentang kompetisi ruang maka selanjutnya terjadi proses invasi, suksesi dan dominasi ruang atau lahan oleh pendatang bangsa Eropa ke kampung-kampung mulai terjadi, sehingga penduduk kampung harus berpindah ke perkampungan lainnya yang tentunya akan menambah kepadatan penduduknya, seperti diuraikan oleh Thomas Karsten:

*The rapid expansion of the towns naturally led the Europeans to buy more and more land, preferably along the existing highways. This was to a large extent not farm and pasture land, as was the case in the Netherlands, but land where there already were kampongs, so that the Native population driven from there had to resort to an ever-increasing concentration of housing on the remaining kampong lands. The Chinese population remained in the 'Chinese camp', . . . .<sup>12</sup>*

### Pola Perkembangan Menyebar pada Real estat di Surabaya

Seperti yang diuraikan oleh Thomas Karsten, pola awal perkembangan real estat di Surabaya relatif sama dengan kota-kota besar lainnya, seperti Jakarta dan Semarang. Sebelum masa kemerdekaan, real estat di kota Surabaya banyak dikembangkan menyebar ke pinggiran-pinggiran kota pada masa itu untuk bangsa Eropa, seperti perumahan-perumahan di kawasan-kawasan Embong dan Darmo yang awalnya merupakan lahan perkampungan atau persawahan.

Setelah kemerdekaan, dengan pola yang sama perumahan berkembang dengan pola menyebar ke pinggiran-pinggiran kota. Peningkatan jumlah penduduk di perkotaan telah menyebabkan semakin meningkatnya kebutuhan akan berbagai prasarana dan sarana kota termasuk perumahan. Peningkatan kebutuhan perumahan ini menyebabkan kota terus berkembang ke pinggiran kota pada masa itu yang harus menggusur kawasan perkampungan dan lahan produktif seperti sawah dan tambak. Sebagai contoh, pada tahun 1993 luas sawah di kota Surabaya adalah sebesar 1.350 ha, namun dalam kurun waktu 5 tahun yaitu pada tahun 1998 luas sawah telah menyusut lebih dari

<sup>11</sup> W.F. Wertheim (ed.). *The Indonesian Town*, 1958, hal. vi.

<sup>12</sup> *Ibid*, hal. vii.

setengah menjadi 444,032 ha (*Surabaya Dalam Angka*, 1998).

Namun selanjutnya dengan semakin berkurangnya lahan, maka pembangunan perumahan dengan pola yang sama (menyebar) semakin bergeser ke pinggiran kota yang masih memiliki harga lahan yang relatif murah. Sebagai contoh, pada periode pertama (1970–1990) perkembangan realestat di kota Surabaya dimulai dengan pembangunan perumahan oleh pihak pengembang swasta dalam skala besar di pinggiran kota Surabaya Barat. Pada tahun 1973, kawasan seluas 600 ha milik PT. Pembangunan Darmo, yang kemudian terpecah menjadi 3 (tiga) pengembang yaitu Darmo Permai seluas 300 ha, Darmo Grande (125 ha) dan Darmo Satellite Town seluas 175 ha. Sedangkan pada tahun 1976 di kawasan Surabaya Timur berkembang kawasan realestat skala besar bernama Dharmahasuda Indah seluas 275 ha.

Sedangkan pada periode kedua (1991-2000) realestat tetap berkembang dengan pola menyebar semakin ke pinggiran kota. Sejak tahun 1990-an, pemerintah menghimbau para pengembangan untuk membangun perumahan skala besar dan secara tegas lagi tercantum dalam Undang Undang No. 4 tahun 1992 tentang *Perumahan dan Permukiman* yaitu konsep Kasiba dan Lisiba. Kebijakan ini yang didukung dengan kebijakan perbankan yang sangat mudah memberikan kredit investasi di bidang perumahan telah memacu para pengembang untuk berlomba-lomba mengembangkan perumahan skala besar di disekitar kota metropolitan seperti Botabek dan Gerbangkertasi (Gresik, Bangkalan, Mojokerto, dan Sidoarjo) dengan berbagai promosinya sebagai kota baru yang mandiri.

