

enlightenment of UR3AN PARKS

JOKOWI: Infrastructure for the Country

> Jakarta SMART City

Re-think!
The Spatial Planning
of Jakarta



Hello!

Dewan Pembina: Bagus Mudiantoro

Ketua Pelaksana: Sondang Napitupulu

Sekretaris Pelaksana: Meutia Chaerani

Kontributor: Malindo A. Marpaung

Kevin Aditya Prathama Sriulina Shinta Lingga Niken Pradonawati Eni Tri Wulandari Silvia Shelly Adelina

Pengolah Data: Hanafi Nurdin

Lefran Destian

Penata Layout: Margaretha L. Situmorang



Yayasan Pusat Studi Infrastruktur Indonesia Jl. Pegangsaan Barat 6-12, Tower 3 Lt. 7 No. 1 Jakarta Pusat, DKI Jakarta 10320 Telp. (021) 5797/4104 | Email: psi@infraindo.org Website: www.infraindo.org

Pusat Studi Infrastruktur Indonesia



pusatstudiinfrastruktur



@psi ina



l erima kasih kepada teman-teman yang telah menerima salam perkenalan kami melalui edisi pertama. Kami menerima cukup banyak apresiasi dan masukan, namun kami tidak berpuas diri dan berusaha menjadi lebih baik untuk memberikan manfaat lebih besar dalam pembanaunan.

Pada newsletter edisi pertama kita telah melihat bagaimana taman membentuk masyarakat kota menjadi lebih baik, taman telah menjadi bagian kehidupan penduduk kota. Melalui data, kita juga telah melihat karakteristik kunjungan masyarakat ke taman di beberapa kota besar Indonesia. Selain itu, terdapat juga beberapa kegiatan masyarakat untuk menyebarluaskan dan menjaring ide dalam mewujudkan pembangunan kota berkelanjutan di Indonesia.

Pada edisi ini, kami akan menggali tanggapan pemerintah dan akademisi mengenai keberadaan taman dan ruang terbuka hijau di perkotaan. Dari sisi pemerintah, kami melihat pentingnya mengetahui program pemerintah untuk mewujudkan kota yang lebih baik melalui gerakan kota hijau yang erat dengan keberadaan ruang publik seperti taman. Kemudian, kami juga menampilkan hasil *Q&A* seputar taman dari seorang guru besar yang sangat berpengalaman dalam pengelalaan kota.

Selain itu, pembangunan infrastruktur secara besar-besaran di bidang energi, transportasi, irigasi, air dan sanitasi serta perumahan mendorong kami untuk mengkaji lebih dalam proses yang terjadi selama lebih dari 2,5 tahun pemerintahan Joko Widodo melalui pemberitaan media. Hasil lengkap penelitian ini akan kami tampilkan pada edisi selanjutnya, namun dalam edisi ini kami akan memberikan gambaran besar mengenai pembangunan infrastruktur di era kepemimpinan Jokowi.

Pada bagian akhir, kami membahas revisi Rencana Tata Ruang Wilayah DKI Jakarta. Kami berharap edisi kali ini memberikan informasi yang bermanfaat untuk mewujudkan pembangunan infrastruktur dan perkotaan yang lebih baik di masa depan.

Selamat membaca!



Keberadaan taman saat ini sangat diminati oleh masyarakat untuk berinteraksi sosial, berolahraga, juga bermain. Taman-taman kota di Indonesia juga mulai mengalami peningkatan baik secara jumlah maupun fasilitas, hal ini mempengaruhi minat masyarakat mengunjungi taman. Kota-kota di Indonesia telah mulai membenahi taman kotanya seperti Jakarta dan Surabaya. Keberadaan taman juga dapat menjadi sebuah *icon* sebuah kota.

Prof. Johan Silas, salah satu guru besar tata kota Indonesia, telah memberikan sumbangsihnya dalam perencanaan permukiman dan perkotaan, serta perbaikan kampung. Program Perbaikan Kampung (Kampung Improvement Program) di Kota Surabaya merupakan salah satu program yang berhasil dicapai. Pada kesempatan ini, PSII melakukan wawancara singkat dengan Prof. Johan Silas untuk melihat bagaimana keberadaan taman kota dan perkembangan taman kota di Indonesia yang juga dipicu oleh keberhasilan program Adipura sejak 1980an.

Menurut bapak, seberapa signifikan keberadaan taman dalam fungsi perkotaan?

Menurut saya untuk masa kini taman kota memiliki lima fungsi dalam memenuhi kehijauan sesuai jumlah penduduk agar polusi yang ditimbulkannya dapat diminimalisir. Jadi, seharusnya luas taman tidak dibandingkan dengan luas kota/lahan, tetapi jumlah warga yang

Recently, parks became interesting space for people to do many activities such as sport, recreation, and also social interactions. Parks in Indonesia began to grow, with improvement of features and facilities, public parks garner an increasing number of visitors, as exemplified in the cities of Jakarta and Surabaya. The existence of parks can also be an icon of a city.

Prof. Johan Silas, one of Indonesia's 'guru' in architecture and urban development, gave his thoughts on urban and settlement planning. He cited the example of KIP as one of the most successful improvement program in Surabaya. On this occasion, PSII conducted a short interview with Prof. Johan Silas about the existence of parks in Indonesia.

In your opinion, what is the significance of public parks in context of urban functions?

In my perspective, parks are important to provide green open space which responds to the size of the urban population to overcome pollution. Parks area should correspond with the size of urban inhabitants, rather than proportionate to urban built-up area. So, parks has a vital function in totally ensuring the lives of its citizens.

There are five key functions of urban public parks, namely to absorb air pollution, to reduce mental stress, to supply oxygen and lower the temperature, to reduce the amount of surface menghuninya. Jadi, taman memiliki fungsi vital dalam menjamin kehidupan warganya secara total

Lima fungsi taman adalah menyerap polusi udara, memberikan kesejukan jiwa (mengurangi stress mental), menyediakan oksigen serta menurunkan temperatur, mengurangi jumlah air permukaan saat turun hujan sehingga menurunkan beban banjir, serta tempat rekreasi/ olahraga bagi waraa (taman aktif).

Bagaimana kondisi taman kota (kelebihan dan kekurangan) di Indonesia saat ini menurut Bapak?

Berdasarkan paparan Adipura yang ditampilkan oleh sekitar 130 kota pada tanggal 6-15 Juni 2017, ternyata Adipura sangat efektif dalam mendorong kota mulai dari skala metro sampai kota kecil untuk menghadirkan taman yang cukup, meskipun masih banyak kota yang memiliki RTH di bawah 30% termasuk Jakarta dan Bandung. Adipura adalah program perkotaan tertua yang diadakan pertama kali pada tahun 1986. Sampai saat ini belum ada program sejenis yang dapat menandingi dan berkelanjutan sampai sekarang.

Melihat kondisi taman kota saat ini, apa saran Bapak untuk meningkatkan kualitas taman kota?

