

333.13
RAH
2 e1

**ANALISIS PENGELOLAAN LAHAN TERLANTAR
PT. KAI (KERETA API INDONESIA)
DAOP (DAERAH OPERASIONAL) IV
DI KAMPUNG KEBUN HARJO, SEMARANG**

TESIS

Disusun Dalam Rangka Memenuhi Persyaratan
Program Studi Magister Teknik Pembangunan Kota

Oleh:

**ARI RAHADINI
L 4D 002030**



**PROGRAM PASCASARJANA
MAGISTER TEKNIK PEMBANGUNAN KOTA
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG
2004**

**ANALISIS PENGELOLAAN LAHAN TERLANTAR PT.KAI (KERETA
API INDONESIA) DAOP (DAERAH OPERSIONAL) IV
DI KAMPUNG KEBONHARJO, SEMARANG**

Tesis diajukan kepada
Program Studi magister Teknik Pembangunan Kota
Program Pascasarjana Universitas Diponegoro

Oleh

Ari Rahadini
L 4D 002030

Diajukan Pada Sidang Ujian Tesis
Tanggal 17 Juni 2004

Dinyatakan Lulus
Sebagai Syarat memperoleh Gelar Magister Teknik

Semarang, 17 Juni 2004

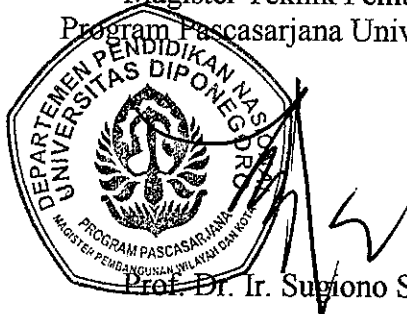
Pembimbing Pendamping

Ir. Holi Bina Wijaya, MUM

Pembimbing Utama

Ir. Djoko Suwandono, MSP

Mengetahui
Ketua Program Studi
Magister Teknik Pembangunan Kota
Program Pascasarjana Universitas Diponegoro



Prof. Dr. Ir. Sugiono Soetomo, DEA

UPT-PUSTAK-UNDIP	
No. Daft:	3374/T/MTPK/c
Tgl.	28/2 05

PERNYATAAN

**Dengan ini saya menyatakan bahwa dalam Tesis ini
Tidak terdapat karya yang pernah diajukan
Untuk memperoleh gelar kesarjanaan di suatu perguruan tinggi.
Sepanjang pengetahuan saya, juga tidak terdapat karya atau pendapat
yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh orang lain,
kecuali secara tertulis diakui dalam naskah ini
dan disebutkan dalam Daftar Pustaka**

Semarang, 17 Juni 2004

**Ari Rahadini
NIM L 4D 002030**

*D*edicated to the patience and affection of my family

*There is not enough room on this page to express my gratitude for every one.
But there will always be enough room in my heart
to appreciate your contribution and support.*

Thank You

Ari Rahadini

*“Orang-orang datang bersama-sama di suatu kota untuk hidup. Dan mereka tetap
bersama-sama untuk menikmati kehidupan yang menyenangkan”
(Aristoteles, filsuf Yunani Kuno dalam Politics)*

*“Sebuah kota hendaknya menampilkan serangkaian ruang yang berkelindan, yang
masing-masing ruang memiliki karakter dan kualitas yang saling berhubungan”
(Edmund Bacon)*

ABSTRAK

PT.KAI (Kereta Api) Daop (Daerah Opreasional)IV memiliki asset lahan yang sangat luas di Jawa Tengah. Lahan-lahan tersebut merupakan lahan warisan Pemerintah Kolonial Pemerintah Belanda kepada Pemerintah Indonesia khususnya PT. KAI dalam bentuk harta kekayaan negara. Namun demikian, potensi nilai lahan dengan skala luas ternyata belum diimbangi dengan upaya pengelolaan yang optimal, bertanggung jawab dan transparan.

Sebagian besar lahan-lahan tersebut saat ini menjadi lahan terlantar yang tidak memiliki fungsi dan peruntukkan lahan yang jelas sampai saat ini. Kampung Kebonharjo merupakan sebagian dari lahan terlantar yang dimiliki PT.KAI Daop IV di Jawa Tengah. Lahan Kebonharjo memiliki potensi lahan yang baik dengan lokasi, aksesibilitas serta fungsi lahan yang cukup baik untuk mendukung pengembangan perencanaan dalam rencana pemanfaatan lahan di BWK III yaitu sebagai kawasan transportasi, perdagangan, industri karena letaknya yang berada di antara stasiun Tawang dan Pelabuhan Tanjung Mas. Namun demikian, banyak kendala yang dihadapi untuk pengembangan ataupun pemanfaatan lahan Kebonharjo saat ini adalah kualitas lingkungan yang buruk, tata ruang dan pemanfaatan lahan yang buruk serta konflik kepemilikan antara PT.KAI Daop IV dengan warga yang telah lama mendiami lahan tersebut.

Perlu adanya suatu pengelolaan dan penanganan yang khusus dalam memecahkan masalah lahan terlantar yaitu dengan keterpaduan dan sinergi dari semua pihak antara lain PT.KAI Daop IV Semarang, Pemerintah Kota Semarang dengan dinas-dinas yang dibawahinya serta pihak swasta dan warga Kebonharjo yang sangat dibutuhkan. Perlu adanya suatu lembaga manajemen lahan yang beranggotakan para *stake holder*, fungsinya agar pemanfaatan lahan di Kampung Kebonharjo menjadi optimal, efektif dan efisien. Manajemen lahan ini harus memiliki perangkat peraturan dan institusi yang jelas agar lebih memudahkan gerakannya, sehingga manajemen lahan ini memiliki otoritas dan wewenang yang diakui oleh semua pihak agar memungkinkan berjalannya rencana, program, serta pelaksanaan fungsi lembaga manajemen lahan ini. Lembaga ini perlu memiliki kemampuan untuk menguasai aset serta menentukan perencanaan yang tepat namun seimbang dalam artian manajemen lahan untuk publik ataupun manajemen lahan untuk kegiatan swasta

Secara keseluruhan hasil kajian memperlihatkan hasil bahwa alternatif pemanfaatan lahan Kampung Kebonharjo dengan pendekatan peruntukkan ruang dan lahannya dibagi dalam 4 tipologi pemanfaatan lahan (disesuaikan dengan pemanfaatan lahan saat ini) berdasarkan arah hadap jalan yang membatasi kawasan Kampung Kebonharjo itu. Alternatif peruntukkan lahan tersebut berupa (1) Pengembangan kawasan dengan fungsi lahan yang sama sebagai bagian dari kawasan pelabuhan (kawasan industri dan perdagangan sebagai bagian dari kawasan pelabuhan) (2) Pengembangan kawasan dengan fungsi lahan sebagai daerah pengembangan transportasi darat. (3) Pengembangan kawasan sebagai daerah resapan air pasang/ air hujan (kolam retensi) yang artinya sebagai daerah konservasi. (3) Namun bila pada akhirnya lahan Kebonharjo tersebut diberikan untuk warga masyarakat baik untuk dikuasai utuh ataupun disewakan maka perlu adanya suatu upaya *urban renewal* (4) Pengembangan kawasan dengan pembagian fungsi termasuk di dalamnya kawasan konservasi (daerah resapan air)

ABSTRACT

KAI Inc. Operation Region IV has a very extensive land asset on Central Java. Those lands are inherited from the Dutch Colonial Government to the Indonesia Government, specifically for KAI Inc., in form of country's asset. However, the potential of those vast lands has not been supported yet by a maximum and responsible transparent management.

A major part of those lands, until now on, are conditioned as neglected lands with no obvious function and allocation. Kebonharjo village is one example of those neglected lands owned by KAI Inc. Operational Region IV on Central Java. This land has an excellent quality and supported by its location, accessibility, and an adequate function, in order to implement the development program in a plan of utilizing neglected lands on BWK III, which could be used as transportation, trading, and also industrial area, because it is located between Tawang railway station and Tanjung Mas Harbor. Yet, many obstacles would be appear in developing and utilizing this Kebonharjo land, such as, environment's poor quality, bad system in arranging empty lands, and also an ownership conflict between KAI Inc. Operation Region IV and the natives.

A specific handling and special management are needed in order to solve this problem, in which need a harmony and continuous effort from all sides, included KAI Inc. Operation Region IV Semarang, Government of Semarang City and all its departments, also the private sides and the society of Kebonharjo. It is important to found an organization of land management with stake holder as its members. It roles as a controller in keeping these management efforts work as maximum, effectively, and efficiently as possible. This management must have a set of rule and obvious medium in order to facilitate its activation, and finally it will have its own authority and competence regarded by all groups in order to succeed the plan, program, and also the implementation of its function. This organization must have an ability in dominating its assets and also in determinating an exact and balanced program on land management and also private activities.

As a whole, the investigation shows that the utilizing program of Kebonharjo Village with its land and empty space as an approach is classified into 4 groups (agree with the utilizing at moment) based on the facing direction to the road bordering this village. Those groups are (1) A development program with a same land's function as a part of harbor area (industrial and trading area as a part of harbor area), (2) A development program with lands functioned as a development area of land transportation, (3) A development program as an area for water penetration (retention reservoir), also functioned as a conservation area, (3) However, if finally those lands of Kebonharjo are given to the society whether to be dominated or to be rent, an urban renewal effort is needed to be applied, (4) A development program with distribution of functions included conservation area (water penetration area).

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kehadirat Allah SWT atas segala limpahan rahmat dan karunia-Nya sehingga penulis mampu menyelesaikan penulis laporan tesis ini.

Tesis dengan judul “ **Pengelolaan Lahan Terlantar PT.KAI Daop IV Semarang Di Kampung Kebonharjo, Semarang**” ini diajukan untuk melengkapi salah satu syarat guna memperoleh gelar Magister Teknik pada program Studi Magister Teknik Pembangunan Kota Program Pascasarjana Universitas Diponegoro.

Penulis menyadari laporan tesis ini tidak akan selesai tanpa peran serta langsung maupun tidak langsung pihak-pihak lain. Untuk itu pada kesempatan ini penulis mengucapkan terima kasih kepada:

1. Prof. Dr. Ir. Sugiono Soetomo, DEA selaku Ketua Program Magister Teknik Pembangunan Kota Universitas Diponegoro
2. Ir. Djoko Suwandono, MSP dan Ir. Holi Bina Wijaya, MUM selaku dosen pembimbing atas segala arahan dan bimbingan selama proses penelitian dan penulisan.
3. Samsul Ma'arif SP, MT selaku dosen penguji atas segala arahan dan bimbingan selama proses penyelesaian karya tulis.
4. Ir.Fajar Hari Mardiansyah MT, MDP selaku dosen penguji atas segala arahan selama proses penyelesaian karya tulis.
5. Dosen dan staf karyawan MTPWK-UNDIP Semarang, atas kerjasama dan hubungan kekeluargaan yang dikembangkan selama pendidikan.
6. Kepala Bappeda tingkat II Kotamadya Semarang beserta staf karyawan atas informasi-informasi yang diberikan
7. Ir. Makbul Sujudi Sumadilaga selaku Kepala Daop IV PT.KAI Semarang beserta staf karyawan atas keramahan dan informasi-informasi yang diberikan.
8. Ir. Djoko Santoso selaku Ketua DPD REI Jawa Tengah beserta staf karyawan atas keramahan dan informasi-informasi serta pengetahuan-pengetahuan yang diberikan.

9. Ir. Husni selaku Kepala Divisi Perancangan PT. Karyadeka Alam Lestasi atas keramahan dan masukan informasi serta pengetahuan yang diberikan.
10. Pimpinan Kelurahan Tanjung Mas Semarang Utara beserta staf atas keramahan, kerjasama dan informasi-informasi yang diberikan.
11. Keluarga Drs. Setyadi Sujono, Bapak & Ibu, mas Temmy, mas Iwan, dik Dimas atas dorongan moril dan materiil serta kasih sayang yang tak henti-hentinya diberikan selama ini.
12. *'Lovely Community'* di AP I, Pak Joko, Pak Ruri, Pak Giyanto, Ilham, Tari dan Mbak Lale atas pertemanannya dan rasa kekeluargaan serta dukungan moril yang tidak henti-hentinya selama masa kuliah di UNDIP Semarang dan telah bersedia menjadi *sparing partner* serta teman diskusi selama ini.
13. Norah Jones, Diana Krall, Five for Fighting, Sting, John Mayer, Josh Groban, Syaharani, dan Jose Maurinho yang banyak memberi inspirasi dan memberi semangat penulisan penelitian ini serta pihak-pihak lain yang tidak dapat disebutkan satu-persatu.

Akhir kata, semoga laporan tesis ini bermanfaat bagi penulis pada khususnya dan pembaca pada umumnya.

Semarang, Juni 2004

Ari Rahadini

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PENGESAHAN	ii
HALAMAN PERNYATAAN	iii
HALAMAN PERSEMBAHAN	iv
ABSTRAK	v
ABSTRACT	vi
KATA PENGANTAR	vii
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR TABEL	xii
DAFTAR GAMBAR	xiii
DAFTAR PETA	xvi

BAB I	PENDAHULUAN	1
	1.1 Latar Belakang.....	1
	1.2 Permasalahan dan Rumusan Masalah.....	6
	1.3 Tujuan, Sasaran dan Manfaat Penelitian	8
	1.3.1 Tujuan.....	8
	1.3.2 Sasaran	9
	1.3.3 Manfaat.....	9
	1.4 Ruang Lingkup	10
	1.4.1 Ruang Lingkup Spasial.....	10
	1.4.2 Ruang Lingkup Substansial	14
	1.5 Kerangka Pemikiran	15
	1.6 Pendekatan Penelitian.....	17
	1.6.1 Kerangka Analisis.....	19
	1.6.2 Metode Penelitian	19
	1.6.2.1 <u>Sumber Data dan Teknik Pengumpulan Data</u>	19
	1.6.2.2 <u>Narasumber</u>	22
	1.6.2.3 <u>Analisis Data Penelitian dan Teknik Analisis</u>	25
	1.6.2.4 <u>Kerangka Pembahasan</u>	29
	1.7 Sistematika Penulisan	29

BAB II	KAJIAN PUSTAKA PENGELOLAAN	
	LAHAN TERLANTAR KOTA	31
	2.1 Pengertian Lahan	31
	2.1.1 Pengertian Lahan Terlantar.....	32
	2.1.2 Penyebab dan Akibat Lahan Terlantar	33
	2.1.2.1 <u>Penyebab Lahan Terlantar</u>	34
	2.1.2.2 <u>Akibat Lahan Terlantar</u>	34
	2.1.3 Pembiayaan Lahan Terlantar	35

2.2 Optimasi Guna Lahan.....	35
2.2.1 Pengertian Optimasi Guna Lahan.....	36
2.2.2. Komponen Guna Lahan dan Struktur Tata Ruang Kota.....	37
2.2.2.1 <u>Komponen Guna Lahan di Pusat Kota</u>	37
2.2.2.2 <u>Penentu Guna Lahan</u>	40
2.2.2.3 <u>Struktur Tata Ruang Kota</u>	42
2.2.2.4 <u>Pembagian Wilayah Kawasan (Zoning)</u>	45
2.2.2 Usaha-Usaha Optimasi Guna Lahan.....	46
2.3 Tantangan Pembangunan Kembali Lahan Terlantar	48
2.3.1 Kendala Keuangan.....	49
2.3.2 Kendala Peraturan-Peraturan dan Institusi-Institusi Pemerintah.....	49
2.3.3 Kendala Fisik.....	50
2.3.4 Kendala Individu	50
2.4 Manajemen Pengembangan Lahan.....	51
2.4.1 Pengertian Manajemen Lahan	51
2.4.2 Permasalahan Manajemen Lahan di Indonesia.....	52
2.5 Hak Pengelolaan Lahan.....	53
2.6 Ringkasan Kajian Pustaka	54

BAB III

POLA PEMANFAATAN LAHAN

PT. KAI DAOP IV SEMARANG	55
3.1 Gambaran Kota Semarang.....	55
3.2 Kebijakan Pengembangan Kota Semarang	55
3.3 Pengembangan & Pembangunan Lahan PT.KAI di Kampung Kebonharjo Semarang	64
3.3.1 Perencanaan & Pengembangan Awal Perkeretaapian di Semarang	64
3.3.2 Keadaan kawasan Kampung Kebonharjo Awal Pengembangan KA di Semarang	67
3.4 Karakteristik Wilayah Penelitian.....	71
3.4.1 Keadaan Geografis.....	71
3.4.2 Wilayah Admistrasi Penelitian	74
3.4.3 Kependudukan	74
3.4.4 Pemanfaatan Lahan.....	76
3.4.4.1 Pola Pemanfaatan lahan.....	70
3.4.4.2 Permasalahan Pemanfaatan Lahan	71

BAB IV

ANALISIS MODEL PENGELOLAAN & PEMANFAATAN KAMPUNG KEBONHARJO.....