Misalnya, di kawasan Botabek perumahan-perumahan skala besar ini antara lain Bumi Serpong Damai (6.000 ha), Kota Tigaraksa (3.000 ha), Citra Raya Tangerang (2.000 ha), Kota Legenda (2.000 ha), Royal Sentul (2.000 ha), dan Lippo Cikarang (2.000 ha). Sedangkan pada periode yang sama terjadi ekspansi oleh pengembang-pengembang sukses dari Jakarta ke kota Surabaya dengan mengembangkan realestat skala besar, seperti Citra Raya (1991) seluas 1000 ha, Graha Famili (1990) seluas 250 ha, Pakuwon Indah (1993) seluas 400 ha, Laguna Indah (1994) seluas 560 ha, dan Bukit Villa Emas (1998) seluas 45 ha.

Sebagai kota mandiri kota-kota baru ini diharapkan dapat memberi lapangan pekerjaan bagi para penghuninya, namun kenyataannya

sebagian besar penghuni perumahan skala besar ini masih bergantung pada kota induknya. Sebagai contoh, menurut penelitian di kota baru Depok hanya 36,9% dari jumlah para pekerja yang terserap, sisanya sebesar 63,1% bekerja di Jakarta.<sup>13</sup> Kenyataan ini menimbulkan permasalahan baru bagi kota inti seperti Jakarta, yaitu pertama, semakin tingginya kemacetan lalu lintas terutama pada jam-jam sibuk. Dinas Lalu Lintas Angkutan Jalan (DLLAJ) mencatat, di Jakarta terdapat 71 lokasi yang menjadi titik rawan kemacetan dan biang keladi kemacetannya adalah kendaraan pribadi yang merupakan 97,5% dari total kendaraan yang ada (tahun 1999, 372,044 unit kendaraan).

Kedua, kepadatan lalu lintas semakin meningkat dan bahkan terjadi kemacetan lalu lintas pada jam pulang kerja pada jalan-jalan utama dan jalan tol menuju perumahan-perumahan di pinggiran kota. Sebagai contoh, tingginya beban jalan tol Jakarta-Cikampek dapat terlihat dari pemandangan antrian di mulut gerbang tol terutama pada pagi dan sore hari. Pemandangan yang serupa juga terlihat pada jalan tol Jakarta-Tangerang-Merak. Pada tahun 1993, jumlah perjalanan warga Jabotabek adalah sejumlah 27,9 juta per hari, dan pada tahun 2010 angka ini akan meningkat menjadi 50 juta perjalanan perhari.<sup>14</sup>

Hal ini dapat dimengerti karena pelayanan angkutan umum yang masih buruk memaksa masyarakat untuk semakin tergantung pada kendaraan pribadi. Sebagai contoh, para pekerja yang tinggal di kawasan Botabek lebih suka memilih kendaraan pribadi karena transportasi sangat vital bagi mereka. Seorang pekerja yang tinggal di Tangerang dan bekerja di Jakarta lebih memilih membeli mobil bekas dengan mencicil Rp.360.000,- per bulan daripada harus memanfaatkan angkutan umum yang kurang lebih juga harus menghabiskan biaya sejumlah Rp.240.000,- per bulan (*Kompas*, 18 Mei 2001).

### Karakter Fisik dan Sosial Realestat

Dari tinjauan konsep *New Urbanism*, perumahan-perumahan di pinggiran kota-kota

<sup>13</sup> Soegijoko, Budhy Tjahjati S., "Arah Perkembangan Kota-Kota Baru dalam Perspektif Kebijaksanaan Tata Ruang Nasional," dalam *Perumahan Rakyat Untuk Kesejahteraan dan Pemerataan*. Jakarta: Menteri Negara Perumahan Rakyat Republik Indonesia, hal. 11.