Dari sisi pelayanan, taman kota harus diusahakan secara prioritas pada kelima fungsi yang sebelumnya saya sampaikan sesuai kemampuan warga dan pemerintah. Penyediaan taman harus mempertimbangkan pelayanan pada warga lapis bawah yang di permukimannya tidak mungkin disediakan RTH seperti kampung. Di Surabaya sebaran taman sangat memperhatikan keberadaan kampung.

Bagaimana Bapak melihat keberadaan taman kota dan hubungannya dengan kesejahteraan masyarakat saat ini, khususnya di Kota Surabaya?

Secara sederhana dan nyata, Surabaya sudah bertahun-tahun tidak mengenal tawuran Adipura sangat efektif mendorong kota mulai dari skala metro sampai kota kecil dalam menghadirkan taman yang cukup

water during rainfall to lower the risk of flood, and to provide space for recreation and sports for the inhabitants

What are the strength and weaknesses of urban public parks in Indonesia?

Based on the data of about 130 cities in Adipura's presentation (6-15 June 2017), Adipura has been very effective in encouraging cities of various scales to provide more urban public parks. However, many cities provide less than the required 30% of green open spaces, including Jakarta and Bandung. Adipura is the oldest urban program since 1986. There are other programs that can no compete with Adipura.

Based on your observation of the current state of urban public parks, what are your suggestions to improve the quality of parks?

Parks should be prioritized based on the five functions mentioned above in accordance with the ability of citizens and government. Due to their density and contruct, it is more difficult for low-income settlements to adequately provide public parks. In the case of Surabaya, public parks are distributed in context of the kampungs.

How do you view about the relationship between parks and welfare in Surabaya?

Concretely, there are no more brawls and anarchist demos in Surabaya. In context of public health, there is significant reduction of dalam bentuk apapun dan tidak ada demo yang anarkis. Dari segi kesehatan hampir semua penyakit menunjukkan penurunan yang signifikan dan ini sangat mengurangi beban APBD kota yang menjamin pelayanan kesehatan gratis dengan cukup menunjukkan KTP.

Yang perlu dikemukakan adalah penetapan tema taman yang dilakukan oleh banyak kota. Tema pada umumnya tidak terkait dengan pelayanan pada warga saja, tetapi lebih pada segi estetisnya seperti Taman Mawar, Taman Pelangi dan sebagainya. Di Surabaya ada Taman Lansia, Taman Paliatif, Taman Prestasi, Taman Kreatif, Taman Kesehatan, Taman Bunga, Taman bungkul (religius) dan sebagainya. Yang saat ini sudah dikembangkan (dalam

proses berlanjut) adalah Taman Tunanetra mungkin yang pertama di dunia

Hampir semua taman ada wifi gratis serta banyak yang dilengkapi dengan Broadband Learning Centre (BLC) di mana semua warga dapat belajar (ada instruktur ahli) mengenal dan memakai komputer yang tersambung ke internet tanpa membayar apapun. Selain sebagai tempat bermain dan olahraga, taman dengan BLC juga digunakan untuk memantapkan pembentu-

kan warga yang smart sebagai prasyarat smart city.

Surabaya juga telah menunjukkan bahwa bekas TPA dapat diubah menjadi taman bunga terbesar se-Indonesia di daerah dataran dengan luas sekitar 50 hektar. Surabaya menunjukan bahwa bunga dalam skala besar dapat ditanam tidak harus di daerah tinggi dan dingin. Saat ini, hampir 30% telah berfungsi. Taman Surabaya (Kenjeran) merupakan daerah rawa yang disulap menjadi taman di mana masyarakat dapat menikmati angin laut dan pemandangan ke jembatan

health related cases that greatly reduces the burden of Regional Income and Expenditure (APBD) which ensures free health care by showing only identity cards.

Creating the thematic parks is the main concern of the government of Surabaya. Thematic parks is generally not only related to the service, but also the aesthetic value of space such as Taman Mawar and Taman Pelangi. In Surabaya we have Taman Lansia, Taman Paliatif, Taman Prestasi, Taman Kreatif, Taman Kesehatan, Taman Bunga, and Taman Bungkul (religion). Now, Surabaya is developing a Taman Tunanetra that facilitate the blind people, this is maybe the first such park in the world. Almost all parks in Surabaya have free



wifi and many are facilitated with Broadband Learning Center (BLC), where all citizens can learn to use a computer that is connected to the internet without paying. Parks with BLC arealso established to prepare smart citizens as a precondition of smart city.

Surabaya has been successfully in transforming landfill into Indonesia's largest flower garden (50 hectares). Surabaya shows that large-scale flower can be planted not only in highland and cold areas. Almost 30% of area has been functioned. Surabaya also converted Kenjeran from swamp area into a park where people

Suramadu dan Suroboyo. Semua taman tidak berbayar sesenpun. Taman juga ikut menjaga tepian sungai dari muara sampai hulu Kalimas.

Belajar dari pengalaman Surabaya, apa yang bisa dicontoh oleh kota lain untuk perkembangan perkotaannya khususnya yang berkaitan dengan taman kota?

Melalui Adipura banyak kota telah mereplikasikan pengalaman pertamanan di Surabaya ke kotanya masing-masing. Capaiannya berbeda-beda dan alasannya juga tidak sama. Namun, banyak pula kota yang mampu menghasilkan taman yang secara kualitas mampu bersanding dengan Surabaya. Sekali lagi ini berkat dorongan dari program Adipura.

Menurut Bapak, apakah ada cara lain yang dapat diaplikasikan untuk mempengaruhi kota lain dalam hal memperbaiki taman kotanya?

Memang ada beberapa upaya yang dilakukan, misalnya oleh Kementerian PUPR namun tidak pernah berkelanjutan, lebih berupa proyek. One shot affair.

Adipura yang digagas sejak pertengahan delapan puluhan ternyata dapat bertahan dan minat kepala daerah semakin tinggi. Kini pesertanya sekitar 400 kota yang nyaris tanpa menggunakan biaya APBN. Jadi, sulit mencari penggantinya. Adipura terus dievaluasi dan disempurnakan sehingga mendorong kota layak hidup dan berkelanjutan, lalu mau apa lagi?

can enjoy the sea breeze and view over the Suramadu and Suroboyo bridges. People can enjoy all parks in Surabaya freely.

Learning from Surabaya, what can other cities emulate for urban development, specifically for urban parks development?

Many cities have replicated the experience of Surabaya to their cities through Adipura, but with different results. Many cities are able to develop parks with the same quality with Surabaya. This is because of the encouragement of Adipura program.

In your opinion, is there any other way that can be applied to influence other cities in improving their parks?

There have been several attempts done, for example program from the Ministry of Public Works and Housing, but it is not sustainable because they are based on projects. One shot affair.

Adipura that was initiated since the mid-eighties continued to survive. Moreover, the interest of city and regency leaders are increasing. Now, there are around 400 cities participating in Adipura without using state revenues and expenditures (APBN). So, it is hard to find replacement programs. Adipura continues to be evaluated and enhanced, so it can promote livable and sustainable city.