4.1 Identifikasi Kawasan Lahan terlantar Kebonharjo	90
4.1.1 Fisik Kawasan Kebonharjo.....	90
4.1.2 Sosial Ekonomi Kawasan Kebonharjo	108

4.2 Pola Pemanfaatan Lahan Kampung Kebonharjo.....	111
4.2.1 Tipologi Homogenitas Pemanfaatan lahan Kampung Kebonharjo	114
4.2.2 Batasan Kluster Tipologi Homogenitas Kawasan	121
4.3 Kondisi Pengelolaan lahan Kebonharjo.....	123
4.3.1 Permasalahan & Harapan <i>Stakeholders</i>	103
4.3.2 Persepsi & Keinginan <i>Stakeholders</i> pada Tiap Kluster.....	126
4.3.2.1 <u>PT.KAI Daop IV Semarang</u>	126
4.3.2.2 <u>PemKo Semarang</u>	130
4.3.2.3 <u>Warga Kampung Kebonharjo</u>	131
4.3.2.4 <u>Pihak Swasta/ Investor</u>	132
4.3.3 Pola Pengelolaan Lahan Kebonharjo.....	133
4.3.3.1 <u>Definisi Pengelolaan Lahan</u>	133
4.3.3.2 <u>Komponen Pengelolaan Lahan</u>	135
4.3.3.3 <u>Penyebab & Akibat Tidak Adanya Pengelolan</u>	140
4.3.3.4 <u>Perkembangan Pengelolaan Lahan Kebonharjo</u>	142
4.3.3.5 <u>Mekanisme/ Proses Interkasi <i>Stakholders</i></u>	124
4.3.3.6 <u>Mekanisme Interaksi <i>Stakeholders</i> di tiap Tipologi</u>	151
4.4 Pola Pendekatan Pengelolaan & Pemanfaatan lahan Kebonharjo.....	155
4.4.1 Pola Pendekatan Pengelolaan Lahan Kebonharjo	155
4.4.1.1 <u>Latar Belakang</u>	155
4.4.1.2 <u>Hak Kepemilikan secara Finansial dan Hukum</u>	155
4.4.1.3 <u>Konsepsi Kelembagaan Pengelolaan Lahan Kebonharjo</u>	156
4.4.1.4 <u>Konsepsi Operasional Pengelolaan Lahan Kebonahrjo</u>	158
4.4.1.5 <u>Manajemen Lahan Kebonharjo</u>	161
4.4.2 Pengembangan Lahan Kampung Kebonharjo menjadi Kawasan dengan Karakteristik & Nilai tertentu.....	169
4.4.2.1 <u>Analisis Dampak dan Penyebab adanya Lahan Terlantar</u>	169
4.4.2.2 <u>Analisa Pengembangan Lahan Kebonharjo</u>	177
4.4.2.3 <u>Alternatif Pengembangan Lahan Kebonharjo</u>	180
4.4.2.4 <u>Mekanisme Pengelolaan Optimal Lahan Kebonharjo pada tiap Tipologi Lahan</u>	193

BAB V	KESIMPULAN DAN REKOMENDASI	201
	5.1 Kesimpulan	165
	5.2 Rekomendasi	169

DAFTAR PUSTAKA

DAFTAR TABEL

Tabel I.1 Kebutuhan Data.....	22
Tabel I.2 Penjelasan Analisa untuk mendukung Pengelolaan dan Pemanfaatan Lahan Kampung Kebonharjo.....	28
Tabel III.1 Data Jumlah Kepala Keluarga Penduduk Kampung Kebonharjo	75
Tabel III.2 Mata Pencaharian Penduduk	75
Tabel III.3 Bahan Bangunan.....	77
Tabel IV.1 Perbandingan Potensi & Kendala Kawasan Kampung Kebonharjo	107
Tabel IV.2 Klasifikasi Kawasan	120
Tabel IV.3 Matrik bidang kerjasama Kemitraan dengan Arah Penyelesaiannya	164
Tabel IV.4 Matrik Evaluasi Pelabuhan	186

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1 Rob.....	3
Gambar 1.2 Lahan Terlantar yang Dipakai untuk Parkir Trailer	3
Gambar 1.3 Keadaan Lahan Terlantar Tidak Digunakan.....	3
Gambar 1.4 Lahan yang Digunakan untuk Timbunan Sampah.....	3
Gambar 1.5 Kondisi Lahan Terlantar yang Kosong	4
Gambar 1.6 Kondisi Lahan Terlantar.....	4
Gambar 1.7 Kondisi Lahan Terlantar	4
Gambar 1.8 Kondisi Lahan Terlantar.....	4
Gambar 1.9 Pemanfaatan Lahan untuk Timbunan Sampah	6
Gambar 1.10 Degradasi Lingkungan	7
Gambar 1.11 Pemukiman Liar	7
Gambar 1.12 Awal Terjadinya Lahan Terlantar.....	15
Gambar 1.13 Kerangka Pemikiran	16
Gambar 1.14 Kerangka Analisis Studi	19
Gambar 1.15 Pengamatan Lapangan	21
Gambar 1.16 Pembagian Zona Sample Berdasarkan Arah Hadap Jalan.....	23
Gambar 1.17 Pembagian Zona Penelitian Berdasarkan Arah Hadap Jalan.....	27
Gambar 1.18 Kerangka Pembahasan.....	29
Gambar 2.1 Keterangan dan Pembuatan Keputusan dalam Tata Guna Lahan.....	39
Gambar 2.2 Struktur Tata Ruang Kota	45
Gambar 2.3 Ringkasan Kajian Pustaka	54
Gambar 3.1 Stasiun Semarang NIS	65
Gambar 3.2 Stasiun Tawang Kebanjiran 1920.....	66
Gambar 3.3 Stasiun Tawang Kebanjiran 2000.....	66
Gambar 3.4 Tampak Stasiun Jurnatan.....	67
Gambar 3.5 Perpindahan Stasiun Tambak Sari ke Stasiun Tawang.....	68
Gambar 3.6 Sketca Perspektif Stasiun Poncol oleh Maclaine Pont	69
Gambar 3.7 Peta Lahan Kebonhatjo 1969.....	70
Gambar 3.8 Batas Wilayah Adminstrasi Tingkat RW	74
Gamabr 3.9 Kondisi Umum Lahan.....	79
Gambar 3.10 Lahan Untuk Pembuangan Sampah.....	79
Gamabr 3.11 Lahan Untuk Usaha Warga.....	79
Gambar 3.12 Lahan Untuk Usaha Tambak	79
Gambar 3.13 Parkir Trailer.....	79
Gambar 3.14 Rob.....	79
Gambar 3.15 Rumah Dinas yang tidak dihuni	80
Gambar 3.16 Kondisi Rumah Dinas yang dihuni.....	80
Gambar 3.17 Status Kepemilikan	80
Gambar 3.18 Pemukiman Liar.....	83
Gambar 3.19 Kegiatan membangun yang terus dilakukan warga	83
Gambar 3.20 Jl. Tambaksari.....	83
Gambar 3.21 Jl. Mpu Tantular.....	83

Gambar 3.22 Jl. Ronggowarsito	83
Gambar 3.23 Kondisi Fisik Bangunan	85
Gambar 3.24 Kondisi Fisik Bangunan	85
Gambar 3.25 Pemanfaatan Lahan untuk Sampah.....	86
Gambar 3.26 Degradasi Lingkungan.....	87
Gambar 3.27 Pemukiman Penduduk	87
Gambar 4.1 Kampung Kebonharjo sebagai Daerah Perantara	91
Gambar 4.2 Aksesibilitas.....	92
Gambar 4.3 Bangunan dan Prasarana Kampung Kebonharjo	94
Gambar 4.4 Lahan Yang Ditinggalkan.....	100
Gambar 4.5 Skema Pertambahan Penduduk dan Pemanfaatan Lahan	115
Gambar 4.6 Penyebaran Penduduk.....	116
Gambar 4.7 Daerah Pergudangan.....	117
Gambar 4.8 Sanitasi Buruk.....	118
Gambar 4.9 Klasifikasi Permasalahan Fisik Lahan Kebonharjo.....	119
Gambar 4.10 Faktor Kesamaan Fungsi dari Tiap Tipologi.....	122
Gambar 4.11 Persepsi & Keinginan PT.KAI Daop IV Terhadap Tipologi I	126
Gambar 4.12 Persepsi & Keinginan PT.KAI Daop IV Terhadap Tipologi II.....	127
Gambar 4.13 Persepsi & Keinginan PT.KAI Daop IV Terhadap Tipologi III.....	128
Gambar 4.14 Persepsi & Keinginan PT.KAI Daop IV Terhadap Tipologi IV.....	129
Gambar 4.15 Persepsi dan Keinginan PemKo Semarang pada Tiap Tipologi.....	130
Gambar 4.16 Persepsi dan Keinginan warga Kebonharjo pada Tipologi IV	131
Gambar 4.17 Sinergi <i>Stakeholders</i>	134
Gambar 4.18 Konflik & Ketidakhadanya Manajemen Lahan Kebonharjo	134
Gambar 4.19 Komponen Manajemen Lahan Kebonharjo.....	138
Gambar 4.20 Masalah Lahan Terlantar	140
Gambar 4.21 Penyebab & Akibat Tidak adanya Pengelolaan Lahan Kebonharjo	141
Gambar 4.22 Perkembangan Kegiatan Pengelolaan Lahan Kebonharjo	143
Gambar 4.23 Mekanisme <i>Stakeholders</i> dari Segi Pandang Pelaku Pasar	145
Gambar 4.24 Mekanisme <i>Stakeholders</i> berdasarkan Pelaku Pasar Lahan BSB.....	146
Gambar 4.25 Sinergi Pelaku Pengelolaan oleh Pelaku Pasar Lahan BSB	147
Gambar 4.26 Mekanisme Sinergi	148
Gambar 4.27 Sinergi <i>Stakeholders</i> saat ini dalam pengelolaan Lahan Kebonharjo..	149
Gambar 4.28 Sinergi Badan Pengelola Aset Negara.....	150
Gambar 4.29 Pola Interaksi <i>Stakeholders</i> di Arah Hadap Jl. Ronggowarsito	151
Gambar 4.30 Pola Interaksi <i>Stakeholders</i> di Arah Hadap Jl. Tambak Sari.....	152
Gambar 4.31 Pola Interaksi <i>Stakeholders</i> di Arah Hadap Jl. Mpu Tantular	153
Gambar 4.32 Pola Interaksi <i>Stakeholders</i> di Tengah Kawasan Lahan Kebonharjo....	154
Gambar 4.33 Aspek Kebijakan dalam Manajemen Lahan Kebonharjo	162
Gambar 4.34 Optimalisasi Pengelolaan Lahan Kebonharjo.....	163
Gambar 4.35 Proses Operasional Manajemen Lahan Kebonharjo.....	165
Gambar 4.36 <i>Framework Stakeholders</i> dengan Manajemen Lahan Kebonharjo.....	166
Gambar 4.37 <i>Framework</i> Intern Manajemen Lahan Kebonharjo	167
Gambar 4.38 Siklus Penurunan Pemanfaatan Lahan.....	172
Gambar 4.39 Penyebab Awal dan Keberlanjutannya Eksistensi Lahan Kebonharjo	173

Gambar 4.40 Lahan terlantar yang Kosong.....	177
Gambar 4.41 Kondisi Lingkungan lahan Terlantar.....	177
Gambar 4.42 Lahan Terlantar yang Tidak Ditinggali.....	177
Gambar 4.43 Lahan terlantar yang Tidak Ditinggali.....	177
Gambar 4.44 Potensi dan Kendala yang Menonjol.....	178
Gambar 4.45 Pendekatan Pengembangan Kawasan Berdasarkan Tipologi Karakteristik.....	179
Gambar 4.46 Skema Pelabuhan Generasi III.....	188
Gambar 4.47 Pola Interaksi <i>Stakeholders</i> di Arah Hadap Jl. Ronggowarsito.....	194
Gambar 4.48 Pola Interkasi <i>Stakeholders</i> di Arah Hadap Jl. Tambak Sari.....	195
Gambar 4.49 Pola Interkasi <i>Stakeholders</i> di Arah Hadap Jl. Mpu Tantular.....	197
Gambar 4.50 Pola Interkasi <i>Stakeholders</i> di Kawasan Tengah.....	199
Gambar 5.1 Tipologi Lahan kebonharjo.....	202
Gambar 5.2 Pengembangan Kawasan Berdasarkan Tipologi Karakteristik.....	205

DAFTAR PETA

Peta 1. Administrasi Kota Semarang.....	12
Peta 2. Wilayah Penelitian.....	13
Peta 3. Kota Semarang.....	58
Peta 4. BWK III Semarang.....	62
Peta 5. Tata Guna Lahan BWK III.....	63
Peta 6. Orientasi Lokasi Penelitian.....	72
Peta 7. Peta Lokasi Penelitian.....	73
Peta 8. Penggunaan Lahan.....	78
Peta 9. Kepemilikan.....	81
Peta 10. Zoning Kepemilikan.....	82
Peta 11. Sarana dan Prasarana.....	84
Peta 12. Pemanfaatan Lahan.....	112
Peta 13. Zoning Pemanfaatan Lahan.....	113

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Salah satu peninggalan pemerintah kolonial Belanda yang hingga kini masih dapat kita lihat dengan nyata adalah Kota-Kota Lama yang kental sekali dengan pengaruh kebudayaan barat (*occidental*). Hampir setiap kota besar di Indonesia, terutama kota-kota pelabuhan di pulau Jawa mempunyai kawasan Kota Lama peninggalan masa kolonial Belanda. Mula-mula kawasan tersebut didesain sebagai kota benteng, namun seiring dengan perkembangan jaman, dan semakin aman serta mantapnya situasi politik dan ekonomi, pada kurun waktu abad XIX lambat laun benteng-benteng yang ada mulai dihancurkan dan kota-kota yang ada semakin berkembang menjadi kota pemerintahan dan perdagangan.

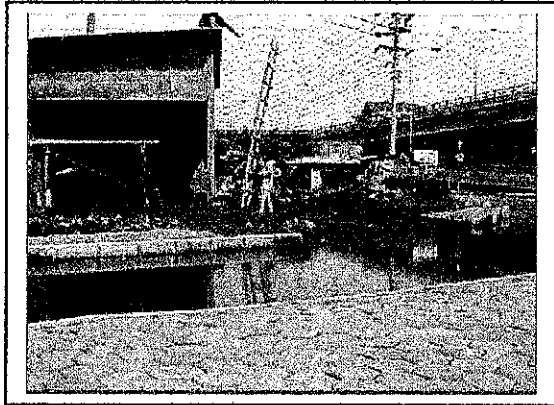
Dalam perkembangan selanjutnya, memasuki era pemerintahan Republik Indonesia, lambat laun kawasan pusat kota tersebut mengalami distorsi. Terutama dengan munculnya fenomena bergesernya pusat Kota Lama ke bagian-bagian lain suatu kota. Kota-kota Lama yang ada menjadi kurang menarik lagi sebagai pusat kota, banyak lahan-lahan yang juga ditinggalkan terutama di sekitar daerah pelabuhan berkaitan dengan kurangnya fasilitas pendukung serta menurunnya kualitas lingkungan di Kota-kota Lama tersebut (Ismail, 1999).

Bergesernya pusat kota banyak dipengaruhi oleh karena permasalahan fisik kota. Permasalahan-permasalahan kota pada akhirnya akan menimbulkan kemerosotan fisik kota karena kemampuan fisik kota tidak mampu lagi menampung perkembangan yang terjadi. Hal ini terlihat dari menurunnya kualitas struktur fisik bangunan dan keadaan sarana serta prasarana pusat kota yang tidak mampu lagi memenuhi tuntutan kebutuhan yang semakin meningkat. Kemampuan fisik kota yang terbatas serta keadaan lingkungan yang juga tidak mendukung, menyebabkan pusat kota tidak mampu lagi untuk berkembang baik. Akibatnya pada pusat kota tersebut terjadi kemerosotan fisik kota. Selain itu juga kualitas lingkungan yang buruk dan tidak nyaman menyebabkan masyarakat kota cenderung bergerak meninggalkan kota dan mencari tempat yang baik (strategis) serta lebih menguntungkan (efisien). Jadi jelas bahwa kemerosotan fisik kota dan buruknya kualitas lingkungan menjadi penyebab/ pendorong terjadinya pergeseran pusat kota (Ratcliff dalam Hassan 1981:4).

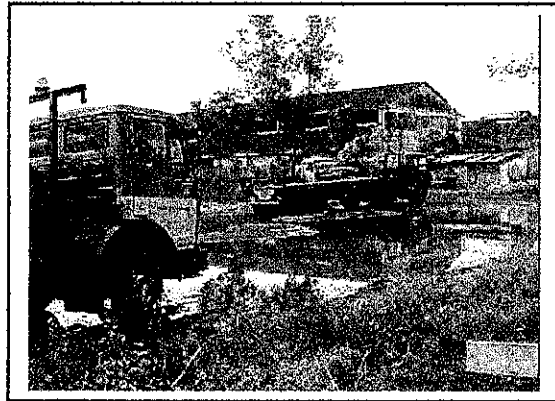
Di daerah Kota Lama Semarang, akibat bergesernya pusat kota banyak lahan yang berada di daerah pusat kota lama tersebut menjadi lahan terlantar, tak terbangun selain itu juga terdapat bangunan-bangunan yang saat ini masih berfungsi sebagai gudang barang. Sebagian besar lahan tersebut dimiliki oleh PT. KAI Daop IV dan ada beberapa bangunan yang dimiliki oleh swasta yang juga digunakan sebagai gudang. Sangat disayangkan karena lahan berada di daerah strategis dan dari segi ekonomis juga menguntungkan yaitu daerah pelabuhan, industri dan perdagangan sekaligus dekat dengan Kota Lama (wisata) yang banyak berisi artefak bangunan. Saat ini lahan tersebut banyak dihuni oleh rumah-rumah liar penduduk dan terkesan kumuh.

Lahan kosong (*vacant land*) dan lahan tidur (*idle land*) merupakan lahan yang tidak memiliki fungsi peruntukkan lahan di atasnya, yang berarti lahan terlantar. Menurut Kivell, yang termasuk lahan kosong adalah lahan tempat timbunan sawah, daerah militer yang tidak terurus, **lahan kereta api yang tidak terawat**, bekas lahan industri dan pertambangan, lahan lain yang tidak terurus (Kivell, 1993: 152). Terjadinya lahan seperti demikian karena pemilik lahan tidak memanfaatkan lahan dengan segera untuk mewadahi aktivitas tertentu. Hal ini menyebabkan kantung-kantung terbuka di kota, menampilkan pemandangan yang sangat paradoksal dengan kenyataannya di kota yaitu pertumbuhan kota yang meningkat dengan memerlukan kebutuhan lahan yang semakin berkurang supply-nya. Lahan kosong dan lahan tidur tersebut tidak memiliki fungsi efektif ataupun lahan yang tidak berguna, dengan kata lain lahan tersebut merupakan lahan terlantar. Selain itu dapat pula diartikan sebagai suatu lahan yang tidak digunakan secara optimal sesuai dengan performa dan fungsi lahan tersebut. (Kivell, 1993:151). Perbedaan antara lahan kosong dengan lahan tidur adalah lahan kosong merupakan lahan yang tidak memiliki fungsi dan walaupun fungsi tersebut ada, fungsi tersebut berada di bawah standar kemampuan lahan itu, sedangkan lahan tidur adalah lahan yang tidak dimanfaatkan oleh pemiliknya untuk suatu peruntukan tertentu. Selain itu dengan luasnya lahan kosong ataupun lahan tidur maka akan menurunkan juga kualitas lingkungan akibat tidak terurus dan terawat.

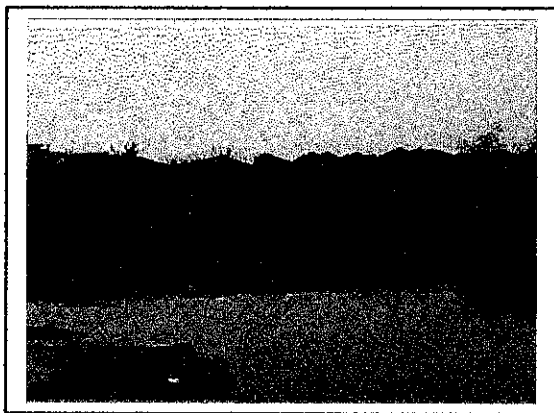
Keadaan lingkungan lahan kosong dan lahan tidur di kampung Kebonharjo tersebut saat ini sangat memprihatinkan, terlantar, dengan kualitas lingkungan yang buruk juga karena rob yang hampir tiap hari terjadi serta keadaan yang rawan terutama pada malam hari.



Gambar 1.1 Rob di Jl. Ronggowarsito

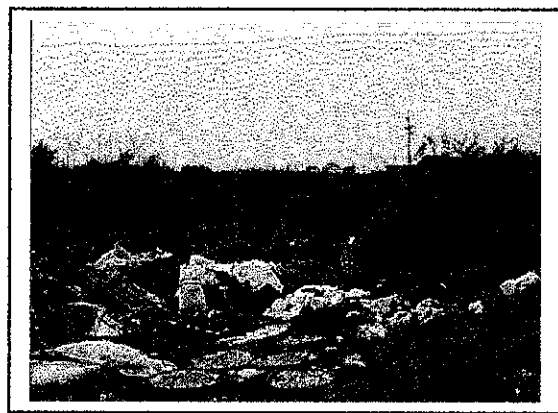


Gambar 1.2. Lahan terlantar untuk Parkir Trailer (Jl. Mpu Tantular)



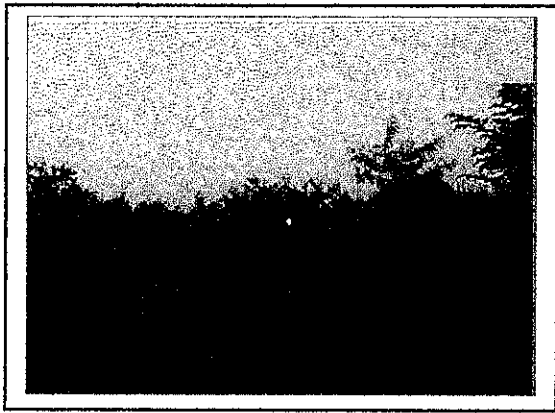
Gambar 1.3 Keadaan Lahan Terlantar tidak digunakan (Jl. Mpu Tantular)

Sumber: Survey Lapangan, 2003



Gambar 1.4 Lahan terlantar untuk Timbunan Sampah (Jl. Mpu Tantular)

Dengan luasnya lahan terlantar yang dimiliki PT. KAI Daop 4 serta keadaannya yang memprihatinkan saat ini maka perlu dilakukan optimasi guna lahan. Optimasi guna lahan dapat diartikan sebagai suatu upaya untuk mengoptimalkan penggunaan lahan serta pengoptimalan fungsi, peruntukan dan produktivitas kegiatan usaha yang diselenggarakan oleh para pemilik tanah dengan para pengusaha yang mana para pemilik dapat menyewakan lahan yang hasil akhirnya akan tercermin pada besarnya laba yang diperoleh dari pemanfaatan lahan tersebut (Tanjung, 1994:50). Hal ini juga didukung oleh alokasi yang optimal terhadap komponen-komponen lahan yang akan dibangun di atasnya.