<sup>14</sup> *Era Baru Bisnis Realestat*. Dewan Pengkajian Masalah Perumahan dan Permukiman Real Estate Indonesia 1992-1995, hal. 49.

besar seperti Jakarta dan Surabaya memang direncanakan dengan berorientasi pada transportasi pribadi sebagai akibat dari pola perkembangan yang menyebar. Dengan berorientasi pada kendaraan pribadi, maka karakteristik fisik realestat adalah sebagai berikut:

1. pedestrian relatif tidak dibutuhkan lagi atau sengaja tidak disediakan, baik pada jalan kolektor maupun jalan lokal untuk efisiensi biaya. Kenyamanan dan keamanan pejalan kaki terabaikan. Kalaupun trotoar disediakan tidak dihubungkan untuk ke tempat transit kendaraan umum atau sarana-sarana umum lainnya.
2. prasarana jalan di kawasan perumahan direncanakan relatif lebar, kecuali pada perumahan sederhana (RS/RSS) dimana jalan lokal direncanakan hanya untuk pejalan kaki, namun pada akhirnya juga dilewati oleh kendaraan motor, khususnya sepeda motor, karena jarak jangkauan yang jauh dari tempat transit kendaraan umum.

### POLA PEMBANGUNAN PERUMAHAN DI INDONESIA

Dalam pembangunan perumahan ternyata pihak swasta merupakan pelaku pembangunan yang paling dominan, selama beberapa Pelita ini. Menurut statistik Lingkungan Hidup Indonesia tahun 1999, selama Pelita VI (1994-1999) total jumlah rumah yang telah dibangun adalah sebesar 601.697 unit rumah. Dari jumlah tersebut pihak swasta (REI) membangun sebanyak 62,36%, sisanya dibangun oleh Perumnas (27,73%) dan Koperasi (9,91%). Hal ini menunjukkan bahwa telah terjadi penggeseran wilayah kerja/pengaruh atau *domain* pengadaan rumah, yang semula merupakan domain pribadi-komunal menjadi domain publik (Silas, 2000).

Dengan peran yang kuat dari pihak swasta dan dukungan penuh dari pemerintah (perijinan dan pemberian kredit konstruksi), maka pengadaan rumah menjadi tergantung pada pemerintah yang dimainkan melalui kerjasama dengan pihak swasta. Rumah menjadi komoditi yang dijual belikan sebagai salah satu pilihan investasi untuk mencari laba sebesar-besarnya, sehingga makna rumah telah bergeser dari pengertian *omah-omah* (bertanggung jawab mensejahterakan keluarga) menjadi pengertian ekonomi (seperti harga, permintaan, pasar, dan nilai).

### Karakter Fisik dan Sosial Realestat

Akibatnya dari perubahan domain dalam pembangunan perumahan ini, maka karakteristik fisik dan sosial realestat adalah sebagai berikut:

1. tampilan dan tatanan rumah tidak ditekankan lagi pada penyelenggara (penghuni dan anggota keluarga) dan kondisi iklim setempat tetapi pada penampilan yang dikehendaki oleh pasar dan pemodal (Silas, 2000). Sehingga tidak mengherankan kalau tampilan rumah di kawasan realestat dengan langgam yang asing bagi masyarakat Indonesia. Sebagai contoh, beberapa perumahan di Jabotabek dengan langgam Mediterania (Bukit Gading), arsitektur bergaya seluruh Dunia (Kota Bunga Puncak: vila Jepang, Kobi, Thailand, Belanda, Swiss, Nottingham, vila Manchester), *Georgian Style* (Villa Gading Indah), di Surabaya seperti gaya Paris (Villa Bukit Mas).
2. komposisi penggunaan lahan dimanfaatkan semaksimal mungkin untuk lahan yang efektif yaitu lahan perumahan (lebih besar dari 60%) dan sarana perdagangan yang dapat dijual. Sebagai contoh, dari 27 perumahan yang ada di Surabaya, 15 realestat atau sebesar 56% memanfaatkan lahannya untuk perumahan lebih dari 60% (tabel 1). Akibatnya adalah lahan-lahan untuk kepentingan publik seperti taman dan fasilitas umum lainnya disediakan sekecil mungkin. Taman-taman biasanya disediakan sebagai lahan yang "tersisa" yang tidak efektif direncanakan untuk kapling-kapling rumah. Walaupun ada lahan hijau, pertimbangan utama adalah tetap pertimbangan bisnis, misalnya lahan hijau yang dapat menghasilkan dana dan meningkatkan nilai jual perumahan yaitu seperti lapangan golf. Sebagai contoh, maraknya perumahan golf di kawasan Bogor dan kasus perencanaan perumahan golf di kawasan Surabaya Barat.
3. tipe rumah yang beraneka ragam telah diterapkan pada perumahan skala besar sesuai ketentuan pemerintah tentang komposisi 1:3:6 (SKB Tiga Menteri), namun karena pertimbangan pasar maka rumah-rumah sederhana diletakan pada suatu blok perumahan tertentu terpisah dengan blok perumahan menengah dan mewah agar nilai jual yang lebih tinggi pada perumahan mewah tetap tercapai. Dengan pemisahan blok-blok perumahan ini, maka interaksi sosial antar berbagai stratifikasi sosial tidak tercapai.

4. kepadatan penduduk relatif rendah berkisar antara 50 – 200 jiwa per ha, kecuali pada perumahan sederhana kepadatan berkisar antara 300-400 jiwa per ha (tabel 1), berakibat pada konsumsi lahan yang relatif luas dan jarak jangkauan yang relatif jauh bagi pejalan kaki bila dibandingkan dengan konsep *compact* pada TND.
5. konsep multi fungsi pada perumahan skala besar dapat diterapkan karena luas lahan yang tersedia mencukupi, namun hal ini tidak terjadi pada perumahan sederhana yang luas lahannya relatif kecil dan daya dukung penduduknya sedikit, misalnya dibawah 30 ha dimana ketentuan kawasan terkecil dalam perencanaan kota yaitu Unit Masyarakat adalah dengan luas maximum 30 ha dengan daya dukung penduduk 3.500 jiwa. Walaupun sarana perumahan tersedia pada perumahan-perumahan skala besar ini, frekwensi lalu lintas kendaraan bermotor masih relatif tinggi, pertama karena jarak jangkauannya relatif jauh dan kedua karena tidak tersedianya sarana pedestrian yang nyaman (teduh) dan berhubungan langsung dengan sarana umum yang dituju.

## KESIMPULAN

Berdasarkan tinjauan konsep *New Urbanism*, maka dapat disimpulkan bahwa pola perkembangan menyebar dan pola pembangunan realestat yang didominasi oleh pihak swasta membentuk karakter fisik dan sosial realestat antara lain, berorientasi pada kendaraan bermotor, kepadatan rendah, penggunaan lahan yang maksimal untuk perumahan, jumlah taman publik yang minimal, fungsi lahan tunggal kecuali pada realestat skala besar, tipe rumah dikelompokkan sesuai dengan kelompok kelas masyarakat, sehingga interaksi sosial relatif kurang.