Program Pengembangan KOTA HIJAU

- Green City Development Program -

Pencapaian kota berkelanjutan membutuhkan usaha dari semua elemen masvarakat. Dari semua pemangku kepentingan, pemerintah memiliki peran yang paling besar sebagai pelaksana dan penentu kebijakan pembangunan. Berbagai kementerian dan lembaga pemerintahan telah dan masih melakukan beragam program dan kegiatan untuk menggerakkan kota-kota Indonesia menuju kota yang berkelanjutan. Salah satunya yaitu Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) yang sejak 2011 telah menginisiasi Program Pengembangan Kota Hijau (P2KH) melalui Direktorat Jenderal Penataan Ruang sebagai upaya mendorong perwujudan 30% RTH perkotaan sesuai amanat Undana-Undana Penataan Ruana No.26 tahun 2007.

Sustainable city has become our common agenda that requires substantial support from urban stakeholders and societies. It is no longer agenda of city council or local government but it is the urban society's agenda. In this case, the government has the greatest role as the executor and policy maker of development. Various government agencies have conducted many activities and programs to trigger cities toward sustainable city. One of them is the Ministry of Public Works and Public Housing (Kementerian PUPR) which has initiated the Green City Development Program (P2KH) since 2011 through the General Directorate of Spatial Planning as an effort to encourage the realization of 30% of green open space according to the Regulation of Spatial Planning No.26 of 2007.



Pada awalnya, P2KH merupakan program insentif bagi kota/kabupaten yang telah memiliki Peraturan Daerah (Perda) tentang Rencana Tata Ruana Wilayah (RTRW) dan memiliki komitmen untuk mewujudkan kota hijau. Sebagai respon terhadap ancaman perubahan iklim dan pengabaian alam dan lingkungan dalam pesatnya perkembangan perkotaan, P2KH mengarahkan penanganan kota berdasarkan 8 atribut kota hijau, yaitu Green Planning and Design, Green Open Space, Green Community, Green Waste, Green Water, Green Energy, Green Transportation, dan Green Building. Kementerian PUPR berupaya memberikan insentif yang berdampak konkret bagi pengembangan kota/kabupaten yang menjadi peserta P2KH melalui penyusunan masterplan kota hijau (Green Planning and Design), pembangunan taman kota sebagai ruang terbuka publik (Green Open Space), dan pembentukan Forum Komunitas Hijau/FKH (Green Community). Sejak tahun 2015, P2KH berada di bawah tanggung jawab Direktorat Jenderal Cipta Karya melalui Direktorat Bina Penataan Bangunan (BPB). P2KH telah mengalami penyesuaian (reformatting) program terkait perluasan cakupan Ruang Terbuka Hijau (RTH) menjadi Ruang Hijau, di mana program ini tidak lagi sebatas penanganan RTH saja, melainkan konsep ruang hijau yang dapat diimplementasi di segala ruang meliputi ruang terbuka, ruang tertutup, privat, publik, hardscape, softscape, maupun bentuk permukaan lain yang dapat didesain dengan prinsip melindungi sumber daya alam.

Sebagai bentuk sosialisasi pentingnya ruang hijau dan infrastruktur hijau dalam perencanaan kota, Subdirektorat Penataan Bangunan dan Lingkungan Khusus yang dikepalai oleh Dian Irawati, unit yang menangani langsung P2KH, telah menerbitkan Roadmap Kota Hijau. Roadmap Kota Hijau menjelaskan tiga konsep utama yaitu (1) pemanfaatan sistem alam berkelanjutan yang memadukan unsur alami dan buatan melalui Infrastruktur Hijau; (2) perlunya konsep Infrastruktur Hijau yang direaKementerian PUPR originally developed P2KP as an incentive program to encourage local government to formulate their Spatial Planning (RTRW) in which requires the commitment to develop the green city. As the response to the climate change and environmental effect of the rapid urban development. P2KH ran on eiaht green city attributes, namely Green Planning and Design, Green Open Space, Green Community, Green Waste, Green Water, Green Energy, Green Transportation, and Green Buildina. Kementerian PUPR seeks to provide incentives that have concrete impacts on the development of cities or regencies participating in P2KH through the preparation of the Green Planning and Design Master Plan, the development of the city park as a public open space (Green Open Space), and the formation of Green Community Forum/FKH.

Since 2015, P2KH is under responsibility of Directorate of Building Management (BPB), General Directorate of Human Settlements. PK2KH has been reformatted related to the expansion of Green Open Space (RTH) into Green Space. It is no longer limited to RTH, but it extends to the concept of green spaces that can be implemented in all spaces such as open space, enclosed space, private, public, hardscape, softscape, or other forms that can be designed with the principle of respect to natural resources and environment.

As a form of socialization on the importance of green space and more broadly about the

salah satu perubahan paling utama adalah perluasan cakupan dari ruang terbuka hijau (RTH) menjadi ruang hijau

lisasikan dalam Perencanaan dan Perancangan Hijau melalui pendekatan konservasi lingkungan alami dan revitalisasi lingkungan terbangun sebagai acuan perwujudan pembangunan kota hijau; dan (3) pentingnya dua penggerak kunci untuk mewujudkan Kota Hijau yaitu komunitas hijau dan lintas kelembagaan.

Dari 174 kota/kabupaten yang telah difasilitasi sampai 2017, P2KH telah berkontribusi positif dalam perkembangan kota, antara lain meningkatnya pemahaman mengenai istilah dan fungsi RTH, terbangunnya RTH di beberapa lokasi yang berfungsi sebagai ruang terbuka publik, meningkatnya kesadaran Pemda dalam inventarisasi aset tanah yang dapat difungsikan sebagai RTH, dan inisiasi berkumpulnya komunitas lingkungan hidup & sosial untuk melakukan aksi bagi kota.

Kesuksesan kota hijau atau kota berkelanjutan merupakan akumulasi dari upaya-upaya mandiri dan komitmen pemerintah kota/kabupaten dalam mencapainya. Beberapa kota/kabupaten seperti Malana, Bogor, Palu, dan Wonosobo telah menunjukkan kesungguhan dalam mewujudkan kota hijau dengan kebijakan yang mendukung keberadaan RTH sekaligus berfokus pada penambahan RTH baru, termasuk pengembangan atribut lain, seperti green waste dengan pengolahan sampah melalui 3R, green transportation dengan memberi perhatian pada fasilitas pejalan kaki, dan transportasi massal. Upaya-upaya ini membutuhkan waktu panjang untuk melihat hasilnya secara nyata. Oleh sebab itu, untuk mencapai perubahan kota ke arah yang benar, maka diperlukan konstribusi aktif dari komunitas untuk menjaga taman dan ruang hijau yang ada serta pengawasan terhadap kebijakan pemerintah terkait kota hijau.

Kota hijau tidak dapat dicapai hanya oleh pemerintah daerah sendiri, melainkan dengan kerjasama semua pihak di kota. Komunitas hijau

green infrastructure in urban planning, the Sub-directorate of Special Buildina and Environmental Management headed by Dian Irawati, the unit that handling direct P2KH, has issued a Green City Roadmap. The Green City Roadmap explains the concept of utilizing a sustainable natural system that blends natural and artificial elements through Green Infrastructure. The need is that the Green Infrastructure concept to be realized in Green Planning and Design through a environmental approach and revitalization of the built environment, as a reference for the realization of green city development. And further, the importance of two key actors for the realization of the Green City, namely the green community and cross-institutional engagement.