**Gambar 1.5 Kondisi Lahan Terlantar yang kosong
(Jl. Mpu Tantular)**

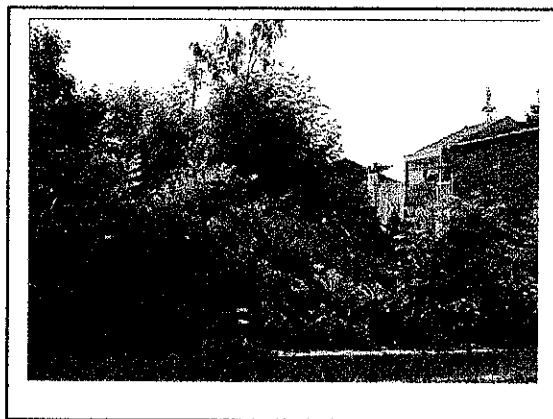


Gambar 1.6 Kondisi dan lahan Terlantar (Jl. Mpu Tantular)



**Gambar 1.7 Kondisi lahan Terlantar yang Kosong
(Jl. Mpu Tantular)**

Sumber: Survey Lapangan, 2003



**Gambar 1.8 Kondisi lahan Terlantar yang Kosong
(Jl. Mpu Tantular)**

Adanya lahan terlantar Kampung Kebonharjo dikarenakan:

1. Biaya pembangunan fisik semakin tinggi, hal ini bertentangan dengan kondisi keuangan PT. KAI sebagai pemilik lahan.
2. Akibat tidak adanya biaya maka tidak ada perencanaan kawasan tersebut, untuk masa yang akan datang.
3. Terjadinya konflik penggunaan lahan antara jenis penggunaan yang berbeda.
4. Daerah kumuh dengan pemukiman-pemukiman liar yang pada akhirnya sulit untuk dikontrol oleh pemiliknya.
5. Kepemilikan lahan yang dimiliki oleh mayoritas perusahaan.

Sumber-sumber literatur yang ada, cenderung mengungkapkan upaya optimasi lahan secara umum bukan pada satu bagian atau kawasan kota saja. Namun dengan pertimbangan

jenis guna lahan di pusat kota yang pemanfaatannya belum optimal dan masih perlu ditingkatkan efektifitas serta efisiensi pemanfaatannya, maka upaya optimalisasi lahan pusat kota dapat meliputi:

1. Peremajaan kota (*Urban Renewal*)
2. Revitalisasi Kota
3. Pembeban pajak yang tinggi terhadap pemilik lahan kosong di pusat kota.
4. Pembaharuan tata guna tanah di kawasan pusat kota (*Urban Redevelopment*)
5. Penataan komposisi fungsi guna lahan kawasan pusat kota.
6. Reklamasi lahan rawa di kawasan pusat kota.
7. Pengembangan/ peningkatan kinerja prasarana.

Untuk menangani atau memperbaharui suatu kawasan pusat kota yang mutu lingkungannya rendah, pemerintah telah mencanangkan optimasi guna lahan yang sebenarnya merupakan suatu upaya untuk meningkatkan kemampuan lahan suatu kawasan kota dan mengembalikan manfaat lahan tersebut sesuai dengan potensi dan kegunaan optimal lahan tersebut (Yudhohusodo, 1991: 333-334). Dengan demikian diharapkan kegiatan peremajaan kota dapat memberikan 'hasil baik' kepada pengembangan kota melalui pemanfaatan sumber daya lahan kota secara tepat dan pemberian vitalitas baru kepada kawasan kota yang diremajakan. Peningkatan mutu lingkungan dalam peremajaan kota, dimaksudkan untuk memperbaiki tatanan sosial ekonomi di kawasan bersangkutan. (Yudhohusodo, 1991:332). Sedangkan konsolidasi lahan dapat diartikan sebagai suatu upaya penataan kembali penguasaan penggunaan dan pemilikan lahan oleh pemilik lahan melalui usaha bersama untuk membangun lingkungan siap bangun dan menyediakan kapling tanah matang sesuai dengan rencana tata ruang yang telah ditetapkan pemerintah (UU NO.4 Tahun 1992).

Fenomena Lahan terlantar perlu adanya suatu pengembangan konsep tata ruang yang pada dasarnya merupakan suatu pola pikir baru di dalam upaya mengeksekutifkan konsep tersebut. Pengembangan konsep tersebut berpijak pada pengidentifikasikan permasalahan yang meliputi sebab, akibat dan pemanfaatan lahannya serta mengapa sampai terjadi lahan terlantar. Hal ini dirasakan perlu untuk diketahui permasalahan utama lahan terlantar yang dapat digunakan sebagai dasar pengembangan, perbaikan dan pembangunan serta pada akhirnya pengelolaan lahan-lahan terlantar tersebut agar berkelanjutan nantinya.

1.2 Permasalahan dan Rumusan Masalah

Banyaknya lahan terlantar yang dimiliki oleh PT KAI Daop IV menyebabkan kantong-kantong terbuka di kota, menampilkan pemandangan yang sangat berbeda dengan pusat kota. Selain itu letaknya yang strategis sepatutnya memiliki fungsi guna lahan yang efektif.

Lahan tersebut tidak digunakan secara optimal sesuai dengan performa dan fungsi lahan tersebut. Untuk jangka panjang belum ada rencana pembangunan oleh PT KAI Daop IV di daerah tersebut (di antara Jl. Ronggowarsito dengan Jl. Mpu Tantular), daerah Kota Lama, selain karena banyaknya lahan yang sudah disertifikatkan oleh penduduk juga karena biaya pembangunan fisik yang tinggi. Hal ini semakin memperburuk citra (*image*) kawasan padahal dari segi lokasi lahan sangat memungkinkan untuk didayaguna lebih baik sesuai perkembangan dan *demand* ruang penduduk kota.

Keadaan lingkungan dengan buruknya kualitas lingkungan lahan terlantar tersebut juga turut menyulitkan usaha menuju ke arah perbaikan, dengan rob yang hampir tiap hari berlangsung, serta kondisi lingkungan yang rawan kriminalitas terutama pada malam hari.

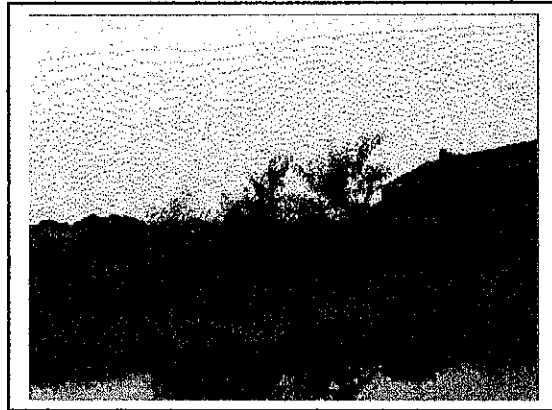
Namun demikian kepemilikan lahan yang mayoritas dimiliki oleh PT KAI Daop 4 juga turut menyulitkan Pemerintah Kota, dalam hal ini sebagai penanggungjawab kota, untuk memperbaiki kawasan tersebut. Sehingga dapat disimpulkan permasalahan yang ada pada lahan tersebut adalah:

1. Pemanfaatan lahan kota yang tidak sesuai dengan *the highest and the best use* dari lahan kota yang terlantar tersebut.



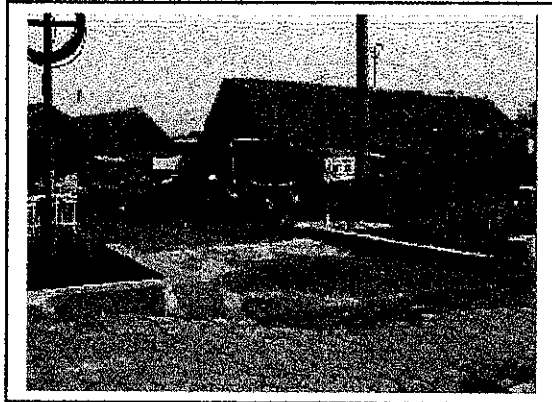
Gambar 1.9 Pemanfaatan Lahan untuk Sampah (Jl. Mpu Tantular)
Sumber: Survey Lapangan, 2003

2. Degradasi lingkungan



Gambar 1.10 Degradasi Lingkungan (Jl. Mpu Tantular)
Sumber: Survey Lapangan, 2003

3. Banyaknya pemukiman liar disamping pemukiman dinas PT. KAI Daop IV yang memiliki kondisi yang memprihatinkan.



Gambar 1.11 Pemukiman Liar (Jl. Ronggowarsito)
Sumber: Survey Lapangan, 2003

4. Daerah kumuh dengan pemukiman-pemukiman liar yang pada akhirnya sulit untuk dikontrol oleh pemiliknya.
5. Kurangnya aktivitas manusia yang ada untuk mendukung proses peruntukkan lahan
6. Belum adanya arahan pemanfaatan ruang baik dari pihak pemilik yaitu PT. KAI Daop IV Semarang maupun dari pihak pemerintah kota.

7. Biaya pembangunan fisik semakin tinggi, hal ini bertentangan dengan kondisi keuangan PT. KAI sebagai pemilik lahan.
8. Terjadinya konflik penggunaan lahan antara jenis penggunaan yang berbeda serta antara pemilik lahan dengan pihak lain yaitu pemerintah kota, pihak swasta, masyarakat.
9. Kepemilikan lahan yang dimiliki oleh mayoritas perusahaan.

Sehingga rumusan masalahnya adalah “adanya lahan terlantar mengganggu sistem aktivitas kota serta pemanfaatan ruang kota yang efektif”

Berdasarkan permasalahan tersebut, beberapa hal penting menjadi pertimbangan penelitian adalah:

- Bagaimana mengelola dan menangani lahan terlantar dengan memperhatikan potensi serta pengaruh-pengaruh eksternal yang mungkin mempengaruhi atau yang mungkin ditimbulkan seperti peluang pasar bila lahan tersebut dikembangkan, konflik kepentingan antara pemilik lahan, pemerintah serta penanam modal. Pendekatan yang dilakukan meliputi pengaturan guna lahan, penataan bangunan dan lingkungan, arahan pengembangan sosial dan ekonomi yang seluruhnya akan meningkatkan kualitas lingkungan
- Bagaimana menyikapi konflik kepentingan antara pemilik lahan dengan pemerintah serta pihak swasta. Pendekatan yang akan dilakukan dapat meliputi bentuk kerja sama antara pemilik lahan dengan pemerintah kota ataupun pemilik lahan dengan pihak swasta dengan memperhatikan masyarakat kawasan tersebut.
- Bagaimana menyusun prioritas penanganan kawasan, permasalahan apa yang diselesaikan terlebih dahulu

Sedangkan pertanyaan yang mendasar dari penelitian ini adalah “bagaimana seharusnya pengelolaan dan pemanfaatan lahan tersebut agar tidak mengganggu aktivitas kota”

1.3 Tujuan, Sasaran Dan Manfaat Penelitian

1.3.1 Tujuan Penelitian

Penelitian ini bertujuan menganalisis dan mengkaji kondisi pengelolaan dan pemanfaatan lahan terlantar milik PT. KAI Daop IV di Semarang serta mengidentifikasi

kendala dan potensi untuk digunakan sebagai rekomendasi awal pengelolaan dan pemanfaatan lahan kawasan.

1.3.2 Sasaran Penelitian

Sasaran Penelitian ini adalah:

1. Mengidentifikasi kondisi kawasan penelitian yang mencakup pemanfaatan ruang pada lahan terlantar milik PT. KAI Daop IV Semarang.
2. Pengelompokkan kawasan berdasarkan kesamaan aktivitas pemanfaatan lahan sehingga dapat dilakukan pendekatan pengelolaan dan pemanfaatan lahan.
3. Menganalisis pengelolaan/ mekanisme akibat adanya lahan terlantar
4. Mengumpulkan persepsi masing-masing stakeholder agar tercipta kesamaan visi dan persepsi dalam proses pengelolaan dan pemanfaatan ruang dan lahan Kebonharjo.
5. Menganalisis perbaikan dan pembangunan kembali kawasan yang mencakup pendekatan pengelolaan lahan terlantar dan pemanfaatan tata guna lahan kawasan dengan memperhatikan factor dan mekanisme penyebab terjadinya lahan terlantar, kesesuaiannya dengan penggunaan lahan dan rencana kota, serta mempertimbangkan potensi kawasan dalam pengembangannya secara ekonomi dan sosial budaya, pendekatan untuk pengelolaan status kepemilikan tanah ataupun bentuk kerjasama pengembangan lahan antara pemilik lahan yaitu PT. KAI Daop IV, pemerintah kota Semarang dengan pihak swasta sebagai pemilik modal..
6. Menyusun rekomendasi awal untuk digunakan sebagai dasar perbaikan dan pembangunan kembali lahan terlantar PT. KAI Daop IV Semarang.

1.3.3 Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan mempunyai dua manfaat yaitu:

1. Manfaat Praktis

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan masukan dan bahan pertimbangan PT. KAI Daop IV sebagai pemilik lahan serta pemerintah kot sebagai penanggung jawab dan pengelolaan kota dalam merencanakan kawasan tersebut pada masa datang. Rekomendasi dan hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi salah satu acuan dalam merumuskan

kebijakan yang berkenaan dengan penataan kawasan di lahan terlantar tersebut, terutama kebijakan-kebijakan yang menyangkut arah pengembangan tata guna lahan serta fungsi bangunan. Penelitian ini diharapkan dapat menyumbang masukan yang berguna bagi prospek pengembangan di kawasan tersebut.

2. Manfaat Teoritis

Lebih jauh diharapkan, penelitian ini dapat menjadi masukan dan bahan kajian bagi penyusunan konsep tata ruang yang pada dasarnya merupakan suatu pola pikir baru di dalam upaya mengaktifkan dan mewujudkan rencana tata ruang kota yang ada serta pemerhati masalah perkotaan dan kalangan akademisi untuk dapat disempurnakan dan dikaji dari aspek-aspek perkotaan lainnya. Rencana yang disusun diharapkan tanggap terhadap perkembangan dan dinamika yang terjadi dan dapat mengakomodasikan berbagai perubahan.

1.4 Ruang Lingkup

Ruang lingkup yang dimaksud dalam hal ini adalah ruang lingkup materi studi dan wilayah studi yang menjadi batasan pembahasan.

1.4.1 Ruang Lingkup Spasial

Wilayah penelitian berada di Kampung Kebon Harjo, Kelurahan Tanjungmas, Kota Semarang dengan luas wilayah kelurahan 323,782 Ha, penggunaan tanah yang dominan adalah sebagai wilayah transportasi, kawasan Wilayah Kerja Pelabuhan (meliputi: Dermaga Nusantara, Dermaga Samudra, Dermaga Petikemas, Industri, Pergudangan, Perkantoran dan perdagangan), kawasan perdagangan dan jasa serta kawasan pergudangann juga terdapat *Retaiding Basin* yang berada di depan Stasiun Tawang saat ini menjadi polder.

Wilayah Penelitian terletak di BWK III dengan fungsi utama sebagai kawasan pusat transportasi, industri pergudangan, rekreasi, perumahan, pusat perdagangan dan jasa, perkantoran, industri, penghijauan dan ruang terbuka.

Wilayah penelitian merupakan suatu kawasan, baik lahan terbangun maupun yang tidak terbangun yang dibatasi oleh jalur-jalur jalan yaitu Jl. Mpu Tantular, Jl. Tambaksari, Jl Ronggowarsito serta Stasiun Kereta Api Tawang Semarang dengan luas wilayah 676.762,5

m². Disamping itu wilayah ditentukan pula dengan melihat besarnya perubahan fungsi lahan, serta kepadatan bangunan, segi sosial adalah adanya aktivitas ekonomi yang berlangsung di kawasan tersebut. Kawasan ini termasuk dalam kawasan BWK III. Faktor pendorong yang kuat untuk melakukan pendekatan pengelolaan lahan yang proporsional antara lain:

1. Adanya lahan kota yang terlantar yang dapat digunakan untuk kebutuhan struktur tata ruang kota dalam hal *supply* dan *demand* lahan bagi pembangunan kota.
2. Perlunya penanganan segera terhadap degradasi lingkungan yang terjadi, baik untuk meningkatkan kualitas lingkungan kawasan maupun untuk mencegah dampak negatif lebih luas terhadap lingkungan hidup kota.
3. Potensi kawasan yang cukup besar karena strategisnya lokasi, bagian dari CBD, dekat kawasan kota lama, dekat dengan pelabuhan, dekat dengan stasiun kereta api Tawang, dekat dengan pasar Johar yang dikelilingi dengan kegiatan perdagangan, sehingga berpeluang untuk dikembangkan sebagai area komersial, sementara tata letak fisik kawasan saat ini belum dapat/ memungkinkan lagi untuk menampung jenis kegiatan ini.
4. Banyaknya pemukiman liar yang kumuh akibat kurangnya kontrol dari pemilik lahan.