Sebagai akibat dari karakter fisik dan sosial ini, realestat menjadi salah satu sebab bagi masalah lingkungan kota yang ada, seperti polusi udara yang disebabkan oleh perencanaan yang berorientasi pada kendaraan bermotor, kepadatan rendah serta kurangnya lahan hijau. Berkurangnya lahan hijau dan produktif (pertanian), tergesurnya perkampungan kota disebabkan oleh kebutuhan lahan yang relatif luas sebagai akibat dari konsep perencanaan dengan kepadatan yang

**Tabel 1. Kepadatan Penduduk dan Komposisi Penggunaan Lahan Realestat di Surabaya, Tahun 1970-1999**

No.	Tahun Pemb.	Nama Perumahan	Lokasi	Luas (ha)	Kepadatan (org/ha)	Tata Guna Lahan*		
						Wisma (%)	Karya & Suka (%)	Marga (%)
01.	1973	Dharma Husada	Dharmahusada	10	96	77	3	20
02.	1974	Manyar Tempotika	Manyar	50	93	56	24	20
03.	1975	Tenggilis Mejoyo	Tenggilis	100	75	76	6	18
04.	1976	Prapen Indah	Prapen	50	130	61	11	28
05.	1976	Kertajaya/ D. H. Indah	Mulyorejo	250	91	56	15	29
06.	1978	Wisma Mukti	Semolowaru	18	126	63	11	26
07.	1980	Chris Kencana	M.Sungkono	10	175	55	7	38
08.	1981	Villa Kalijudan Indah	Kalijudan	28	97	61	6	33
09.	1983	Semolowaru Elok	Semolowaru	18	185	74	6	20
10.	1984	Kutisari Indah	Kutisari	59	161	73	8	19
11.	1985	Pondok Nirwana I & II	Kedung Baruk	28	140	70	12	18
12.	1985	Wisma Gunung Anyar	Gunung Anyar	43	175	70	10	20
13.	1985	Margorejo Indah	Margorejo	40	94	58	7	35
14.	1986	Sutorejo Prima Indah	Dukuh Sutorejo	29	150	65	15	20
15.	1989	Delta Permai	Panjang Jiwo	15	122	57	13	30
16.	1989	Taman Intan	Nginden	47	140	70	7	23
17.	1990	Graha Prima I	Mulyosari	8,5	352	67	8	25
18.	1990	Griyo Mapan Sentosa	Rungkut Tengah	33	163	65	16	19
19.	1990	Graha Famili	Pradah Kendal	280	92	55	34	11
20.	1992	Nirwana Eksekutif	Wonorejo	62	144	58	9	33
21.	1993	Galaxy Bumi Permai	Semolowaru	100	124	62	13	25
22.	1994	Graha Prima II	Mulyosari	7,5	456	72	2	26
23.	1994	Laguna Indah	K. Putih Tambak	560	60	36	41	23
24.	1995	Dian Istana	Menganti	60	58	57	8	35
25.	1995	Pantai Mentari	Kenjeran	50	50	59	2	39
26.	1998	Bukit Villa Emas	Dukuh Pakis	45	98	49	11	40
27.	1999	Darmo Hill	Sungkono	40	80	60	12	28

Sumber: hasil analisis, tahun 2000. \* perhitungan dibulatkan keatas.

relatif rendah (pola pengembangan menyebar) dan relatif luasnya lahan untuk prasarana jalan sebagai konsekuensi perencanaan berorientasi pada kendaraan bermotor.

Impian suatu komunitas perumahan yang kental interaksi diantara berbagai strata sosial juga tidak tercapai, hal ini disebabkan oleh kurang tersedianya ruang publik untuk kegiatan bersama. Namun yang tersedia adalah ruang-ruang atau bangunan untuk kegiatan individu dan keluarga, misalnya Klub Keluarga, dan Mal.

Selanjutnya dapatkah karakter fisik dan sosial dalam konsep *new urbanism* diterapkan dan diterima pada pengembangan kawasan real estat di masa depan? Secara pasar dan sosial memang sulit untuk diterima. Secara pasar, tentunya para pengembang akan merencanakan real estat yang sesuai dengan kehendak pasar golongan menengah dan menengah atas yang sangat bergantung pada mobilisasi dengan kendaraan bermotor. Secara sosial, struktur ruang atau organisasi *spatial* apabila diterima dapat mudah untuk dilaksanakan, namun kenyataannya sangat sulit untuk diterima karena struktur sosial masyarakat menengah keatas sangat sulit untuk mengikuti perubahan *spatial* yang direncanakan. Misalnya, pedestrian yang nyaman dan taman publik yang disediakan dengan tujuan agar interaksi sosial diantara berbagai kelas masyarakat dapat terjadi, sangatlah sukar terjadi karena sangat sulit untuk merubah perilaku penghuninya yang sangat tergantung pada mobilisasi kendaraan bermotor.