In 2017, there are 174 cities or regencies have been facilitated by the government. P2KH has contributed positively to urban development, such as the increasing of understanding about term and function of green open space, the provision of green open space that serves as a public open space, the increasing of government's awareness on the importance of land assets inventory for RTH, and initiation of environmental & social communities gathering to take action for the city.

The success of green cities and sustainable cities is actually an accumulation of efforts and commitment of the city or regency to achieve it. Several cities or regencies such as Malana, Bogor, Palu, and Wonosobo have shown their sincerity in achieving green city with policy that promote the existence of RTH, as well as develop new RTH, including the development of other attributes, such as green waste with waste management through 3R, green transportation by paying attention to pedestrian facilities and mass transportation. These efforts will take a long time to show the visible results, but if in the process, the green community forums contribute actively to keep the parks and green spaces available, and act as super-

merupakan salah satu pihak penting yang menjadi faktor keberhasilan kota. Oleh karena itu, setiap tahun P2KH melakukan pembinaan khusus kepada FKH yang telah terbentuk, melalui kegiatan lokalatih dengan tujuan agar penggiat komunitas dapat melakukan aksi vana berdampak positif baai kota.

Kesadaran bahwa kota hijau hanya bisa dicapai jika ada pelibatan lintas lembaga di tingkat nasional disadari oleh Direktorat BPB. Oleh karena itu. Pemerintah mulai menainisiasi kegiatan koordinasi lintas K/L pemerintahan yang memiliki program terkait lingkungan,

visor of government policies related to the green city, we ensure the process of changing the city is in the right direction.

Green city can't be achieved only by local government, but with the cooperation of all parties in the city. Green community itself is one of the important parties of the successful green city. Therefore, every year P2KH conducts a special guidance to FKH through local training activities, so the community can be able to perform actions that have a positive impact on the city.



perubahan iklim, dan ruang hijau seperti Kementerian Agraria dan Tata Ruang, Bappenas, Kementerian Energi, Sumber Daya dan Mineral, dan Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan. Melalui upaya koordinasi ini, Direktorat BPB berharap agar ke depannya kegiatan terkait kota hijau dapat dilakukan secara terintegrasi agar tidak terjadi tumpang tindih antar kegiatan yang dilakukan.

Sejauh ini, masyarakat baru merasakan bentuk

The awareness of green cities can only be achieved if there is cross-institutional engagement at the national level, is recognized by the Directorate of BPB. Therefore, the government started to initiate coordination meeting with various government agencies that have program related to environment, climate change and green space such as the Ministry of Agrarian and Spatial Planning, Bappenas (National Development Planning Agency), the Ministry of Energy and Mineral Resources, and konkret perwujudan kota hijau melalui pembangunan RTH dalam bentuk ruang publik. Seiring isu sustainable city menjadi isu "seksi", taman menjadi tempat yang menarik untuk bersosialisasi dan melakukan kegiatan hiburan. Masyarakat kini tidak hanya berkunjung ke mal untuk mendapatkan hiburan yang sebenarnya lebih layak disebut tempat perbelanjaan daripada sebagai tempat hiburan.

Ke depannya, P2KH diharapkan dapat menjadi program nasional lintas kementrian dan lembaga yang dipayungi Bappenas, bahkan menjadi gerakan nasional yang didorong langsung oleh Presiden, menauatkan upaya-upaya yang dilakukan Utusan Khusus Presiden untuk Penaendalian Perubahan Iklim (UKP-PPI) selama ini. Pada akhirnya, P2KH tidaklah bertuiuan untuk menarik sebanyakbanyaknya kota/kabupaten untuk mendaftar menjadi kota hijau, melainkan sebagai salah satu penyedia pembelajaran atau pengetahuan terkait cara-cara peningkatan ruang hijau atau perwujudan kota hijau secara umum di Indonesia.

the Ministry of Environment and Forestry. Through this coordination, the Directorate of BPB hopes that the activities related to green cities can be integrated, so there will be no overlap activities among institution in the future

So far, the citizen feels the concrete form of green city realization through the development of green open space in the form of public space (park). Following the time, issues related to sustainable city are becoming "sexy" issue. Parks become interesting place for entertainment and socialization. People have other option to get entertainment, not only visit the mall which is actually more suitable called a shopping place than as a place of entertainment.

In the future, P2KH is expected to become a cross-institution and national program under Bappenas, even a national movement that was pushed directly by the President, reinforced the efforts made by the Presidential Special Envoy for Climate Change Control (UKP-PPI). At the end, P2KH is not aiming to attract as many cities or regencies to register as green cities, but as a provider of best practice or knowledge related to the realization of green cities in Indonesia.

Jokowi, INFRASTRUKTUR untuk Negeri

- lokowi Infrastructure for Nation -

Sejak menjabat secara resmi sebagai Presiden RI ke-7 pada 20 Oktober 2014, Jokowi yana disebut sebagai A New Hope bagi Indonesia oleh TIME Magazine (edisi 27 Oktober 2014) telah menunjukkan keserjusannya untuk menjadikan Indonesia sebagai salah satu negara dengan perekonomian terbesar di dunia. Salah satu hal yang menjadi prioritas Jokowi adalah pembangunan infrastruktur secara masif hingga ke pelosok negeri. Dalam mewujudkannya, pemerintah di awal kekuasaan Jokowi telah mengeluarkan salah satu kebijakan yang tidak populer yaitu melakukan pemotongan subsidi Bahan Bakar Minyak (BBM) untuk menghemat pengeluaran negara dan mengalihkannya dari sektor yang dianggap konsumtif ke sektor yang lebih produktif yaitu infrastruktur, pendidikan dan kesehatan.

Sejak 18 November 2014, pemerintah secara resmi menaikkan harga BBM hingga Rp. 2.000,- untuk solar dan premium. Pemerintah menyatakan bahwa kenaikan BBM akan memberikan tambahan pendanaan untuk infrastruktur dan sektor lainnya hingga Rp 120 Triliun (Tempo, 18 November 2014) tiap tahunnya. Jokowi menyakini bahwa pembangunan infrastruktur akan memberikan dampak bagi perekonomian nasional di antaranya menekan biaya logistik, efisiensi pertukaran barang dan jasa, serta menjadikan produk nasional lebih bersaing dengan produk asing. Kelancaran konektivitas juga diyakini akan mengurangi ketimpangan ekonomi dan kesenjangan sosial antara Pulau Jawa dan Luar Jawa (indo-sentris).



Since officially been selected as the 7th President of the Republic of Indonesia on October 20, 2014, Jokowi called A New Hope for Indonesia by TIME Magazine (October 27, 2014 edition), has shown its seriousness to make Indonesia as one of the largest economies in the world. One of Jokowi's priorities is building massive infrastructure even to remote areas of the country. In reaching the target, at the beginning of his governance, Jokowi has issued one of the unpopular policies of cutting fuel subsidies to save state expenditures and diverting it from consumtive sectors to more productive sectors such as infrastructure, education, and health.