Ruang spasial penelitian akan digambarkan dengan peta berikut ini



MAGISTER TEKNIK PEMBANGUNAN KOTA
 PROGRAM PASCASARJANA
 UNIVERSITAS DIPONEGORO

TESIS

PENGLOLAAN LAHAN TERLANTAR PT. KAI
 DAOP IV SEMARANG DI KELURAHAN KEBONHARJO
 SEMARANG

**PETA
 KOTA SEMARANG**

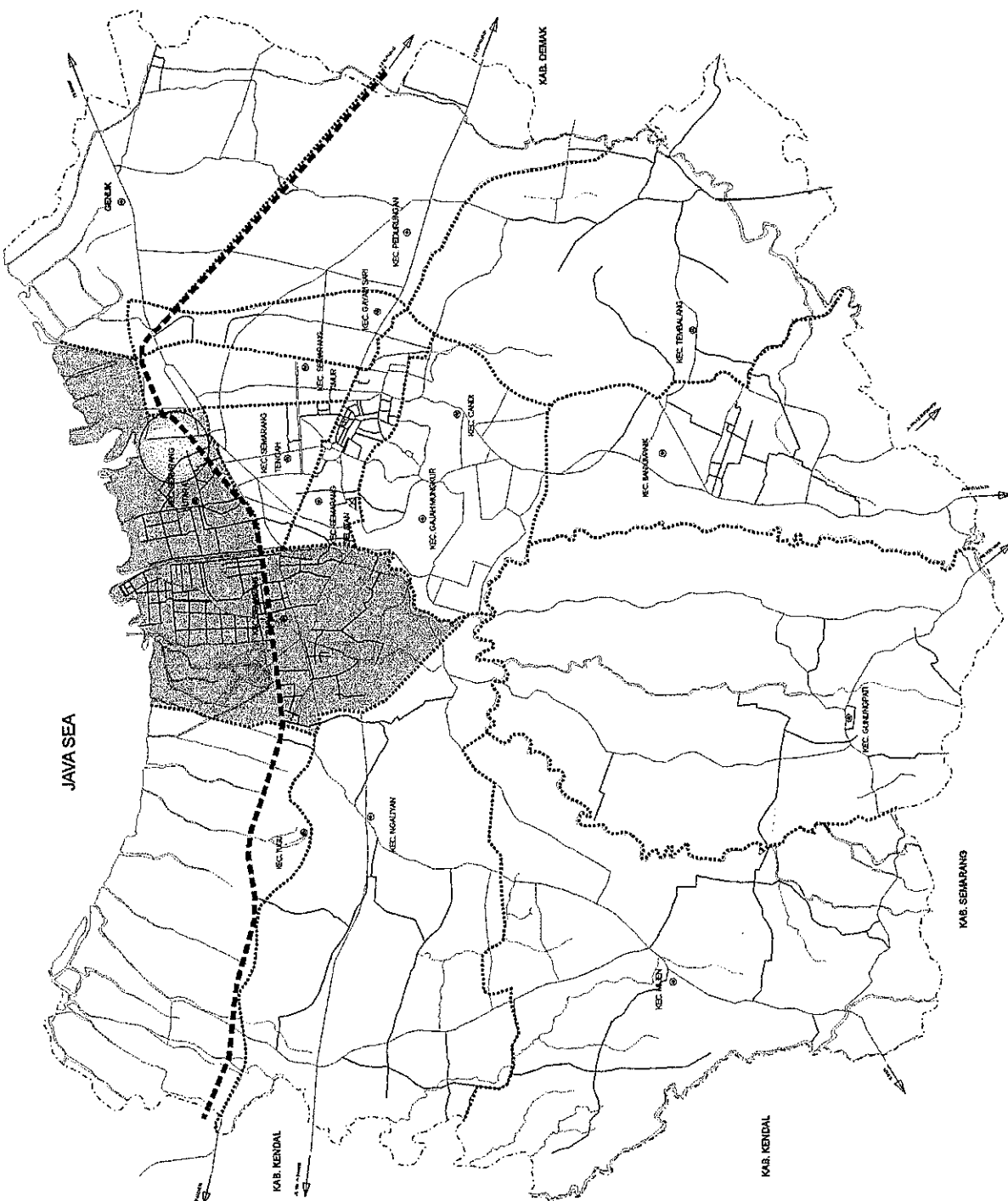
KETERANGAN :

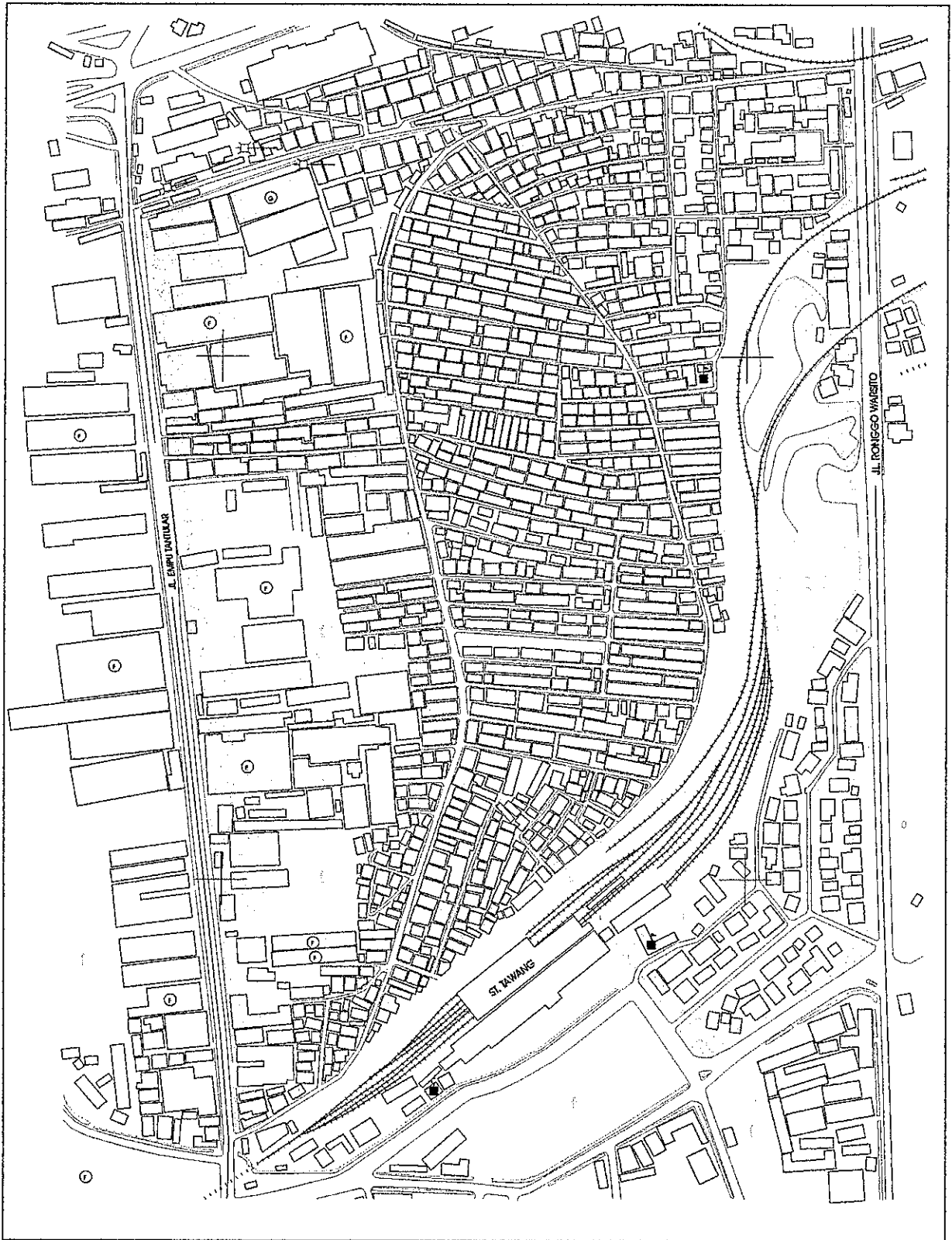
- Jalan
- Batas Kecamatan
- Rel Kereta Api
- Batas BVK
- Sungai
- Wijayah Studi
- Wijayah BVK III

SUMBER Ufara

RDTR Kota Semarang

SKALA




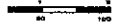


PETA
WILAYAH STUDI

KETERANGAN :