Namun, konsep *New Urbanism* ini sangat mungkin dapat diterapkan pada kawasan perumahan sederhana (RS/RSS) dan kampung-kampung di kota, karena struktur sosial yang ada pada para penghuni permukiman ini adalah sesuai dengan karakteristik yang diharapkan, seperti interaksi sosial yang tinggi, berorientasi pada pejalan kaki atau kendaraan tak bermotor, seperti becak dan sepeda. Pada kawasan perkampungan, sering kita jumpai penggunaan sepeda untuk transportasi dari rumah ke tempat penitipan sepeda di dekat jalan utama untuk mencapai ke kendaraan umum.

#### DAFTAR PUSTAKA

Bernstein, Janis. *The Urban Challenge in National Environmental Strategies*. The World Bank, Environmental Management Series paper No. 02, April 1995.

Birk, Mia Layne dan P. Christopher Zegras. *Moving Toward Integrated Transport Planning: Energy, Environment, and Mobility in Four Asian Cities*. Washington, D.C.: International Institute For Energy Conservation, 1993.

Branch, Mark Alden. "No Neotrad in My Backyard, Dallas Suburb Says," *Planning*, January 1996, hal. 20.

Curry, Milton S. F. "The Magic Kindom Revisited: New Urbanism and the Imaginary," dalam *The Color of Urbanism*. Newsletter, College of Architecture, Art, and Planning, Cornell University, Fall 1999, hal. 8-10.

Delsohn, Gary. "Peter's Pockets," *Planning*, February 1994, hal. 18-21.

Dewan Pengkajian Masalah Perumahan dan Permukiman Real Estat Indonesia. *Era Baru Bisnis Real estat*. Jakarta: PT. Indonesia, 1995.

Dewan Pengurus Pusat Persatuan Perusahaan Real estat Indonesia (DPP-REI). *Seperempat Abad REI, 1972 - 1977*. Jakarta: DPP REI, 1977.

Oliver, Gordon. "1000 Friends are Watching," *Planning*, November 1992, hal. 9-13.

Knack, Ruth E. "Repent Ye Sinners, Repent," *Planning*, August 1989, hal. 4-13.

"In the Works ... South Brentwood Village," *Planning*, March 1991, hal. 46.

"New Urbanism Thrives In Pacific Northwest," *Professional Builder*, August 1999, hal. 42-43.

Menteri Negara Perumahan Rakyat Republik Indonesia. *Perumahan Rakyat Untuk Kesejahteraan dan Pemerataan*. Jakarta: Properti, 1997.

"Planners Library: Growth without sprawl: New Urbanism in perspective" *Planning*, November 1983, hal. 36-38.

Silas, Johan dan W. Setiawan (penyunting). *Rumah Produktif: Dalam Dimensi Tradisional dan Pemberdayaan*. Surabaya: Jurusan Arsitektur, Institut Teknologi Sepuluh Nopember, 2000.

Rudlin, David dan Nicholas Falk. *Building the 21<sup>st</sup> Century Home: the Sustainable Urban Neighbourhood*. Oxford: Architectural Press, 1999.

Tu, Charles C. dan Mark J. Eppli. "Valuing New Urbanism: The Case of Kentlands," *Real Estate Economics*, 1999, vol. 27, hal. 425-451.

Wertheim, W.F. *The Indonesian Town: Studies in Urban Sociology*. The Hague: W. van Hoeve Ltd, 1958.