Since November 18, 2014, the government officially raised the price of fuel up to Rp 2,000 for diesel and premium. The government stated that the increasing of fuel price will provide additional funding for infrastructure and other sectors up to Rp 120 trillion each year (Tempo,

Jokowi memfokuskan pembangunan infrastruktur kepada empat sektor utama yaitu infrastruktur di bidang pangan, kemaritiman dan kelautan, ketahanan energi, dan pariwisata. Perencanaan pembanaunan infrastruktur ini telah tercantum dalam RPJMN 2015-2019 yang disusun dari berbagi masukan stakeholder dan komunikasi berbagai kementerian dan lembaga yang terkait pembangunan infrastruktur. Pada akhir tahun 2014, Jokowi secara tegas menyatakan bahwa pembangunan infrastruktur harus dimulai pada tahun 2015 (Tribun News, 19 Desember 2014) dengan anggaran Rp. 169 Triliun yang disalurkan kepada 4 kementerian terkait yaitu Kementerian Pekerjaan Umum, Kementerian Perhubungan, Kementerian ESDM dan Kementerian Perumahan Rakvat. Adapun infrastruktur vana menjadi prioritas dalam RPJMN antara lain pembangunan jalan tol, bandara, pelabuhan, perumahan rakyat, pembangkit listrik, jalur kereta api, Bus Rapid Transit (BRT), infrastruktur pendukung wisata alam dan budaya, waduk hingga saluran irigasi.

Demi mencapai target pembangunan infrastruktur, sejak awal masa pemerintahannya Jokowi telah gencar melakukan promosi proyek pembangunan infrastruktur di Indonesia untuk menggaet investasi melalui berbagai pertemuan pengusaha, pertemuan bilateral, hingga pertemuan internasional seperti KTT APEC dan G20. Bahkan Jokowi melakukan studi banding ke China dengan menjajal kereta bawah tanah yang dikatakannya sangat luar biasa, di mana dalam kunjungan sebelumnya Jokowi telah mendapat kiat sukses China menjadi raksasa ekonomi dunia antara lain perlunya persatuan partai, gagasan, visi dan mimpi yang besar dan pembangunan infrastruktur secepatnya. Selain itu, pemerintah juga mencari berbagai skema pembiayaan baru untuk menutupi kekurangan anggaran infrastruktur yang dalam 5 tahun pemerintahan Jokowi diperkirakan membutuhkan sekitar Rp. 5.000 Triliun. Salah satu upaya inovasi pembiayaan yang dilakukan pemerintah

18 November 2014). Jokowi believes that infrastructure development will have impacts on national economy such as reducing logistics costs, efficient exchange of goods and services, and making national products more competitive with foreign products. The sustainable connectivity can also reduce the economic inequality and social disparities between Java and other islands.

Jokowi focuses infrastructure development on four main sectors, namely infrastructure in food, maritime and marine, energy security and tourism. This infrastructure development plan has been incorporated in the National Medium Term Development Plan (RPJMN) 2015-2019 that compiled from stakeholder input and communication of various ministries and agencies related to infrastructure development. At the end of 2014, Jokowi explicitly stated that infrastructure development should start in 2015 (Tribun News, 19 December 2014) with a budget of 169 trillions distributed to 4 related ministries namely Ministry of Public Works, Ministry of Transportation, Ministry of Energy and Mineral Resources, and Ministry of Housing. The priorities infrastructure in the RPJMN include the construction of toll roads, airports, ports, public housing, power plants, railways, Bus Rapid Transit, supporting infrastructure for natural and cultural tourism, reservoirs, and irrigation channels.

In order to achieve the target of infrastructure development, since the beginning of his reign, Jokowi has been intensively promoting infrastructure development projects in Indonesia to attract investments through various business meetings, bilateral meetings, and international meetings such as the APEC and G20 Summits. Even Jokowi conducted a comparative study to China by trying out the subway which he said is very remarkable. In previous visits, Jokowi has gained China's success tips to be the world's economic giant such as the need for united parties, ideas, visions, big dreams, and infrastructure develop-

adalah menekankan kepada pembiayaan Kerjasama Pemerintah Badan Usaha (KPBU) atau Public Private Partnership (PPP) dan Pembiayaan Infrastruktur Non-APBN (PINA) seperti penggunaan dana pensiun, dana asuransi hingga dana haji untuk menutupi kekurangan pembiayaan. Selain itu, pemerintah juga melakukan gebrakan yang cukup berhasil yaitu Tax Amnesty. Program ini dimaksudkan untuk menarik kembali dana masyarakat Indonesia yana berada di luar negeri sebagai salah satu altenatif pembiayaan pembangunan infrastruktur

Dalam implementasinya, selain hambatan pembiayaan, Pemerintahan mengalami hambatan lainnya seperti pembebasan lahan yana memakan waktu lama. perizinan yang tidak efisien hingga kurangnya peraturan atau regulasi dan kelembagaan yang mendukung pembangunan infarstruktur. Oleh karena itu, Pemerintah mengeluarkan berbagai kebijakan untuk mendukung pembangunan infrastruktur dengan berbagai peraturan seperti Perpres No. 38 Tahun 2015 tentang KPBU, Perpres 30 Tahun 2015 tentang Pengadaan Tanah dan berbagai kemudahan lainnya untuk mempercepat pembangunan infrastruktur. Dalam berbagai kesempatan Jokowi juga menekankan bahwa pembangunan infrastruktur membutuhkan dukungan semua pihak yaitu swasta, BUMN hingga masyarakat, agar pelaksanaan pembangunan infrastruktur dapat berjalan sesuai rencana. Selain itu, Jokowi berbagai pidatonya menekankan kepada follow up pembangunan infrastruktur yang telah dibangun. Pada penutupan Musrenbangnas 2016 Jokowi memberi contoh bahwa pemerintah dalam membangun pasar harus diikuti oleh perbaikan manajemen pasar dan pembekalan tentana pemasaran kepada pedagang. Hal ini menunjukkan bahwa pembangunan infrastruktur tidak hanya secara fisik saja, tetapi juga diikuti pembangunan sarana-prasarana dan manusianya.

empat sektor utama pembangunan infrastruktur: pangan, kemaritiman dan kelautan, ketahanan energi dan pariwisata

ment. In addition, the government is also looking for new financing schemes to cover the budget deficiencies of infrastructure in which Jokowi's 5-year rule is estimated to require around Rp5,000 trillion. One of the government's financing innovations is by emphasizing Public Private Partnership (PPP) and Non-State Budget Financing (PINA) such as the use of pension funds, insurance funds, and haii funds to cover the deficiency of infrastructure funds. The government also made a successful breakthrough, Tax Amnesty. This program is intended to withdraw the funds of Indonesian people from abroad with the intention to be one of alternative financing for infrastructure development.