- Batas Kabupaten
- Batas Kecamatan
- Batas Desa
- ==== Jalan > 2m
- Jalan 1-2m
- ~~~~~ Sungai
- Rel Kereta Api

UTARA 

SKALA 

NO. GAMBAR

SUMBER
RDTK KOTA SEMARANG

1.4.2 Ruang Lingkup Substansial

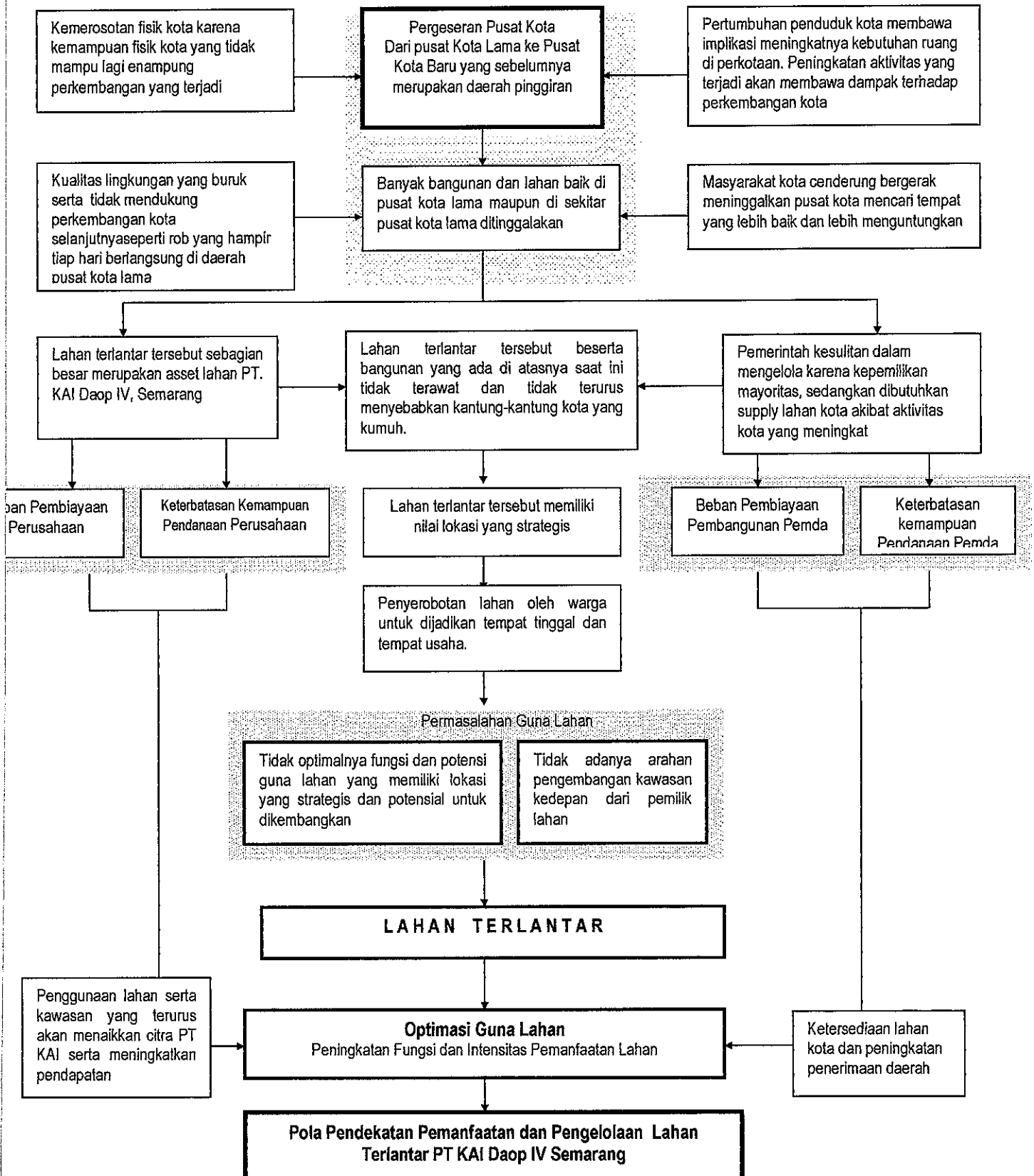
Adapun ruang lingkup substansial dari pembahasan lahan terlantar milik PT KAI Daop 4 dengan melakukan pendekatan:

1. Identifikasi Pemanfaatan Ruang dan Lahan
 - a. Analisis Fisik, identifikasi potensi dan kendala kawasan lahan yang dikembangkan
 - Struktur Tata Ruang
 - Pemanfaatan Lahan
 - Kepemilikan
 - Sarana dan prasarana
 - Bangunan
 - b. Analisis Sosial dan Ekonomi
 - Karakteristik sosial dan ekonomi penduduk di kawasan lahan terlantar tersebut
 - Harga Lahan
2. Analisis Potensi Perbaikan dan Pembangunan
 - Pengelompokkan Kawasan berdasarkan kesamaan sifat kawasan.
 - Analisis Kondisi Pengelolaan Lahan terlantar.
3. Analisis pola pengelolaan dan alternative pemanfaatan ruang dan lahan yang tepat dengan memperhatikan peran masing-masing pihak yang terkait serta pendekatannya yang menyesuaikan karakteristik kesamaan kawasan.

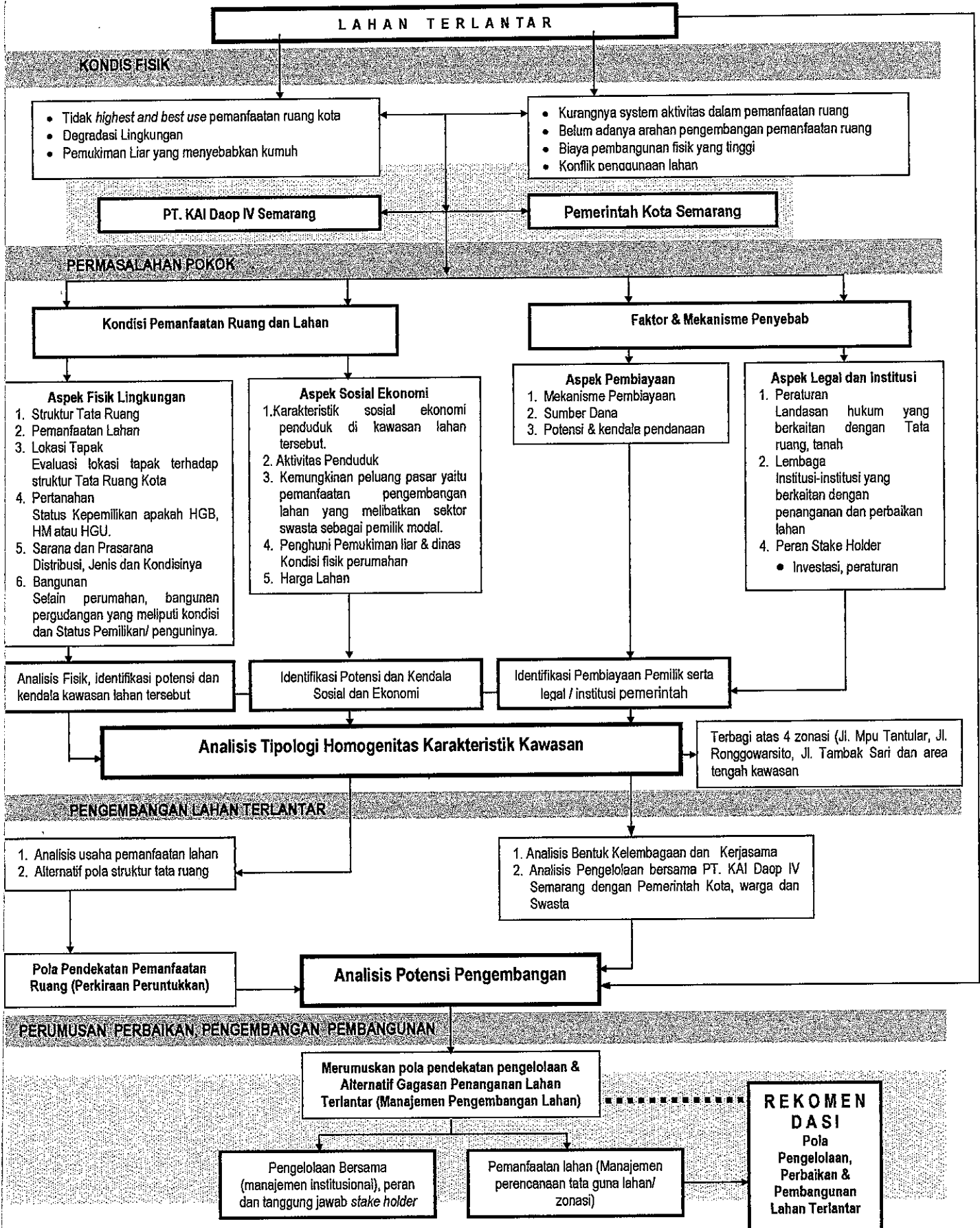
1.5 KERANGKA PEMIKIRAN

Untuk memperjelas pembahasan penelitian ini maka disusun suatu kerangka pemikiran

Gambar 1.12
Awal terjadinya Lahan Terlantar



Gambar 1.13
Kerangka Pemikiran



1.6 Pendekatan Penelitian

Dalam rangka mewujudkan tujuan penelitian ini, dirasakan perlu untuk menentukan terlebih dahulu langkah-langkah atau tahapan penelitian sebagai berikut:

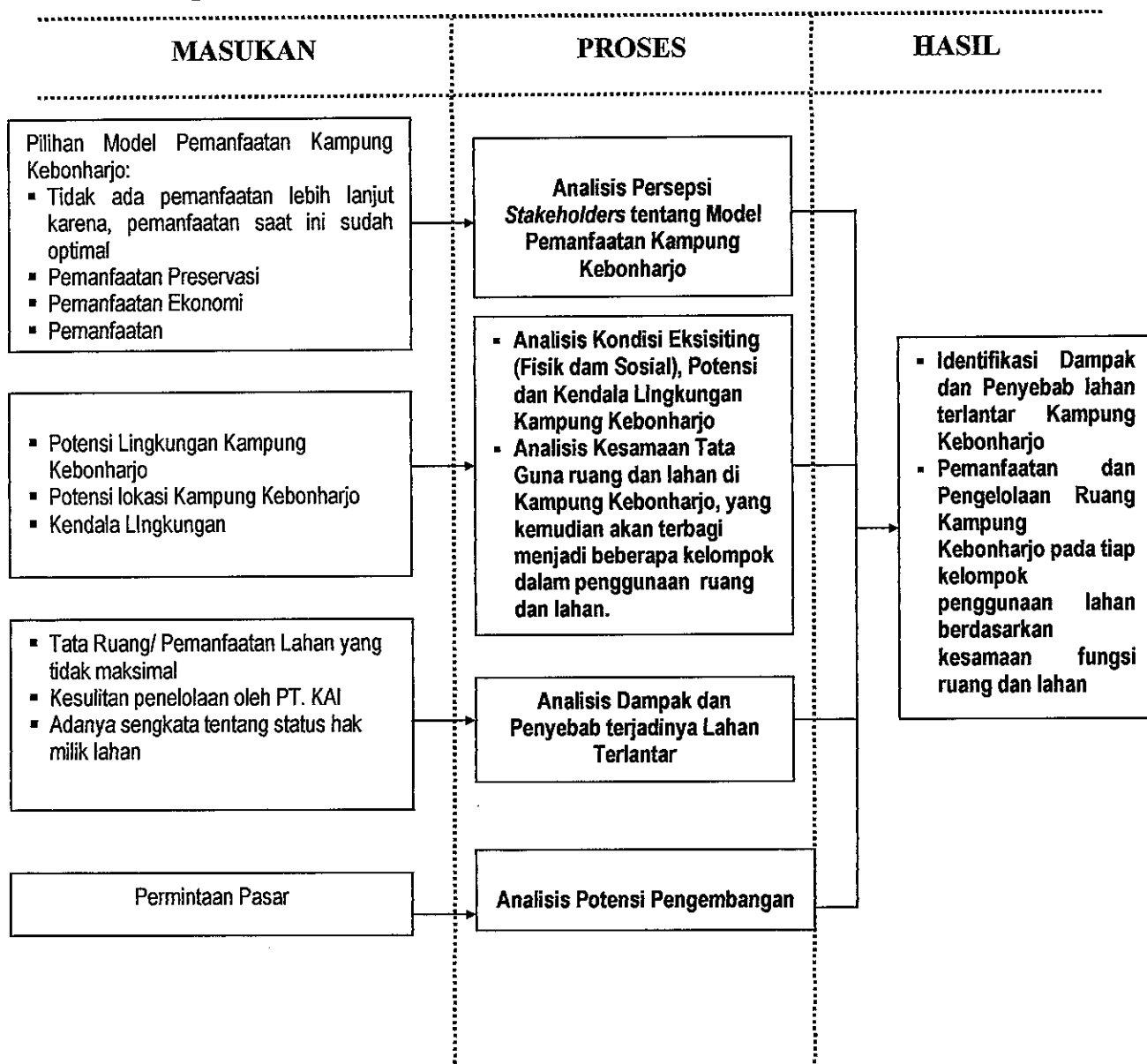
1. Menemukan isu-isu strategis perkotaan dikaitkan dengan karakteristik permasalahan pada kawasan penelitian, yang dilanjutkan dengan perumusan masalah dan penentuan ruang lingkup berdasarkan permasalahan dan kondisi eksisting kawasan yang memiliki spesifikasi fisik lahan kosong dan lahan terlantar.
2. Melihat kondisi eksisting kawasan seperti potensi, permasalahan maupun kendala yang akan ditemui serta perkembangannya dalam lingkup pembangunan kota, melalui pengamatan karakteristik tata ruang dan morfologi kawasan sebagai dasar untuk penelitian dan pembahasan selanjutnya.
3. Menentukan kawasan kelurahan Kebonharjo sebagai lokasi penelitian yang memiliki potensi sekaligus permasalahan dengan karakteristik fisik berupa lahan terlantar yang mengalami degradasi lingkungan serta banyak dihuni oleh perumahan liar.
4. Menentukan batas-batas sub kawasan penelitian dalam rangka kemudahan penelitian dan kesamaan fungsi kawasan.
5. Studi literatur yang berhubungan dengan permasalahan yang terjadi pada lokasi penelitian, yaitu permasalahan lahan terlantar serta pendekatan yang dapat digunakan untuk mengatasi permasalahan tersebut sekaligus dapat sebagai arah pengembangan kawasan tersebut.
6. Tinjauan kedudukan kawasan penelitian untuk mendukung penggambaran secara spesifik lokasi penelitian.
7. Melakukan survey/ penelitian ke lapangan dalam rangka pencarian data primer dengan pengamatan secara langsung terhadap kondisi lahan, pemanfaatannya serta perumahan-perumahan liar yang saat ini masih bersengketa dengan pemilik lahan.
8. Survey selanjutnya dilaksanakan melalui wawancara dengan pihak pemilik lahan untuk menggali informasi berkaitan dengan arah pengembangan dan pemanfaatan lahan yang akan dilakukan oleh PT. KAI Daop IV serta kekuatan hukum apa yang menjadi landasan PT. KAI Daop IV dalam mempertahankan hak atas lahannya saat ini.
9. Melakukan dokumentasi yang berupa sketsa-sketsa, foto, peta dan gambaran diagramatis elemen-elemen permasalahan lahan kosong dan lahan terlantar, potensi kawasan serta pendekatan yang memungkinkan dilakukan dalam rangka pengelolaan lahan terlantar.

10. Menganalisis sketsa-sketsa peta yang telah dibuat dan hasil observasi langsung di kawasan penelitian yang berkaitan dengan permasalahan lahan terlantar, potensi kawasan, serta elemen-elemen kota pendukung terjadinya lahan terlantar.
11. Menganalisis aspek-aspek non fisik seperti sosial ekonomi, aspek pembiayaan, aspek legalitas dan institusi yang menjadi permasalahan pokok lahan terlantar.
12. Identifikasi lahan terlantar beserta karakteristik, berdasarkan temuan-temuan dari hasil analisis fisik dan non fisik tersebut.
13. Identifikasi penyebab lahan-lahan terlantar tersebut.
14. Analisis model pemanfaatan dan pengelolaan Kampung Kebonharjo dengan diperkuat oleh persepsi, keinginan serta harapan *stakeholder* serta .
15. Menyimpulkan hasil penelitian dan menyusun arahan panduan rancang kawasan sebagai rekomendasi penelitian, dengan tetap mempertimbangkan kebijakan dan peraturan yang sudah ada, dalam rangka menggali, mengembangkan potensi, serta yang paling penting adalah mengatasi permasalahan lahan terlantar.

Sedangkan untuk pendekatan studi ini, diarahkan melalui tiga pendekatan, yaitu:

1. Melalui pengamatan secara langsung terhadap karakteristik kawasan yang berupa lahan kota dan lahan terlantar beserta permasalahan-permasalahan pokok
2. Melalui wawancara dengan pemilik lahan serta beberapa warga masyarakat yang tinggal di kawasan.
3. Melalui literatur, mengingat penelitian mengenai lahan terlantar masih jarang ada di kota Semarang.

1.6.1 Kerangka Analisis



Gambar 1.14
Kerangka Analisis Studi

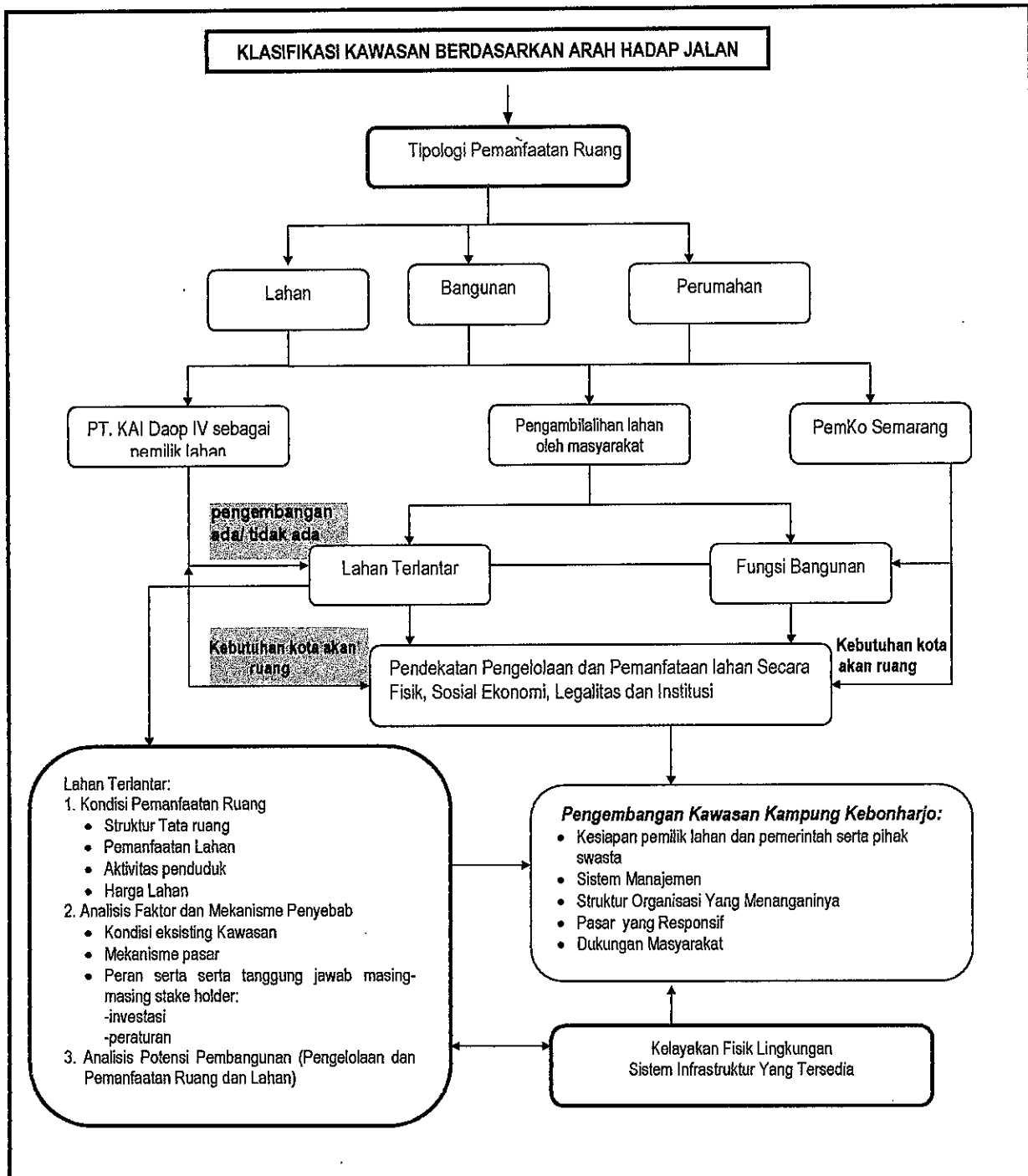
1.6.2 Metode Penelitian

1.6.2.1 Sumber Data dan Teknik Pengumpulan Data

Untuk mengetahui dan mendapatkan informasi yang representative tentang kondisi lahan terlantar Kampung Kebonharjo dilakukan melalui pengumpulan data sekunder dan data primer. Data sekunder ditujukan untuk mengetahui kondisi wilayah Kampung Kebonharjo, Semarang secara umum, khususnya kondisi fisik, social-budaya, ekonomi, prasarana dan

struktur binaan. Data yang dihimpun dari berbagai sumber antara lain Kantor Statistik Kota Semarang, Bappeda Kota Semarang, Potensi kampung Kebonharjo dan sumber-sumber sekunder lainnya. Data primer ditujukan untuk mengetahui persepsi narasumber mengenai lahan terlantar serta pemanfaatannya dan pengelolaan lahan terlantar saat ini dan bagaimana pemanfaatan sekaligus pengelolaannya yang terbaik dan dikehendaki. Data primer dihimpun dari masyarakat, pemerintah, pemilik dan swasta.

Pengumpulan data dilakukan dengan metode survey dan wawancara berstruktur sebagai masukan dari berbagai sumber diantaranya berasal dari unsur pemerintah kota Semarang, pemilik lahan, masyarakat yang tinggal di Kampung Kebonharjo dan swasta yang dijadikan narasumber, wawancara mendalam (*indepth interview*) dengan tokoh-tokoh masyarakat yang dilengkapi dengan pengamatan lapangan secara langsung oleh peneliti di lapangan.



Gambar 1.18 Pengamatan Lapangan
 Sumber: Hasil Analisis Kebutuhan Data

Tabel 1.1
Kebutuhan Data

No.	Jenis Data	Tipe Data	Unit Data	Waktu	Sumber	Kegunaan
1.	Jumlah Penduduk	Sekunder	Kampung Kebonharjo	Terakhir	Kelurahan Tanjung Mas	Mengetahui Profil Penduduk
2.	Luas Wilayah Studi	Sekunder	Kampung Kebonharjo	Terakhir	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bappeda Kota Semarang ▪ PT. KAI Daop IV 	Mengetahui gambaran umum wilayah studi
3.	Peta Tata Guna Lahan dan bangunan	Sekunder	Kampung Kebonharjo	Sebelum dan sesudah didiami penduduk (terakhir)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bappeda Kota Semarang ▪ PT. KAI Daop IV ▪ Dinas Tata Kota ▪ Dinas Tata Bangunan 	Dasar Pengembangan dan Pemanfaatan Ruang
4.	Pendapat Stakeholders	Primer	Kota Semarang	Terakhir	Pemerintah, PT. KAI Daop IV, Swasta, Akademisi, Masyarakat	Mengetahui keinginan stakeholders terhadap pemanfaatan Kampung Kebonharjo
5.	Potensi dan Kendala Lingkungan	Sekunder	Kampung Kebonharjo	Terakhir	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bappeda Kota Semarang ▪ PT. KAI Daop IV 	Mengetahui daya dukung lingkungan Kampung Kebonharjo
6.	Status Kepemilikan Lahan	Sekunder	Kampung Kebonharjo	Sebelum dan sesudah didiami penduduk (terakhir)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ PT. KAI Daop IV ▪ BPN 	Mengetahui status kepemilikan lahan saat ini dan sebelum didiami penduduk
7.	Aktivitas Penduduk	Primer	Kampung Kebonharjo	Awal mendiami lahan dan saat ini (terakhir)	Kelurahan Tanjungmas	Mengetahui aktivitas penduduk dan kesesuaian dalam pemanfaatan ruang dan lahan
8.	Dampak (pendudukan) Lahan Kosong	Primer	Kampung Kebonharjo	Terakhir	<ul style="list-style-type: none"> ▪ PT. KAI Daop IV ▪ Akademisi ▪ Dinas Tata Ruang dan Kota 	Mengetahui dampak lahan kosong dan dampaknya setelah didiami.
9.	Penyebab (pendudukan) Lahan Kosong	Primer	Kampung Kebonharjo	Terakhir	<ul style="list-style-type: none"> ▪ PT. KAI Daop IV ▪ Akademisi ▪ Dinas Tata Ruang dan Kota ▪ Penduduk 	Mengetahui penyebab terjadinya lahan tertantar hingga lahan tersebut didiami.
10.	Rencana kegiatan untuk pemanfaatan Kampung Kebonharjo	Sekunder	Kampung Kebonharjo	Terakhir	<ul style="list-style-type: none"> ▪ PT. KAI Daop IV ▪ Bappeda Kota Semarang 	Mengetahui pemanfaatan ruang dan lahan untuk kepentingan pengembangan usaha dan kegiatan ekonomi

Sumber: Hasil Analisis Kebutuhan Data, 2004

Keterangan: BPN : Badan Pertanahan Negara Kota Semarang
 Bappeda : Badan Perencana Pembangunan Daerah Kota Semarang
 PT. KAI Daop IV : PT. Kereta Api Indonesia Daerah Operasional IV, Semarang

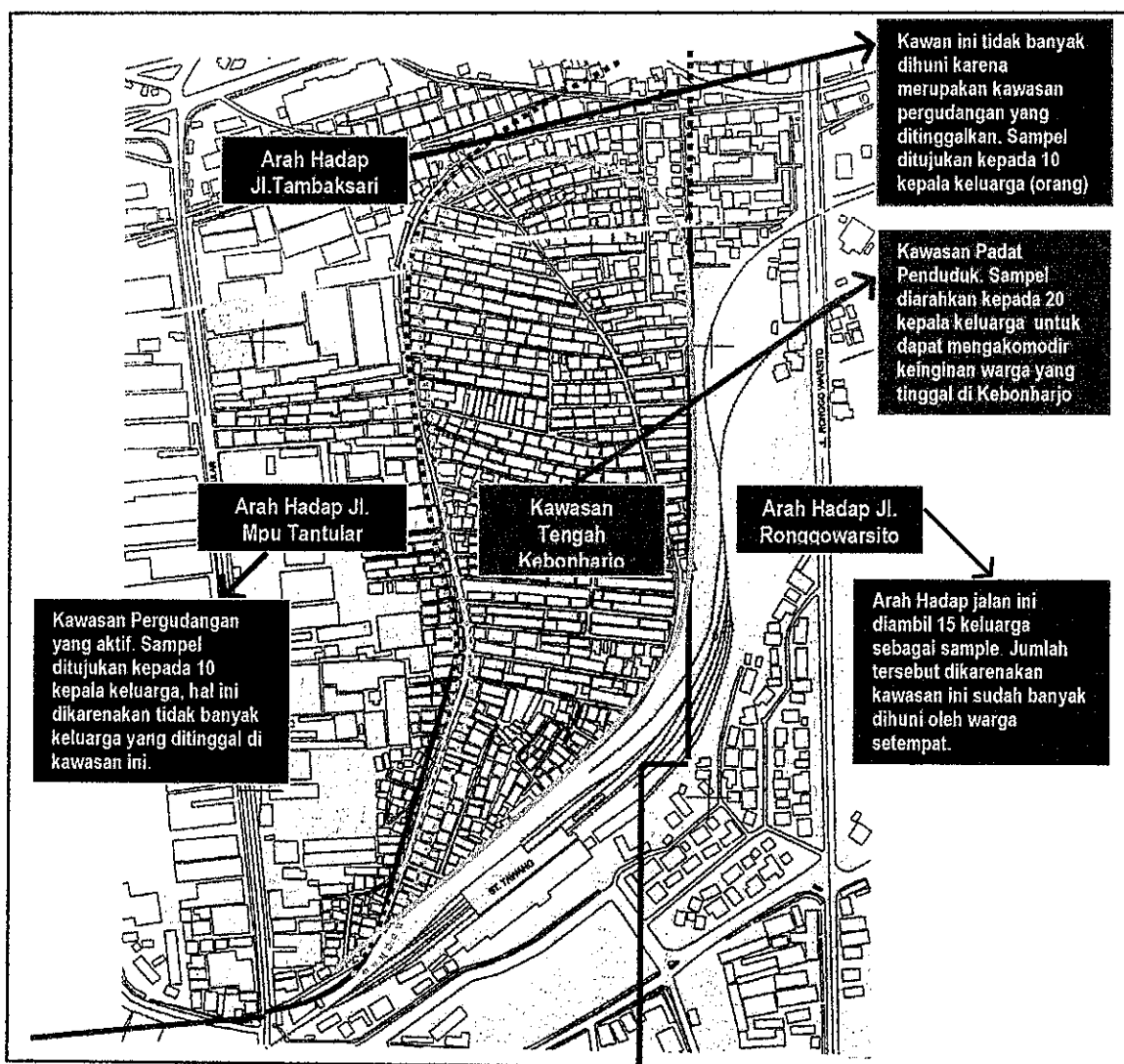
1.6.2.2 Narasumber

Narasumber yang dipilih untuk memperoleh gambaran tentang analisa pengelolaan dan pemanfaatan lahan terlantar Kampung Kebonharjo adalah terdiri dari komponen publik dan

dunia usaha, dengan pertimbangan mewakili keseluruhan komponen pelaku pembangunan di wilayah studi.

Narasumber publik dan swasta dipilih berdasarkan keterkaitan perlakuan mereka dalam tiap zona kesamaan fungsi ruang dan lahan. Selain itu terdapat narasumber masyarakat. Pembagian narasumber selain untuk mengetahui kondisi eksisting kawasan (data sekunder) juga untuk mengetahui persepsi narasumber terhadap pola pengelolaan dan pemanfaatan lahan terlantar Kampung Kebonharjo Semarang. Sedangkan nara sumber masyarakat digunakan metode sampling.

Adapun pembagian nara sumber seperti terlihat dalam gambar berikut ini.



Gambar 1.19 Pembagian Zona Sampel Berdasarkan Arah Hadap Jalan (Kesamaan Fungsi Guna Lahan)

Sumber: Hasil Analisis dan Olahan Penulis

Narasumber ini terdiri dari pihak-pihak yang terkait dalam Lahan Kampung Kebonharjo yaitu orang yang berkompeten dalam pengambilan kebijakan pemanfaatan di Kampung Kebonharjo (untuk PT. KAI dengan didukung oleh peraturan pemerintah), kelompok swasta yang berkepentingan di Kampung Kebonharjo, serta tokoh masyarakat Kampung Kebonharjo

Pemilihan pihak yang menjadi narasumber ini dikarenakan :

PT. KAI Daop IV, Semarang

1) PT. KAI yang akan menjadi sampel dalam penelitian ini (mengisi questioner) adalah penentu kebijakan untuk PT. KAI Daop IV Semarang yaitu: Kepala Daop IV Semarang, Kepala Seksi Tanah dan Bangunan PT. KAI Daop IV Semarang. Sampel ini dipilih karena:

- Status sebagai pejabat perusahaan yang terkait dalam kebijakan PT. KAI Daop IV beserta penggunaan aset-asetnya.
- Memiliki wewenang dalam penyusunan dan pelaksanaan kebijakan yang terkait dengan lahan Kampung Kebonharjo sebagai salah satu asetnya.
- Terlibat langsung dalam proses perencanaan, pelaksanaan dan pengembangan Kampung Kebonharjo.
- Memahami kondisi, potensi dan permasalahan yang dihadapi dalam kebijakan pengelolaan dan pemanfaatan lahan kampung Kebonharjo.

2) Pemerintah

Komponen pemerintah yang akan menjadi sampel penelitian ini adalah penentu kebijakan di Kota Semarang. Sampel ini dipilih karena:

- Status sebagai pejabat pemerintahan pada instansi yang terkait dengan kebijakan Kampung Kebonharjo
- Memiliki kewenangan dalam penyusunan dan pelaksanaan kebijakan ruang kota
- Koordinasi proses perencanaan, pelaksanaan dan pengembangan Kampung Kebonharjo.

3) Swasta (Dunia Usaha)

Komponen dunia usaha (yang akan menjadi sampel dalam penelitian ini adalah usaha-usaha swasta yang menggunakan lahan Kebonharjo serta perspektif dunia usaha umumnya terhadap lahan terlantar Kebonharjo. Kualifikasi dari sample ini adalah:

- Memiliki kepentingan usaha di Kampung Kebonharjo

- Fungsi guna lahan yang mendukung dalam perencanaan daerah pinggir laut atau pelabuhan misalnya Pelindo II
- Mengetahui kondisi Kampung Kebonharjo
- Perspektif dunia usaha dalam kaitannya penanaman investasi ke Kebonharjo.

4) Masyarakat

Kelompok masyarakat yang menjadi sample adalah masyarakat Kampung Kebonharjo yang terlibat langsung dengan masalah ini serta masyarakat yang memiliki perhatian besar terhadap lahan ini. Kelompok ini adalah perangkat kampung, warga Kampung Kebonharjo dan akademisi. Pemilihan sample ini karena:

- Warga Kampung Kebonharjo merupakan masyarakat yang mengetahui kondisi awal Kampung Kebonharjo dan kondisi sosial serta saat ini memiliki konflik kepemilikan.
- Perangkat Kampung Kebonharjo merupakan masyarakat yang mengetahui karakteristik lahan secara umum dan keseluruhannya.
- Kalangan akademisi merupakan kalangan yang dapat memberikan saran dan pendapat guna pemanfaatan lahan Kampung Kebonharjo selanjutnya.

1.6.2.3 Analisis Data Penelitian dan Teknik Analisis

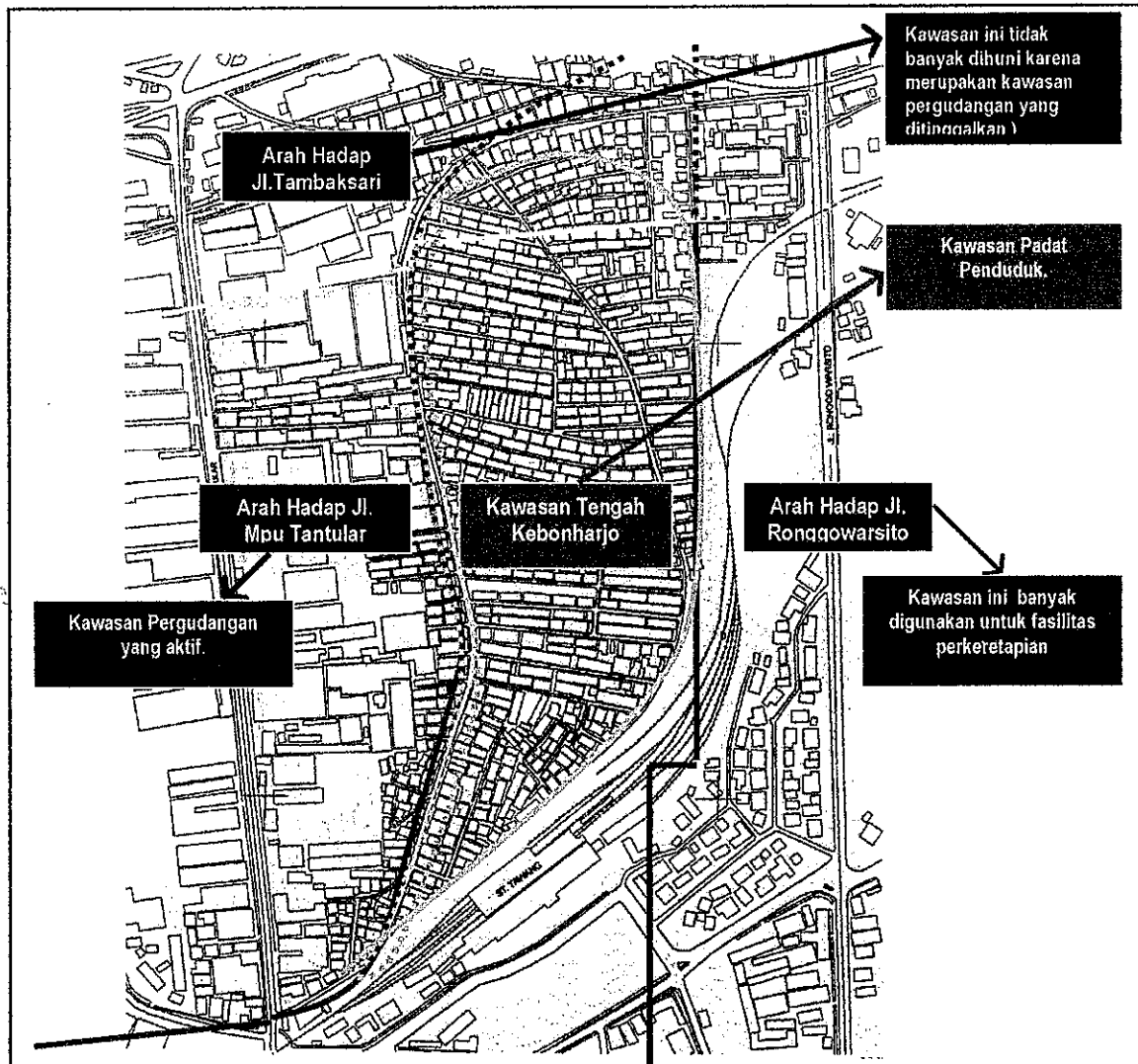
Sedangkan kerangka analisis studi ditekankan pada teknik analisis kualitatif empirik berdasarkan kajian teori dan data-data, sebagai berikut:

- Untuk penelitian terhadap identifikasi kondisi fisik dilakukan melalui *field research* lapangan agar mendapatkan hasil yang sebenar-benarnya. *Field research* didasarkan pada keadaan lokasi tapak terhadap struktur tata ruang kota; status kepemilikan, distribusi, jenis, kondisi, sarana dan prasarana, dan bangunan yang ada di kawasan tersebut terutama perumahan liar, serta kualitas lingkungan. *Field research* ini kemudian dikompersikan dengan teori lahan terlantar, feneomenanya, penyebab dan akibat serta tantangan yang ada dalam pengelolaan lahan terlantar serta lingkungnya dengan pembangunan kota dan kaitannya dalam struktur tata ruang kota. Dari data yang ada maka dapat dianalisis alternatif pola pengelolaan dan pemanfaatan ruang serta konsep strategi pentahapan dalam pendekatan permasalahan lahan kosong dan lahan terlantar

- Sedangkan untuk pendekatan pengelolaan lahan terlantar dilakukan dengan informasi dari *literature research*, wawancara dengan pihak PT. KAI Daop IV, Pemerintah Kota Semarang, pihak swasta dan ahli perkotaan dalam rangka mendapatkan persepsi, keinginan dan harapan masing-masing pihak. Pendekatan pengelolaan ini meliputi penelitian legal dan institusi dengan mencari data-data yang ada seperti landasan hukum yang berkaitan dengan tata ruang dan lahan; institusi-institusi menangani pengelolaan dan pemanfaatan lahan dan pembiayaannya serta. Analisis dilakukan untuk mencari bentuk kerjasama antara pemilik lahan, pemerintah, dan pihak swasta serta bentuk kelembagaannya berdasarkan persepsi, keinginan dan harapan dari masing-masing pihak yang berkepentingan dengan lahan Kebonharjo ini.

Sedangkan arahan untuk penggunaan dan pemanfaatan lahan selanjutnya yaitu berdasarkan pendekatan pemanfaatan dan pengelolaan tiap zonasi (berdasarkan kesamaan fungsi guna lahan dan arah hadap jalan), yang tiap zonasi memiliki perbedaan pendekatan pengelolaan dan pemanfaatan ruang dan lahan.

Adapun zonasi tersebut adalah:



Gambar 1.20 Pembagian Zona Berdasarkan Arah Hadap Jalan dan Kesamaan Fungsi Guna Lahan dan Ruang

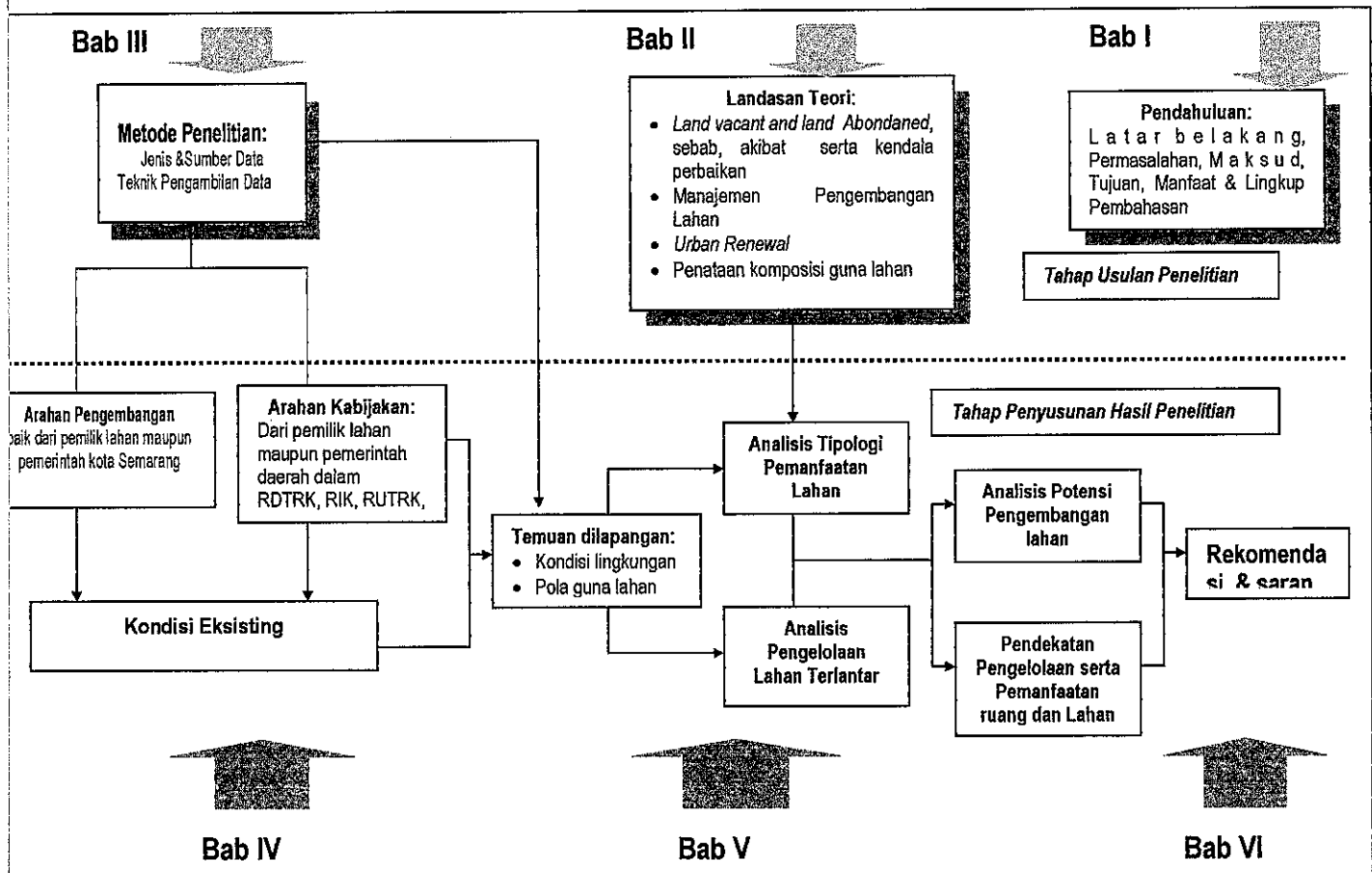
Untuk mendukung keinginan atau alternatif yang dipilih oleh *stakeholders* yang berkepentingan terhadap Kampung Kebonharjo harus didukung oleh potensi dan kondisi eksisting yang ada di kawasan tersebut. Sebagai suplemennya akan digunakan analisa sebagai berikut:

Tabel 1.2
Penjelasan Analisa untuk mendukung Pengelolaan dan Pemanfaatan Kampung Kebonharjo

No	Analisa	Deskripsi	Langkah-Langkah Operasional	Produk
1.	Analisa Kondisi Eksisting Lingkungan sebagai Upaya Pendekatan Daya Dukung Lingkungan	<p>Pengertian: Pendekatan analisis kondisi fisik lingkungan dilakukan dengan melihat kondisi fisik dan kondisi sosial lingkungan kampung Kebonharjo. Kondisi alam merupakan salah satu acuan dasar yang perlu diperhatikan dalam melakukan pemanfaatan suatu kawasan. Kondisi fisik Kampung Kebonharjo yang akan dianalisa adalah fisik kawasan, penyebaran penggunaan lahan oleh warga, status kepemilikan</p> <p>Tujuan: Untuk mengetahui kondisi pemanfaatan lahan dan ruang di kawasan tersebut, dengan mengidentifikasi secara fisik dan sosial keadaan yang ada. Selain itu juga melihat penyebaran penggunaan lahan oleh masyarakat.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Identifikasi fisik kawasan ▪ Identifikasi penyebaran penggunaan lahan oleh warga. ▪ Identifikasi status kepemilikan baik dari PT, KAI maupun warga serta badan pertanahan ▪ Apabila peta-peta tidak cukup lengkap untuk mendukung analisa, akan dibantu dengan cara deskriptif didukung dengan foto dan gambar serta wawancara dengan apihak terkait 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Peta fungsi guna lahan ▪ Pola penyebaran penggunaan lahan oleh penduduk
2.	Analisa Dampak dan Penyebab	<p>Pengertian: Pendekatan untuk menganalisis dampak dan penyebab terjadinya lahan terlantar kota lebih karena lahan ini bukan merupakan persoalan yang berdiri sendiri namun lebih merupakan akibat dari kurangnya pemanfaatan lahan yang pada akhirnya menyumbang terciptanya siklus pemanfaatan lahan yang buruk.</p> <p>Tujuan: Mengetahui dampak yang ditimbulkan oleh lahan terlantar serta mengaitkan dengan pemanfaatan ruang dan lahan yang terjadi di kawasan tersebut, mengetahui dampak yang ditimbulkan oleh lahan terlantar serta mengaitkan dengan pemanfaatan ruang dan lahan yang terjadi dikawasan tersebut</p>	<p>Analisis dampak</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Analisis permasalahan yaitu sebab, akibat adanya lahan terlantar ▪ Analisis Fisik Kawasan (potensi dan kendala) <p>Analisis Faktor & Mekanisme Penyebab</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Analisis penyebab awal kondisi fisik kawasan ▪ Analisis pembiayaan/ sumber dana dan perencanaan pemilik atas lahan tersebut ▪ Analisis legal dan institusi pemerintah <p>Teknik analisa yang dilakukan adalah dengan deskriptif yang didukung dengan wawancara dan foto kawasan.</p>	<p>Dampak</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Dampak Kerugian baik bagi pemilik lahan, kota dan warga sekitarnya ▪ Dampak keterkaitan antara suply lahan kota dan demand kota yang terganggu akibat adanya lahan kosong dan lahan terlantar <p>Penyebab</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mekanisme Pasar ▪ Keadaan Lingkungan ▪ Pengelolaan lahan yang tidak optimal
3.	Analisis Pembangunan (Analisis Potensi Pengembangan dan Analisa Kebutuhan Pembangunan)	<p>Pengertian: Pendekatan potensi pengembangan ini dilakukan untuk mengetahui pengembangan lahan yang tepat untuk kawasan ini agar dapat optimal pemanfaatannya serta merupakan analisa permintaan terhadap ruang atas dasar karakteris dan dinamika permintaan pasar baik pada tingkat local, regional, nasional maupun global</p> <p>Tujuan: Mengidentifikasi potensi sehingga dapat dikembangkan serta mengeliminasi kendala yang ada</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Identifikasi fisik kawasan analisis pengendalian dan pemanfaatan <ul style="list-style-type: none"> ▪ Analisis Homogenitas 2. Analisis cara pengelolaan dan pemanfaatan lahan (konsep strategi pendekatan pengelolaan lahan terlantar) <ul style="list-style-type: none"> ▪ Analisis bentuk kelembagaan/ kerjasama ▪ Analisis respon pasar yang mendukung <p>Teknik analisis yang digunakan adalah deskriptif yang didukung dengan metode analisis AHP, foto, peta pemanfaatan ruang.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Potensi Pengembangan yang meliputi: <ul style="list-style-type: none"> - Cara pemanfaatan dan penguasaan Lahan - Alternatif pola struktur tata ruang & prasarana - Strategi pentahapan pendekatan pengelolaan lahan kosong ▪ Pola Pemanfaatan ruang perkiraan peruntukkan ▪ Pola pembiayaan yang

		<p>dengan mencari sifat kesamaan dari masing-masing zonasi kawasan agar dapat dicari pendekatan peruntukan lahan dalam rangka mengalokasi ruang di Kampung Kebonharjo guna pemanfaatan ruang yang optimal.</p>		<p>feasible (konsep)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Bentuk kelembagaan dan kerjasama (Manajemen Pengembangan Lahan) ▪ Bentuk Pengelolaan yaitu peran, serta tanggung jawab stakeholders
--	--	--	--	---

1.6.2.4 Kerangka Pembahasan



Gambar 1.21 Kerangka Pembahasan

1.7 Sistematika Penulisan

BAB I. PENDAHULUAN

Pada Bab ini menjelaskan tentang latar belakang masalah, tujuan dan sasaran penelitian, ruang lingkup, serta kerangka pemikiran dan sistematika pembahasan.

BAB II. KAJIAN PUSTAKA PENGELOLAAN LAHAN TERLANTAR KOTA

Bab ini berisi kajian tentang teori-teori yang berkaitan dengan masalah yang dikaji, metode pendekatan yang digunakan dalam perencanaan, arahan dan kebijakan serta konsep dan strategi, sehingga sistematis.

BAB III. GAMBARAN UMUM WILAYAH STUDI

Pada bab ini diberi gambaran kondisi kawasan yang diteliti saat ini, mulai dari kedudukannya dalam lingkup kota hingga kondisi detail lingkungan. Sebagaimana gambaran detail menyangkut kondisi sosial ekonomi fisik rumah tangga dan hunian, permasalahan pokok, persepsi pemilik lahan dan penduduk serta kendala peremajaan kawasan. Melalui sajian data serta informasi dari hasil analisis dalam bab ini diharapkan dapat memberikan gambaran kondisi daerah penelitian secara utuh, sebelum melangkah pada bab selanjutnya.

BAB IV. ANALISIS MODEL PENGELOLAAN DAN PEMANFAATAN LAHAN KAMPUNG KEBONHARJO

Analisis dalam bab ini bertujuan melihat dampak dan penyebab terjadinya lahan terlantar Kampung Kebonharjo serta model pengelolaan dan pemanfaatan lahan Kampung Kebonharjo dengan melakukan pendekatan tiap zonasi yang mana memiliki kesamaan fungsi guna lahan dan ruang.

BAB V. KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

Kesimpulan dan rekomendasi yang dapat dipakai sebagai masukan bagi pemilik lahan yaitu PT.KAI Daop IV Semarang serta pemerintah kota Semarang dalam pengelolaan dan pemanfaatan ruang dan lahan di kampung Kebonhajo selain itu juga dapat digunakan sebagai *pilot project* untuk lahan-lahan yang ditelantarkan lainnya oleh PT.KAI Daop IV Semarang.

BAB II

KAJIAN PUSTAKA PENGELOLAAN LAHAN TERLANTAR KOTA

2.1 Pengertian Lahan

Ada dua pendapat yang bertentangan berkaitan dengan lahan (Catenese, 1996; 267). Di satu pihak, lahan dianggap *harta kekayaan*, yaitu komoditas untuk dimiliki, dimanfaatkan, diperjualbelikan demi kesenangan atau keuntungan pribadi. Sebaliknya, lahan juga dianggap *sumber daya alam milik bersama*, sama seperti udara dan air, yang harus dilestarikan dipelihara dengan mempertimbangkan secara tepat dampaknya terhadap masyarakat sebagai keseluruhan dan pada kondisi ketika sumber daya alam milik bersama itu kelak diwariskan pada generasi yang akan datang.

Sedangkan lahan dapat juga diartikan sebagai ruang (permukaan tanah serta lapisan batuan di bawahnya dan lapisan udara di atasnya, yang merupakan sumber dasar alam serta memerlukan dukungan berbagai unsur alam lain seperti: air, iklim, tubuh tanah, hewan, vegetasi, mineral, dan sebagainya (Jayadinata, 1999). Lahan merupakan sumber dasar alamiah; ruang tempat tinggal manusia (Jayadinata, 1999), lahan merupakan sumber dasar alamiah; ruang tempat tinggal manusia; lahan merupakan masalah hidup dan mati dari kehidupan atau kematian (Mather, 1986).

Disamping merupakan sumber daya yang terbatas, lahan juga merupakan faktor produksi dan komoditi ekonomi yang sangat strategis. Bila lahan ditinjau sebagai faktor produksi dan komoditas, lahan memiliki sifat sebagai berikut (Tanjung, 1987: 5 dan Purba, dkk, 1983):

1. Lahan mempunyai sifat yang pasti (*fixed*)
2. Lokasinya tertentu, tidak dapat dipindahkan (*immovable*)
3. Lahan bersifat permanen (tidak dapat ditingkatkan persediannya/ *supply* kecuali melalui reklamsi lahan dan tidak dapat dihilangkan)
4. Lahan memiliki sifat tidak sama satu dengan lainnya (*non-fungible*)

Pada saat ini banyak muncul peruntukkan lahan tak terencana sehingga pemanfaatan lahannya tidak optimal. Lahan perkotaan yang perlu didayagunakan (Reksohadiprojo, 1984; 16) adalah:

1. Lahan yang telah terbangun dan memerlukan peremajaan
2. Lahan yang sengaja ditelantarkan
3. Lahan yang masih tersedia, tetapi karena beberapa sebab dan soal tidak dapat dimanfaatkan
4. Tanah rawa dan tanah reklamasi, perlu pengembangn lebih lanjut sesuai dengan rencana dan pelaksanaan peremajaan dan pembaharuan tata guna lahan kota.

Sedangkan menurut Purba, dkk (1983). Lahan perkotaan yang dinilai belum optimal penggunaannya antara lain daerah-daerah kumuh dan hunian liar, kampung kota, perumahan padat di pusat kota, lahan kosong dan lahan tidur, lahan yang masih tersedia tetapi karena sebab dan soal tidak dapat dimanfaatkan, tanah rawa pedalaman, guna lahan yang penggunaannya belum optimal.

2.1.1 Pengertian Lahan Terlantar

Seperti yang telah diuraikan diatas lahan kosong (*vacant land*) dan lahan tidur (*idle land*) merupakan lahan yang tidak memiliki fungsi peruntukkan lahan diatasnya, dengan kata lain merupakan lahan yang terlantar. Menurut Kivell, yang termasuk lahan kosong adalah lahan tempat timbunan sawah, daerah militer yang tidak terurus, **lahan kereta api yang tidak terawat**, bekas lahan industri dan pertambangan, lahan lain yang tidak terurus (Kivell, 1993: 152). Terjadinya lahan seperti demikian karena pemilik lahan tidak memanfaatkan lahan dengan segera untuk mewedahi aktivitas tertentu. Hal ini menyebabkan kantung-kantung terbuka di kota, menampilkan pemandangan yang sangat paradoksal dengan kenyataannya di kota yaitu pertumbuhan kota yang meningkat dengan memerlukan kebutuhan lahan yang semakin berkurang supply-nya. Lahan-lahan tersebut menampilkan pemandangan yang kurang baik dan paradoksal dengan kenyataan bahwa di pusat kota terdapat jutaan penduduk berdesak-desakkan di kampung dan pemukiman kumuh. Adanya kecenderungan masyarakat investasi lahan namun tidak segera dibangun ini diperparah lagi oleh kurang ketatnya kontrol pemerintah akan menyebabkan meningkatnya kecenderungan lahan tidur ini. Nilai pajak lahan seperti ini tentunya cukup rendah dibandingkan nilai pajak untuk peruntukkan yang produktif (Purba et.al, 1983; Budihardjo, 1997 dan Yudohusodo, 1991)