In its implementation, beside of financing constraints. Jokowi also faces other obstacles such as prolonged land acquisition, inefficient licensing, and lack of regulatory and institutional support. Therefore, the Government issued various policies to support infrastructure development with regulations such as Presidential Regulation No. 38 of 2015 about Government Cooperation with Business Entities (KPBU) and Presidential Decree 30 of 2015 about land procurement and other facilities to accelerate infrastructure development. On various occasions Jokowi also emphasized that infrastructure development needs the support of all parties, both private sector and state-owned enterprises, and also community, so the implementation of infrastructure development can be implemented as planned. In addition, Jokowi in many speeches emphasized the needs of follow-up of infrastructure develop-

Pembangunan infrastruktur secara fisik telah dapat di-capture media secara baik. Namun terdapat beberapa hal yang belum tersampaikan secara jelas kepada masyarakat seperti keberlaniutan atau rencana setelah dilakukannya pembangunan fisik. Contoh, pemberitaan terkait pembangunan Trans Papua tidak disertai dengan pembahasan mengenai sarana transportasi apa saja yang akan memanfaatkan jalan tersebut. Informasi ini sangat penting untuk memastikan apakah pembangunan fisik infarstruktur membawa manfaat baai masyarakat. Pembanaunan transportasi saat ini masih seputar fisik saja, tidak banyak media yang menginformasikan mengenai perencanaan anakutan umum secara nasional seperti BRT atau jenis anakutan lainnva.

Pusat Studi Infrastruktur Indonesia pada Newsletter berikutnya akan membahas secara lebih mendalam mengenai rencana, proses, dan pencapaian pembangunan infarstruktur di era pemerintahan Joko Widodo dengan menggunakan materi berita sebagai sumber informasi utama. Temuan-temuan penting berdasarkan analisis konten media sangat menarik untuk menjadi referensi pembangunan infrastruktur di masa pemerintahan Joko Widodo.

ment. In closing ceremony of Musrenbangnas 2016, Jokowi gave an example of a government built market should be followed by improving market management and providing trades with marketing knowledge. This showed that infrastructure development is not only physically, but also followed by the facilities and human resources

Physical infrastructure development has been able captured by media well. However, there are issues that have not been clearly communicated to the people such as sustainability or plans after physical development, for example the development of Trans Papua, in its discussion in media not discussing what transportation facilities will be utilizing that road. This information is very important to ensure whether the physical development of infrastructures bring benefits to society. Transportation development is actually still about the physical, not many media inform public transportation planning nationally such as BRT or other types of transportation.

Indonesia Infrastructure Research Institute in the next Newsletter will discuss more deeply the plans, processes and achievements of infrastructure development in the Jokowi era by using news materials as the main source of information. The important findings based on content analyzed media are very interesting to be a reference of infrastructure development during Jokowi's era.

- Jakarta, Smart City -

JAKARTA, Kota Cerdas

"indikator capaian Jakarta Smart City terdiri dari smart government, smart people, smart mobility, smart environment, dan smart living"

Kota telah mengalami transformasi dengan adanya kemajuan teknologi dan informasi. Hal ini juga memunculkan berbagai konsep memanfaatkan pembanaunan dengan keberadaan teknologi sebagai alat dalam pembangunan. Salah satu konsep pembangunan perkotaan yang banyak dikembangkan di berbagai belahan dunia adalah smart city atau kota cerdas. International Telecommunication Union (ITU)'s Focus Group on Smart Sustainable Cities FG-SSC) mengartikan smart city sebagai kota yang berinovasi dengan menggunakan teknologi, komunikasi dan informasi dan alat lainnya untuk meningkatkan kualitas hidup, efisiensi kegiatan dan pelayanan perkotaan dan daya saingnya, dengan memastikan pemenuhan kebutuhan generasi sekarang dan masa depan dalam aspek sosial, ekonomi dan lingkungan. Namun, sampai saat ini belum tedapat definisi baku mengenai smart city.

Jakarta sebagai salah satu kota megapolitan terbesar dunia juga berupaya mengembangkan konsep kota pintar sebagai salah satu solusi permasalahan perkotaan. Dalam diskusi yang diadakan Pusat Studi Infrastruktur Indonesia bersama Jakarta Smart City pada tanggal 13 April 2017, bahwa perencanaan konsep dan ide Jakarta Smart City telah dimulai sejak tahun 2014, kemudian pada tahun 2015 dilakukan pengumpulan data dan penataan. Jakarta Smart City mulai beroperasi tahun 2016 hingga saat ini.

The city has undergone a transformation with the advancement of technology and information. It also raises various development concepts by utilizing the existence of technology as a tool in development. One concept of urban development that is widely developed in the world is smart city. The International Telecommunication Union (ITU)'s Focus Group on Smart Sustainable Cities (FG - SSC) defines smart city as a city that innovates using technology, communication and information and other tools to improve the quality of life, efficiency of urban activities and services and competitiveness, with ensure the fulfillment of the present needs and future generations in social, economic and environmental aspects. How ever, until now there has not been a standard definition of smart city.

Jakarta as one of the world's largest megapolitan city try to develop smart city as one of the solutions to urban problems. In a discussion held by Indonesia Infrastructure Research Institute, General Directorate of Human Settlements, and Jakarta Smart City on April 13, 2017, it was explained that the planning of Jakarta Smart City concept and idea was started in 2014. The data collection and the physical facilities provision were started in 2015, and then Jakarta Smart City has started the operations since 2016 until now.



Jakarta Smart City merupakan Unit Pengelola (UP) dibawah Dinas Komunikasi, Informatika dan Statistika DKI Jakarta. Terdapat 5 divisi dalam UP Jakarta Smart City yaitu divisi operasional, pemantauan dan evaluasi, pengembangan teknologi informasi, komunikasi dan analisis data. Dalam menjalankan tugasnya Jakarta Smart City memiliki 6 indikator yang harus dicapai yaitu:

- 1. Smart Government yaitu menciptakan tata kelola pemerintahan yang transparan, informatif, dan responsif terhadap kebutuhan masyarakat serta meningkatkan partisipasi publik melalui kanal-kanal pengaduan.
- 2. Smart People yaitu meningkatkan kualitas sumberdaya manusia melalui pendidikan 12 tahun, memberikan fasilitas kehidupan layak, meningkatkan indeks harapan hidup, serta meningkatkan akses informasi publik.
- 3. Smart Economy yaitu menumbuhkan kewirausahan dan semangat inovasi masyarakat agar tercapai produktivitas yang tinggi. Hal ini dilakukan melalui pembinaan usaha kecil dan menengah, memperluas lapangan kerja, serta meningkatkan daya saing daerah.

The management unit of Jakarta Smart City is under the Office of Communication, Information and Statistic of DKI Jakarta. There are 5 divisions in Jakarta Smart City, namely operational division, monitoring and evaluation division, information technology development division, communication and data analysis division. In carrying out its duties, there are 6 indicators to be achieved by Jakarta Smart City as follows:

- 1. Smart Government is to create transparent and informative governance and responsive to community needs and increase public participation through grievance channels.
- 2. Smart People is to improve the quality of human resources through 12 years of education, providing decent living facilities, increasing life expectancy index, and increasing access to public information.
- 3. Smart Economy is to cultivate entrepreneurship and spirit of innovation to the community to achieve high productivity. This indicator is achieved through the fostering of small and medium enterprises, expanding employment, as well as enhancing regional competitiveness.