Lahan kosong dan lahan tidur tersebut tidak memiliki fungsi efektif ataupun lahan yang tidak berguna dan ditinggalkan kemudian menjadi terlantar. Dapat pula diartikan sebagai suatu lahan yang tidak digunakan secara optimal sesuai dengan performa dan fungsi lahan tersebut. (Kivell, 1993:151). Perbedaan antara lahan kosong dengan lahan tidur adalah lahan kosong merupakan lahan yang tidak memiliki fungsi dan walaupun fungsi tersebut di bawah standar kemampuan lahan itu, sedangkan lahan tidur adalah lahan yang tidak dimanfaatkan oleh pemiliknya untuk suatu peruntukan tertentu. Selain itu dengan luasnya lahan terlantar maka akan menurunkan juga kualitas lingkungan akibat tidak terurus dan terawat. Lahan kosong dan lahan tidur merupakan lahan terlantar yang sebenarnya memiliki potensi fungsi lahan yang lebih besar dibandingkan dengan fungsi lahan yang ada saat ini.

Fenomena lahan terlantar paradoksal karena lahan tersebut secara ekonomi merupakan lahan yang potensial, berbatasan dengan pemukiman dan lahan komersial. Lahan seperti itu seharusnya memiliki nilai lahan dan fungsi yang luar biasa, terbentang luas tidak digunakan dan dihiraukan. Penyebab terjadinya lahan terlantar antara lain, menurunnya sektor industri yang diikuti oleh banyaknya pengangguran, aktivitas kriminal yang meningkat serta keengganan dan ketidakmampuan pemilik lahan untuk mengelola lahan mereka. (Goldstein, 2001)

Lahan terlantar memiliki keterkaitan dengan kemerosotan lingkungan yang terjadi di kawasan lahan tersebut. Permasalahan kemerosotan lingkungan kota berkaitan antara lain dengan (Goldstein, 2001):

1. Adanya suatu **siklus pemanfaatan lahan yang buruk**, siklus ini terjadi antara penentu kebijakan dengan kegiatan masyarakat kota terhadap lahan.
2. **Suburban sprawl**

2.1.2 Penyebab dan Akibat Lahan Terlantar

Lahan terlantar kota bukan merupakan persoalan yang berdiri sendiri namun lebih merupakan akibat dari kurangnya pemanfaatan lahan yang pada akhirnya menyumbang terciptanya siklus pemanfaatan lahan yang buruk.

Pada saat warga mulai meninggalkan kawasan lahan tersebut beserta infrastruktur yang tersedia di kawasan tersebut, pemanfaatan lahan mulai mengalami penurunan. Hal ini terjadi pada Kawasan Kota Lama Semarang

2.1.2.1 Penyebab Lahan Terlantar

Ada beberapa penyebab yang krusial yaitu (Goldstein, 2001):

1. Keuangan

- a. Penanaman modal yang minus akan menyebabkan ekonomi pincang di pusat kota serta akan mengurangi aktifitas ekonomi yang tidak memadai untuk tetap berlangsung.
- b. Kegagalan pasar

2. Peraturan dan Institusi

a. Zoning

Zoning merupakan salah satu penyebab tidak langsung terjadinya lahan terlantar tersebut.

- b. Pajak yang dibebankan kepada pemilik dan pelaku bisnis

2.1.2.2 Akibat Lahan Terlantar

Akibat-akibat lahan kosong ini terutama adalah penurunan kualitas hidup. Lahan yang tidak diurus dan digunakan menghilangkan suatu komunitas lokal, serta merupakan ancaman akibat timbunan sampah yang menyebabkan lingkungan yang tidak sehat, aktivitas kriminal. (PHS dalam Goldstein, 2001). Situasi yang demikian menimbulkan tidak adanya pengembang atau investor yang berminat untuk memulai bisnis mereka di lahan tersebut yang mana penuh dengan sampah dan reruntuhan bangunan serta kondisi kualitas lingkungan yang buruk. Jika hal ini berlanjut maka pembangunan kembali kawasan tersebut akanlah sangat sulit.

Pemilik lahan enggan dan tidak mampu lagi untuk mengelola lahan mereka sebab biaya yang dikeluarkan menjadi besar karena harus menghadapi persoalan mengatasi kondisi lingkungan yang berarti pengadaan infrastruktur yang mahal. Lahan menjadi tidak menguntungkan yang mana akan semakin menyulitkan pemilik lahan untuk mengelola bangunan ataupun lahan mereka apalagi ditambah dengan kemampuan pemilik lahan terutama dalam hal finansial dalam pengelolaan lahan tersebut.

Terkadang perencanaan yang komprehensif terlupakan akibatnya pengembangan dan perluasan kawasan metropolitan ini tidak terkoordinasi dan sistematis. Lahan-lahan yang masih alami kemudian juga diambil alih dan dikembangkan. Dampak paling kuat akibat perluasan dan pengembangan kawasan metropolitan adalah penurunan kualitas lingkungan terutama perubahan garis air dan ketidakmampuan untuk mengontrol banjir, penyediaan air bersih, penggunaan zat kimia pada pengelolaan lahan dll. Semua ini terjadi padahal pada saat

yang bersamaan masih ada lahan kota yang sesuai untuk perumahan, komersial, dan pengembangan industri. (PHS dalam Goldstein, 2001). Lahan kota tersebut berupa lahan kosong dan lahan terlantar terbentang tidak digunakan.

2.1.3 Pembiayaan Lahan Terlantar Kota

Penelantaran lahan akan mengakibatkan banyak masalah di lingkungan kawasan tersebut. Setiap penelantaran lahan merupakan suatu kehilangan pajak/ penghasilan kota yang seharusnya dapat dibayarkan ke pemerintah kota. Semakin lama lahan ditelantarkan berarti nilai penunggakan pajak, dan kota mengalami kerugian yang besar akibat penunggakan pajak tersebut. Bila pemerintah kota dan pemilik lahan tidak berhasil mengembangkan lahan terlantar tersebut atau menyerahkannya pengelolaannya pada pihak swasta, sebagai pihak yang membayar pajak maka lahan-lahan terlantar tersebut dipastikan tidak memiliki *tax revenue*. Tanpa program pembangunan kembali, inventarisasi lahan terlantar yang perawatannya ditimpakan pada kota akan semakin bertambah dan jumlah *tax revenue* dan PAD yang diterima pemerintah kota akan berkurang.

2.2 Optimasi Guna Lahan

Terdapat beberapa pendapat bahwa lahan kota yang perlu dioptimasi antara lain:

1. Daerah-daerah Kumuh dan Hunian liar

Menurut Yudhohusodo et.al (1991: 333-334), lingkungan pemukiman kumuh merupakan lingkungan perumahan yang mempunyai karakteristik sebagai berikut:

- Kondisi fisik lingkungan yang tidak memenuhi persyaratann teknis dan kesehatan, yaitu kurangnya atau tidak tersedianya prasarana, fasilitas dan utilitas lingkungan.
- Kondisi bangunan yang sangat buruk serta bahan bangunan yang dipergunakan adalah bahan bangunan yang bersifat permanen.
- Kepadatan bangunan dengan KDB yang lebih besar dari yang diijinkan dengan kepadatan penduduk yang sangat tinggi (lebih dari 500 jiwa per ha)
- Fungsi-fungsi kota yang bercampur dan tidak beraturan.
- Pada umumnya berada di atas tanah negara, tanah perorangan, badan hukum, atau tanah yayasan yang belum dibangun oleh pemiliknya.

Pemukiman kumuh ini terbentuk karena sebagian masyarakat tidak mampu mengantisipasi persaingan penggunaan lahan yang ketat di lokasi-lokasi strategis seperti pusat kota, diperkirakan 60-70% penduduk perkotaan Indonesia menghuni pemukiman kumuh tersebut. Pada umumnya kawasan kumuh ini mengalami kemerosotan mutu kawasan karena kondisi fisik lingkungan, produktifitas kawasan rendah, dan nilai lahannya cukup rendah. Demikian pula dengan hunian liar pada dasarnya adalah pelanggaran atas hukum, karena biasanya hunian ini didirikan secara illegal di atas tanah negara atau hak/ milik orang lain tanpa izin pemegang hak, dan bangunannya liar karena tidak memenuhi ketentuan-ketentuan yang berlaku, seperti IMB.

Kedua bentuk penggunaan lahan yang kurang produktif ini memiliki mutu lingkungan yang rendah, rawan masalah, produktivitas kawasan rendah, nilai lahan rendah yang berdampak pada rendahnya nilai pajak yang dapat diperoleh pemerintah, oleh karena itu perlu adanya pengoptimalan fungsi lahan pada kawasan ini.

2. **Lahan Kosong dan Lahan Tidur yang Terlantar** (lihat bab 2.1.1)
3. **Lahan yang masih tersedia, tetapi karena beberapa sebab dan soal tidak dapat dimanfaatkan.**

Lahan-lahan ini misalnya lahan yang masih dalam sengketa; daerah sempadan sungai/pantai; daerah konservasi, dan lain-lain (Reksohadiprodo, 1984; 16)

4. **Guna lahan yang belum optimal.**

Guna lahan ini merupakan guna lahan yang pemanfaatannya dirasakan belum optimal.

2.2.1 Pengertian Optimasi Guna Lahan

Optimasi guna lahan memiliki pengertian suatu upaya untuk mengoptimalkan penggunaan lahan dalam hubungannya dengan pemanfaatan lahan serta pengoptimalan fungsi, peruntukkan dan produktivitas kegiatan usaha yang diselenggarakan oleh para pemerintah/pengusaha yang memiliki atau menyewakan lahan yang hasil akhirnya akan tercermin pada besarnya laba yang diperoleh dari pemanfaatan lahan tersebut (Tanjung, 1994:50). Tindakan pengoptimalan lahan ini dilatarbelakangi adanya fenomena-fenomena yang menunjukkan penggunaan lahan kota yang belum optimal, disisi lain sifat dari lahan itu sendiri adalah inelastis (Tanjung, 1987: 5). Inelastis dalam hal ini dapat diartikan bahwa permintaan akan lahan terus meningkat sejalan dengan perkembangan populasi dan kegiatan penduduk suatu

kota, sedangkan penawaran lahan tetap, sebab lahan adalah sumber daya yang terbatas (Renne, 1958:28).

Adanya tuntutan penyediaan lahan yang terus meningkat, keterbatasan lahan yang tersedia, dan sifat-sifat lahan sebagai faktor produksi dan komoditi ekonomi mengakibatkan penggunaan lahan harus dialokasikan sebaik mungkin atau dengan kata lain lahan yang belum optimal di perkotaan merupakan aset berharga yang harus dioptimalkan fungsinya.

Hal yang dapat dilakukan dalam mengoptimalkan penggunaan lahan adalah dengan pengaturan dan pemindahan kegiatan-kegiatan yang berlangsung di atas lahan tersebut atau dengan mengatur komposisi fungsi guna lahan (Purba, dkk, 1983). Sedangkan pengertian komposisi itu sendiri berdasarkan ensiklopedi umum adalah suatu susunan, yang memberikan tekanan kepada usaha pembuatan atau penyusunan sesuatu (dalam hal ini fungsi guna lahan) sebagai hasil dari jerih payah yang berdasarakan keahlian (*skill*), dan bukan sekedar hasil suatu ilham atau inspirasi (Hasan dan Pringgodigdo, 1973)

Dalam hal ini pengertian optimasi lahan lebih ditekankan pada pengoptimalan fungsi suatu lahan dari guna lahan yang tidak fungsional (*useless*) menjadi lebih fungsional, dari lahan yang kurang berfungsi dapat ditingkatkan lagi fungsi/ produktivitas sehingga pada akhirnya dapat meningkatkan nilai lahan tersebut.

2.2.2 Komponen Guna Lahan dan Struktur Tata Ruang Pusat Kota.

Komponen guna lahan merupakan unsur penting dalam upaya optimasi guna lahan suatu kota. Pada dasarnya jenis guna lahan di pusat kota yang dapat dioptimasi adalah komponen-komponen guna lahan di pusat kota yang memiliki keterbatasan untuk dikembangkan atau dimanfaatkan dalam mendukung aktivitas manusia. Sedangkan untuk mengatur komposisi guna lahan di pusat kota, perlu diketahui terlebih dahulu struktur pusat kotanya.

2.2.2.1 Komponen Guna Lahan

Menurut Lean dan Goodall, komponen penggunaan lahan ini dapat diklasifikasikan dalam penggunaan lahan yang menguntungkan (*profit uses of land*) dan yang tidak menguntungkan (*non profit uses land*). Klasifikasi penggunaan lahan ini sangat penting untuk menentukan fungsi baru sebidang lahan yang akan dioptimalkan pemanfaatannya.

- **Penggunaan lahan yang tidak berorientasi keuntungan (*non profit uses land*)**

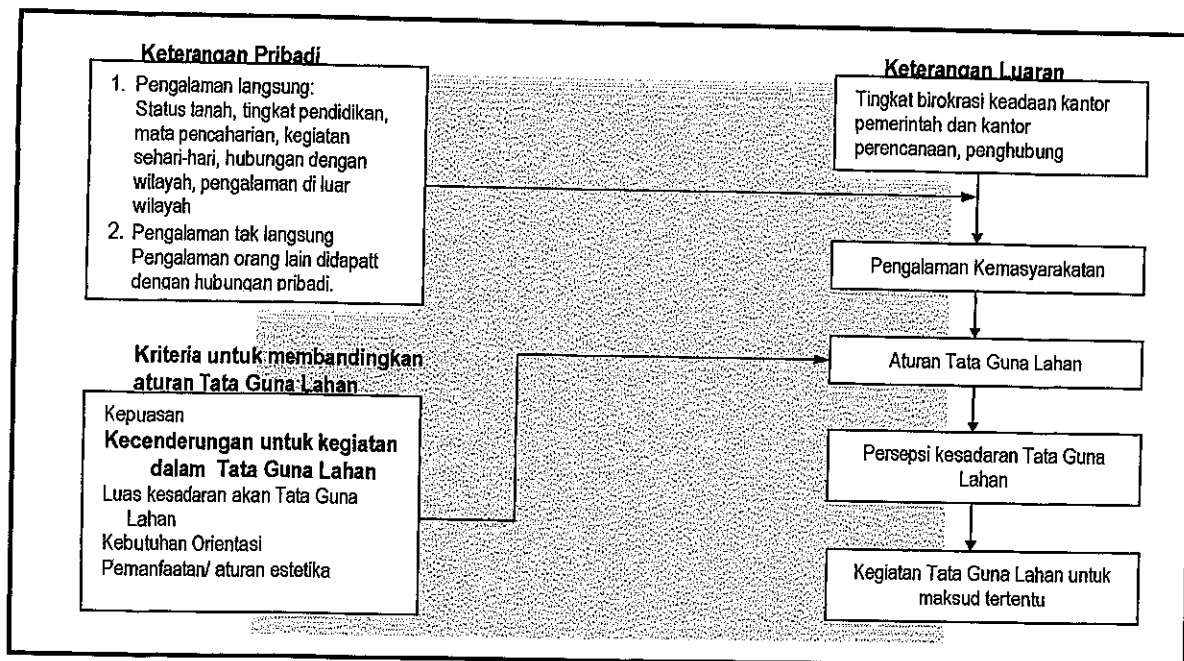
Penggunaan lahan utama yang tidak berorientasi mencapai keuntungan adalah jalan kecuali jalan tol. Penggunaan lahan seperti taman, guna lahan untuk aktivitas pendidikan, kantor pemerintahan, juga termasuk penggunaan lahan yang tidak berorientasi pada keuntungan. Seringkali penggunaan lahan yang berorientasi untuk mendapatkan keuntungan ini berada dibawah kontrol publik, sehingga penggunaan lahan yang tidak menguntungkan maupun yang menguntungkan secara kasar dapat dikatakan berkaitan dengan guna lahan *public uses* dan *private uses*.

Perubahan kelas jalan dari jalan lokal/ sekunder menjadi jalan primer akan mengakibatkan peningkatan penggunaan lahan di kedua sisinya yang cenderung pada penggunaan lahan yang menguntungkan. Pada saat ini developer harus mempertimbangkan kapasitas jalan yang ada serta mempertimbangkan fungsi lahan di masa mendatang terutama ketika menetapkan fungsi lahan yang paling menguntungkan pada suatu lokasi. Dengan kata lain lahan yang akan difungsikan pada penggunaan yang paling menguntungkan hanya dapat dilakukan pada pola guna lahan yang tidak menguntungkan pada saat ini.

- **Penggunaan lahan yang berorientasi keuntungan (*profit uses land*)**