- 4. Smart Mobility yaitu membangun sistem integrasi transportasi dan menyediakan infrastruktur teknologi informasi yang mampu mendorona penaembanaan ekonomi vana berkelanjutan dan kualitas hidup yang tinggi.
- 5. Smart Environment vaitu menciptakan kualitas lingkungan yang sehat melalui manaiemen sumberdaya alam yang berkelanjutan untuk menjadikan Jakarta kota yang layak huni, serta mendorong program green building dan pembangunan ramah lingkungan.
- 6. Smart Living yaitu mewujudkan Jakarta sebagai kota sehat dan layak huni serta mempermudah akses informasi kesehatan, pariwisata dan fasilitas-fasilitas keamanan

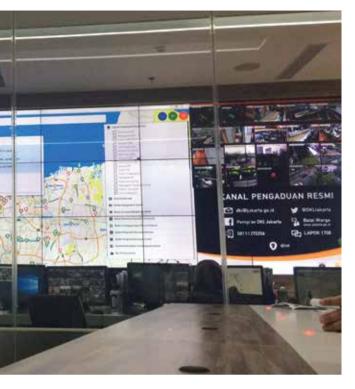
Saat ini, Jakarta Smart City masih dalam tahap mengumpulkan dan memberikan data dari masyarakat dan berupaya untuk mencapai Smart Governance sambil berusaha untuk menjalankan indikator lainnya. Namun bukan berarti keberadaan Jakarta Smart City belum menyelesaikan masalah perkotaan sama sekali. Beberapa kanal aduan seperti Qlue dan Jakarta Siaga 112 telah efektif menjaring aspirasi dan permasalahan di lapangan yang secara cepat diselesaikan melalui mekanisme yang ada dalam Jakarta Smart City.

Selain itu, keberadaan Jakarta Smart City telah membantu masyarakat untuk bebas memperoleh informasi faktual yang diperbaharui secara real time, mingguan, hingga bulanan mengenai pembangunan Jakarta saat ini yang dibagi berdasarkan SKPD yang ada di DKI Jakarta contohnya informasi mengenai harga tanah, kondisi lampu jalan, antrian dan ketersediaan kamar di rumah sakit dan kondisi lalu lintas ibukota. Jakarta Smart City telah memiliki roadmap pengembangan di masa yang akan datang untuk mencapai berbagai indikator yang ditetapkan denaan harapan keberadaannya dapat meminimalkan ketergantungan masyarakat kepada pemerintah.



- 4. Smart Mobility is to build a system of integrated transportation and provide the information technology that is able to encourage sustainable economic development and high quality of life.
- 5. **Smart Environment** is to create a healthy quality environment through sustainable natural resource management to make Jakarta a liveable city, and to encourage green building program and environmentally friendly development.
- 6. **Smart Living** is to actualize Jakarta as a healthy and habitable city and to facilitate access to health information, tourism and security facilities.

Currently, Jakarta Smart City is in the phase of collecting and delivering data from the community and striving to achieve Smart Governance while striving to run other indicators. But that does not mean the existence of Jakarta Smart City has not solved urban problems at all. Some complain channels such as Qlue and



Konsep smart city menjadi salah satu jawaban dalam berbagai masalah perkotaan. Penerapan smart city yang berorientasi kepada masalah dalam suatu kota, akan membantu efektivitas dan efisiensi dalam pelavanan dan perkotaan perkembanaan mendatana. Oleh karena itu, Pusat Studi Infratsruktur menganggap konsep ini sebagai salah satu solusi masalah pembangunan. Pemerintah pusat dan daerah diharapkan memiliki perencanaan yang matang dalam pengembangan teknologi dan informasi serta perencanaan kota-kota di Indonesia yana berpotensi untuk menerapkan konsep ini. Di berbagai negara seperti India dengan pengembangan 100 kota cerdasnya telah terbukti berhasil menjadi solusi pembangunan perkotaan.

Jakarta Alert 112 have effectively absorbed aspirations and problems in the field that are quickly resolved through existing mechanisms of Jakarta Smart City.

In line with that, because of the presence of Jakarta Smart City, public are free to obtain factual information which is updated in real-time, weekly to monthly about the current Jakarta's development which is divided based on SKPD in DKI, for example information on land prices, street lighting conditions, queues and availability of rooms in hospitals and traffic conditions of the capital. In its development roadmap, Jakarta Smart City in the future will be directed to achieve various indicators stipulated in the hope that its existence can minimize the "existence" of the government in the life of the people of Jakarta.

The concept of smart city becomes an answer to various urban problems. The adoption of city-oriented smart city in a city, will help the effectiveness and efficiency in urban services and developments in the future. Therefore, the Indonesia Infrastructure Research Institute considers this concept as a significant tool in solving city's problem. Central and local governments are expected to have good planning incorporated the development of technology, information and planning of cities in Indonesia that have the potential to apply this concept. In various countries, like India with the development of its 100 smart cities have proven the successful solution for urban development.



TATA RUANGDKI Jakarta Perlu Perubahan

- Updating Jakarta's Spatial Planning is a Must -

infrastruktur Pembanaunan yang gencar Pemerintahan dilakukan Joko Widodo berdampak kepada kebutuhan perubahan rencana tata ruang di tingkat provinsi. pengesahan RTRW dan Terhambatnya perubahannya akan berdampak kepada terhambatnya berbagai Proyek Strategis Nasional (PSN). Salah satu daerah yang paling berdampak terhadap PSN yaitu DKI Jakarta, Oswar Mungkasa selaku Deputi Gubernur Bidang Tata Ruang dan Lingkungan Hidup dalam satu kesempatan diskusi menyatakan bahwa DKI Jakarta sedana melakukan Peninjauan Kembali (PK) RTRW dan Revisi RDTR untuk mengakomodasi berbagai PSN seperti MRT. NCICD, LRT. Kereta Cepat Jakarta-Banduna. dan Kereta Soekarno Hatta, keduanya sedang dalam proses penyelesaian.

RTRW merupakan dokumen yang vital dalam

Infrastructure development that is being intensively conducted by government on Joko Widodo's era has had impacts on the need for changes in spatial plans at the provincial level. Delayed ratification of the RTRW and its amendment will have impacts on the hampering of National Strategic Projects (PSN). One of the most impacted areas of PSN is DKI Jakarta. Oswar Mungkasa as Deputy Governor for Spatial and Environmental Affairs during an occasion stated that DKI Jakarta is conducting a Revision (PK) of RTRW and Revision of Spatial Detail Plan (RDTR) to accommodate various PSNs such as NCICD, MRT, LRT, Jakarta-Bandung fast train, and airport skytrain, both are in the process of completion.

RTRW is a vital document in guiding development to produce sustainable urban development. The planning of a mature and inclusive space through a good buttom-up process by

mengarahkan pembangunan untuk menghasilkan pembanaunan kota yana berkelanjutan. Perencanaan ruana yang matang dan inklusif melalui pendekatan secara buttom-up dengan menyertakan berbagai stakeholder termasuk kaum disabilitas akan menjadikan pembangunan kota di masa mendatang jauh dari berbagai masalah seperti sengketa lahan dan penolakan warga. Oleh karena itu, perlu dilakukan percepatan dalam proses penvusunannya maupun revisi terdapat sehinaga kepastian pembangunan daerah. Dalam menyusun tata ruang DKI Jakarta, IAP sebagai wadah perencana memberikan masukan bagi penyusunan RTRW Jakarta yang dapat pula penjadi pertimbangan bagi kota lainnya di Indonesia.

Terdapat 4 cara yang perlu dilakukan dalam menteriemahkan transformasi ini ke dalam substansi RTRW DKI Jakarta. Keempat hal tersebut yaitu walkable city, inclusive city, resilient city dan tertib tata ruang. Mirwansyah Prawiranegara selaku Ketua Bidang Tata Ruana IAP DKI Jakarta menekankan bahwa keempat hal tersebut jika diimplementasikan dalam RTRW akan menjadi solusi bagi permasalahan Jakarta seperti kemacetan, banjir, kurangnya Ruang Terbuka Hijau (RTH), Polusi, Permukiman Kumuh, kurangnya suplai perumahan **MBR** (Masyarakat Rendah), Berpenghasilan kesenjangan sosial-spasial, alih fungsi lahan, degradasi lingkungan, spekulasi tanah dan kualitas hidup yang menurun.

Keempat hal tersebut harus dijabarkan secara konkret dan diintegrasikan kedalam RTRW, baik dalam pasal-pasal maupun peta-peta rencana tata ruang, sehingga dapat menjadi solusi efektif permasalahan perkotaan Jakarta. Prawira dalam kesempatan ini menjabarkan keempat hal tersebut menjadi muatan-muatan penting yang dapat diakomodasi dalam RTRW DKI Jakarta

involving various stakeholders and the disability will make future urban development far from problems such as land disputes and citizen denials. Therefore, it is necessary to accelerate the process of preparation and revision so that there is certainty in regional development. In the arranging the spatial planning of DKI Jakarta, Indonesian Association of Urban and Regional Planners (IAP) as a platform for planners to provide inputs for the preparation of RTRW Jakarta which can also be a consideration for other cities in Indonesia.

keberadaan RTRW merupakan cerminan matangnya perencanaan pembangunan suatu daerah

There are 4 ways that need to be done in translating this transformation into substance of RTRW DKI Jakarta. The four things are walkable city, inclusive city, resilient city and enforcement spatial planning. Mirwansyah Prawiranegara as Chairman for Jakarta IAP Spatial Planning division emphasized that if these four could be implemented in the RTRW, it would be solution for the problems of Jakarta such as congestion, flooding, lack of green open space (RTH), pollution, slum, lack of housing supply for low-income communities (MBR), socio-spatial disparities, land conversion, environmental degradation, soil speculation, and declining quality of life.

These four matters should be elucidated concretely and integrated into the RTRW, both in the regulations and spatial planning maps so as to be an effective solution to Jakarta's urban problems. Prawira on this occasion described

Pertama, walkable city atau kota yang ramah pejalan kaki dapat diimplimentasikan dengan menaaunakan konsep Transit Oriented Development (TOD) dengan mengakomodasi substansi seperti penetapan deliniasi kawasan TOD, perubahan peruntukan pola ruana pada kawasan TOD, integrasi rencana kawasan TOD dengan rencana sistem pusat kegiatan kota, ketentuan umum peraturan zonasi kawasan TOD untuk mendorong walkability design dan alokasi RTH ideal

Kedua, inclusive city yaitu menjadikan semua warga memiliki hak dan akses yang sama dalam menikmati kehidupan kota dan layanan serta peluana sosial ekonominya. Oleh karena itu, perlu dilakukan penerapan kebijakan pembauran sosial, alokasi terhadap hunian terjangkau (affordable housing), land banking dan pelibatan semua pemangku kepentingan termasuk golongan marjinal dalam pengambilan keputusan kebijakan tata ruang baik dalam tahap perencanaan hingga pengendaliannya.

Ketiga, resilient city yaitu mendukung kota yang tangguh terhadap bencana dan dampak perubahan iklim. Hal ini dapat dilakukan dengan melakukan flood plain zoning, alokasi RTH multifunasi mitigasi bencana. penetapan integrasi sempadan sungai definitif, pengurangan resiko bencana dengan mengintegrasikan dokumen Rencana Penanggulangan Bencana (RPB) milik BPBD dan zero delta policy yaitu aturan pembangunan yang sensitif air.

Keempat, tertib tata ruang yaitu konsistensi dan mengimplementasikan berkomitmen dalam rencana tata ruang baik dalam program pembangunan maupun perizinan dan penegakan hukum terhadap pelanggar tata ruang. Hal ini dapat dilakukan dengan penertiban terhadap pelanggaran pemanfaatan lahan, audit tata ruang secara berkala, dan kebijakan insentif dan disinsentif untuk mendorong target pemerintah dalam hal

these four matters as important contents that can be accommodated in the RTRW of DKI lakarta

First, walkable city can be implemented by using the concept of Transit Oriented Development (TOD) to accommodate substances such as determination of delineation of TOD area. change of spatial pattern designation in TOD area, integration of TOD area plan with system plan at city activity center, general regulation on zoning regulation in TOD area to encourage walkability design, and ideal green space allocation.

Second, inclusive city is a condition to make all citizens have equal rights and access in enjoyina city life, service, and socio-economic opportunity. Therefore, it is necessary to implement the policy of social integration, allocation of affordable housing, land banking, and the involvement of all stakeholders including marginal community in spatial policy decision-making whether from planning stage until the monitoring and evaluation.

Third, resilient city is to support the city resilient to the disaster and the impact of climate change. This can be done by flood plain zoning, allocating multifunctional green open space as disaster mitigation, definitive river border determination, integration of disaster risk reduction by integrating Disaster Management Plan (RPB) from Regional Disaster Management Agency (BPBD) document, and zero delta policy regulating water-sensitive development.

Fourth, the orderliness of the spatial is consistency and commitment in implementing the spatial plan both in the development program, land permission and law enforcement against spatial violators. This can be done by controlling land use violations, periodic spatial audits, and incentive and disincentive policies to encourage government targets in terms of green

luasan RTH, lokasi *land banking* dan hunian MBR.

Pusat Studi Infrastruktur Indonesia menganggap bahwa keberadaan RTRW merupakan cerminan matangnya perencanaan pembangunan suatu daerah. RTRW daerah akan dengan mudah menciptakan kepastian bagi semua stakeholder untuk dapat ikut serta dalam pembangunan suatu daerah, terutama di sektor infrastruktur. Oleh karena itu, Pemerintah Pusat dan Daerah harus bekerja sama untuk mempercepat pengesahan dan revisi RTRW provinsi di Indonesia.

open space, land banking locations and MBR dwellings.

Indonesia Infrastructure Research Institute concluded that the existence of RTRW is a reflection of the maturation of development planning in a region. RTRW will easily create certainty for all stakeholders to participate in regional development, especially in the infrastructure sector. Therefore, the Central and Regional Governments should cooperate and coordinate to accelerate the ratification and revision of the provincial RTRW in Indonesia