Penggunaan lahan yang menguntungkan tergantung pada penggunaan lahan yang tidak menguntungkan.. Hal ini disebabkan penggunaan lahan yang tidak menguntungkan tidak dapat bersaing secara bersamaan dengan lahan untuk fungsi yang menguntungkan. Pengadaan sarana dan prasarana pelengkap (*complementarity*) merupakan suatu contoh bagaimana guna lahan yang menguntungkan dari suatu lokasi dapat mempengaruhi guna lahan lain. Jika lahan digunakan untuk suatu kegiatan/ tujuan dengan membangun *complementarity* untuk guna lahan di sekitarnya, maka hal ini dapat meningkatkan keuntungannya dengan berlokasi dekat pada salah satu guna lahan (Lean dan Goodall, 1966:229-238).

Ada pola penentuan pembuatan keputusan tata guna lahan seperti di bawah ini



Gambar 2.1 Keterangan dan Pembuatan Keputusan dalam Tata Guna Lahan
Sumber: Jayadinata, 1999: 11

Komponen guna lahan tersebut, menunjukkan fungsi penting dari suatu pusat kota. Menurut Richard B. Andrews (1962:57), fungsi penting pusat kota sebagai akibat dari pelaku pembangunan dan aktivitas yang dilakukan adalah:

1. Fungsi Bisnis

- Di kawasan pusat kota ini terdapat kegiatan perdagangan eceran yang volumenya lebih besar dibandingkan dengan tiap-tiap area lain di suatu kota.
- Pusat finansial suatu kota berlokasi di pusat kota. Hal ini dapat dilihat dengan adanya bank-bank terbesar, penasihat bisnis, perusahaan peminjaman kredit
- Pelayanan administrasi sangat terkonsentrasi di area pusat kota terutama dapat dilihat pada banyaknya gedung-gedung kantor pemerintah.
- Banyak terdapat jasa profesional dan keahlian spesialis.
- Perdagangan grosir dan pergudangan yang biasanya muncul di pinggiran area pusat kota.
- Kegiatan industri ringan yang juga menepati daerah pinggiran pusat kota.

2. Fungsi Budaya dan Komunikasi

Kegiatan-kegiatan komunikasi dan budaya sangat terkonsentrasi di pusat kota. Diantaranya kantor-kantor pusat dan studio-studio penyiaran radio dan televisi, perusahaan-perusahaan

Koran, buku, majalah, museum, bioskop, perpustakaan dan gedung pertunjukkan. Di pinggiran (*edge*) pusat kota terdapat universitas, sekolah, dan tempat-tempat kursus.

3. Fungsi Rekreasi Komersial

Dapat dilihat dengan banyaknya restoran, café dan gedung bioskop di area pusat kota.

4. Fungsi Pemerintahan

Gedung pemerintahan sering kali berlokasi di area pusat kota yang dikelilingi oleh kantor pelayanannya.

5. Fungsi Pemukiman

Di daerah pinggiran pusat kota biasanya terdapat kelompok gedung apartemen dan perumahan sehari-harinya sangat berhubungan erat dengan pusat kota.

6. Fungsi Transportasi

Pusat kota merupakan pusat roda transportasi dan titik transfer bagi sistem transit kota dengan akses-akses utama yang terpusat dan terdapat pula terminal bus.

2.2.2.2 Penentu Guna Lahan

Penentu guna lahan bersifat sosial, ekonomi, dan kepentingan umum (Jayadinata, 1999: 157)

1. perilaku masyarakat (*social behavior*) sebagai penentu

Dalam guna lahan terdapat nilai-nilai sosial dalam hubungan dengan penggunaan tanah, yang dapat berhubungan dengan kebiasaan, sikap moral, pantangan, pengaturan pemerintah, peninggalan kebudayaan, pola tradisional dan sebagainya.

Tingkah laku atau tindakan manusia menunjukkan cara bagaimana manusia atau masyarakat bertindak dalam hubungannya dengan nilai-nilai (*values*) dan cita-cita (*ideas*) mereka.

Dalam kehidupan sosial, misalnya kemudahan atau *convenience* sangat penting artinya; pengaturan lokasi tempat tinggal, tempat bekerja, dan tempat rekreasi adalah untuk kemudahan itu.

2. penentu yang berhubungan dengan kehidupan sosial

Dalam kehidupan ekonomi, daya guna dan biaya adalah penting, maka diadakan pengaturan tempat sekolah supaya ekonomis, program lalita (rekreasi) yang ekonomis berhubung dengan pendapatan per kapita, dan sebagainya.

3. kepentingan umum sebagai penentu

Kepentingan umum yang menjadi penentu dalam tata guna tanah meliputi: kesehatan, keamanan, moral, dan kesejahteraan umum (termasuk kemudahan, keindahan, kenikmatan), dan sebagainya.

Sedangkan kegiatan ekonomi yang menggunakan lahan adalah (Jayadinata, 1999; 135)

1. Industri

a. Pembangunan Industri

Dalam pelaksanaan pembangunan industri perlu diusahakan terciptanya kaitan yang erat antara industri kecil, industri menengah, dan industri menengah merangsang pembangunan industri kecil. Industri kecil sering merupakan industri rumah (*cottage industry*). Tanah yang digunakan dalam industri adalah untuk tempat bekerja (pabrik), gudang, rumah karyawan, dan sebagainya.

Kerapatan bruto pada tanah bagi industri adalah ukuran yang meliputi bangunan gedung, tempat parkir mobil, tempat bongkarmuat, rel kereta api dan jalan di dalam kawasan pabrik, ruang terbuka (taman dan sebagainya), ruang yang belum terpakai, dan sebagainya. Kerapatan netto pada tanah bagi industri adalah ukuran yang hanya meliputi bangunan pabrik, gudang dan tempat parkir serta tempat bongkar muat saja. Kedua ukuran itu digunakan untuk menganalisis penggunaan tanah yang sedang berlaku; untuk perencanaan akan lebih mudah jika hanya digunakan kerapatan bruto, yaitu untuk tanah kosong.

b. Lokasi Industri

- 1) industri berhaluan bahan (dalam artian bahan mentah harus diperhitungkan secara khusus), berlokasi di tempat bahan mentah.
- 2) Industri berhaluan pasar (*market oriented*), berlokasi di tempat pemasaran.
- 3) Industri berhaluan pekerja: berlokasi di tempat kerja, ialah dalam pengerjaan barang industri yang memerlukan keahlian yang khusus.

Semua industri tersebut di atas memerlukan lahan sebagai lokasi. Dalam penggunaan lahan untuk industri dapat digunakan standar luas (*standar for space requirement*) yang meliputi tanah untuk pabrik, garasi, gudang, ruang makan, taman dan ruang terbuka lainnya yang dihitung dengan standar luas dalam meter atau hektar bagi tiap karyawan.

2. Jasa

Perusahaan jasa dan jawatan yang menggunakan tanah adalah lalu lintas (jalan, terminal, rel kereta api, stasiun, dan sebagainya), perdagangan (toko, warung, pasar, gudang dan sebagainya), pendidikan dan agama (sekolah, musium, universitas, taman hewan, perpustakaan, madrasah, masjid, tempatperibadatan lainnya, kuburan, dan sebagainya), kesehatan (rumah sakit, puskesmas, klinik apotek dan sebagainya), rekreasi (lapangan olah raga, taman gedung kesenian, gedung bioskop, dan sebagainya), pemerintahan (gedung pemerintahan) dan pertahanan/ keamanan (asrama, tempat latihan, dan sebagainya). Disamping itu diperlukan tanah untuk jalan-jalan raya dan jalan-jalan kecil.

3. Sektor Informal

Berhubung adanya krisis ekonomi yang dimulai tahun 1998, untuk sebagian besar rakyat yang memerlukan nafkah harus diperhatikan ekonomi sektor informal.

Kegiatan perekonomian di kota terbagi menjadi dua kelompok, yaitu:

- a. Sektor Formal (perusahaan), yang bentuknya terorganisasi, cara kerjanya teratur pembiayaannya dari sumber resmi, menggunakan buruh dengan upah.
- b. Sektor Informal, yang bentuk tidak terorganisasi (kebanyakan usaha sendiri), cara kerja tidak teratur, biaya dari sendiri atau sumber tak resmi, dikerjakan oleh anggota keluarga.

Dapat dikatakan bahwa di beberapa negara berkembang, sektor informal itu tidak merupakan suatu masalah bagi perkotaan bahkan merupakan alat pemecahan masalah. Hal ini terjadi karena manfaat ekonomi di sektor itu sangat membantu nafkah dan hasilnya baik, serta biayanya rendah. Dalam penggunaan lahan untuk sektor informal harus diadakan penataan, misalnya: tempat penjualan agar tidak mengganggu lalu lintas umum tetapi tetap di kawasan yang ramai dikunjungi orang, tempat mangkal yang aman dan sebagainya.

2.2.2.3 Struktur Tata Ruang Pusat Kota

Menurut Lean dan Goodall dalam bukunya yang berjudul '*Aspect of Land Economics*', struktur ruang kota pada umumnya berbentuk dari empat zona:

1. Kawasan Pusat Kota (*Central Bussines District*)

Kawasan pusat kota (CBD) merupakan lokasi optimum bagi aktivitas ekonomi karena merupakan fokus transportasi antar kota dan aksesibilitas menuju ke seluruh penjuru kota sangat tinggi dan mudah. Semua pengguna lahan dari berbagai kelas ekonomi akan

berusaha mencari lokasi terdekat dengan CBD ini, karena aksesibilitas cukup tinggi, fasilitas cukup lengkap, pusat segala macam kegiatan, dan biaya transportasi ke tempat kerja lebih ringan untuk dituju. Kompetisi untuk mendapatkan ruang pada zona ini, menyebabkan nilai lahan pada kawasan ini tinggi. Pada umumnya yang menempati lokasi ini adalah fungsi guna lahan yang membutuhkan aksesibilitas yang tinggi dan dekat dengan penduduk kota, seperti *department store*, kompleks pertokoan, kantor pemerintahan, agen tenaga kerja, akuntan dan kantor asuransi, perpustakaan umum, hotel, bioskop dan sebagainya. Batas dari CBD bukan meliputi daerah lapis pertama tetapi ditandai oleh adanya terminal akhir, pabrik dan perdagangan besar, industri ringan dan kompleks perumahan *multi-family*.

2. *Zona Transisi (Zone of Transition)*

Aktivitas bisnis pada area ini dan batas dari CBD memiliki keterkaitan erat dengan pusat perdagangan dan kantor atau dengan tempat peristirahatan kota. Nilai lahan pada zona ini relatif masih mahal, namun lebih rendah dari nilai lahan pada CBD. Pada daerah ini terdapat dua tipe pemukiman yaitu pemukiman mewah dan pemukiman *multi family*

Pada zona ini terdapat berbagai variasi aktivitas dari guna lahan komersial, jasa yang tergantung pada akses terhadap penduduk, seperti rumah sakit, kantor pemerintah daerah, pendidikan swasta, kantor lembaga sosial dan lain-lain.

3. *Suburban Area*

Nilai lahan dan intensitas guna lahan pada umumnya lebih murah dibandingkan dengan CBD dan zona transisi. Guna lahan yang dominan pada kawasan ini adalah perumahan dengan kepadatan rendah dan prasarana pendukungnya, kantor pos cabang, grosir, pertokoan, dan lain-lain. Selain itu intensitas *open space* lebih banyak.

4. *Rural-Urban Fringe*

Pada zona ini pada umumnya terdapat perumahan *single-family* yang bercampur dengan guna lahan pertanian. Selain itu pada zona ini juga dapat dijumpai beberapa aktivitas seperti: peternakan, pasar buah dan sayuran, tempat penghasil susu, dan lain-lain.

Pusat kota sebagai salah satu bagian dalam struktur ruang kota, juga memiliki struktur ruang tersendiri. Berdasarkan konsep Burgess (*Cocentric Zone*), pusat kota membentuk suatu zona yang terdiri dari dua bagian:

1. Daerah inti

Bagian inti suatu kota berupa suatu kawasan 'lingkaran' yang berisi area perbelanjaan, teater, hotel-hotel, gedung-gedung perkantoran, bank-bank, dan bisnis-bisnis lain yang mencari lokasi sentral. Di kota-kota kecil fungsi-fungsi bisnis ini bercampur, sedangkan di kota-kota besar fungsi-fungsi bisnis membentuk sub kawasan yang jelas.

2. Daerah di luar inti

Bagian yang di luar inti merupakan area komersial yang berisi kawasan pasar umum, perdagangan grosir, dan pergudangan (Chapin, 1979: 32)

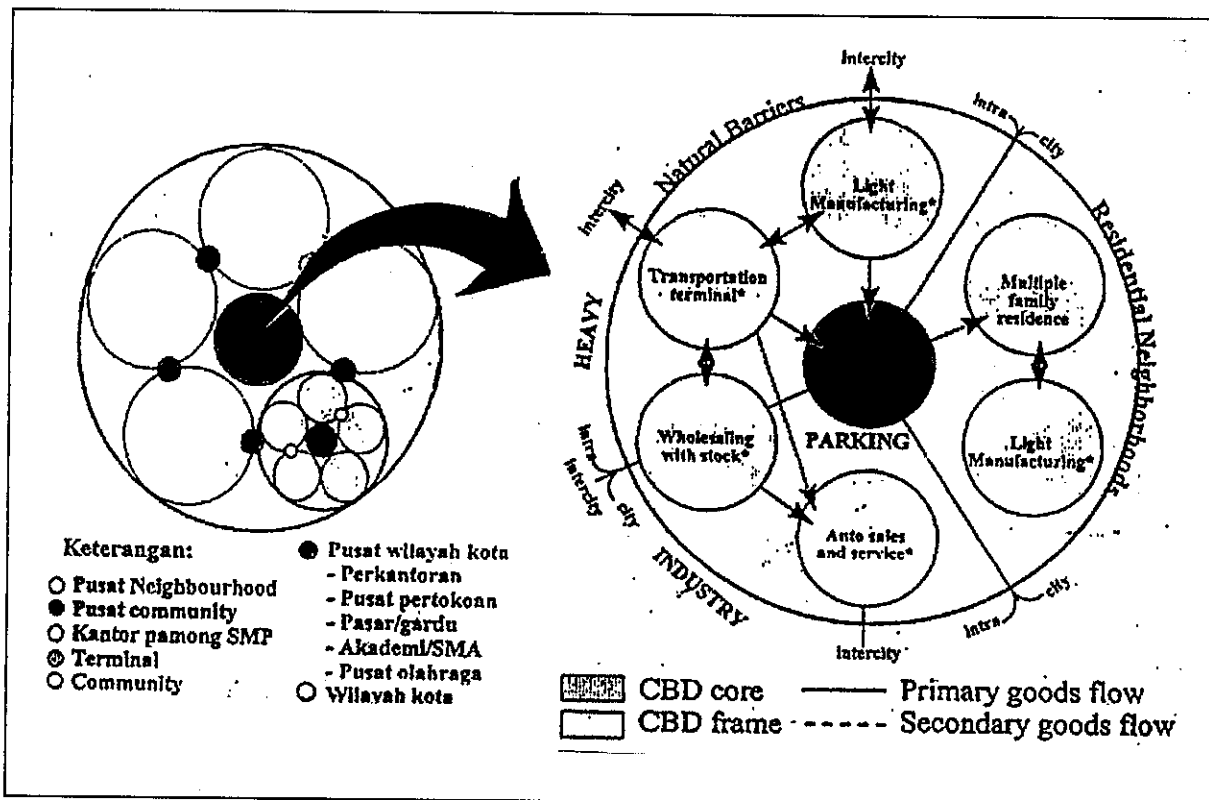
Hal yang senada juga diungkapkan oleh Harshorn (1980: 315), yaitu pusat kota juga dapat dibedakan menjadi dua bagian yaitu:

1. Daerah inti (*core*)

Inti pusat kota merupakan kawasan paling tinggi penggunaannya sedangkan kerangka merupakan kawasan pendukung. Inti terdiri dari struktur bangunan yang tinggi-tinggi, kegiatan bisnis, lalu lintas pejalan kaki, tempat parkir yang terbatas dan dekat dengan aktivitas lainnya. Kawasan ini relatif lebih kecil dibandingkan dengan luas kerangka yang mencakupi tiga perempat luas pusat kota. Inti dari pusat kota biasanya berukuran kecil, jarang yang lebih dari 160 acre, sehingga mudah dicapai dengan berjalan kaki.

2. Daerah kerangka (*frame*)

Kerangka terdiri dari pergudangan, tempat parkir yang lebih leluasa, jasa kesehatan, dealer mobil, industri ringan dan pergudangan grosir, dimana fungsi-fungsi kegiatan ini mendukung aktivitas di inti dengan interaksi besar. Kawasan kerangka ini tidak hanya mendukung inti pusat kota saja tetapi juga melayani kegiatan di seluruh kota. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada Gambar 2.2



Gambar 2.2 Struktur Tata Ruang Pusat Kota

Sumber: Harshom (1980: 315)

2.2.2.4 Pembagian Wilayah Kawasan (Zoning)

Lahan suatu kawasan digunakan oleh penduduk baik sebagai tempat kegiatan sosial maupun ekonomi. Dalam penggunaan lahan, suatu wilayah secara wajar terbagi-bagi menjadi (Jayadinata, 1999; 256):

- a. **Cagar atau Preservasi (*zone of preservation*)**, yaitu penggunaan lahan yang umumnya dibiarkan secara alamiah, dan penduduk tidak diperbolehkan mengganggunya atau mengubahnya (hanya dapat untuk penelitian ilmiah), misalnya hutan lindung dan cagar alam. Pengawasan tetap diperlukan.
- b. **Lindung atau konservasi (*zone of conservation*)**, yaitu penggunaan lahan yang dilakukan secara hati-hati dalam kawasan yang luas, sebagai pendukung keseimbangan lingkungan sekitarnya. Konservasi (pengawetan/ perlindungan) tidak dibagi lagi menjadi zona-zona tetapi menjadi persediaan konservasi (atau reservasi) seperti untuk reservasi hutan produksi, pertanian, peternakan, taman nasional dan rekreasi.

Taman nasional melaksanakan fungsi wisata (jadi seperti halnya dengan taman wisata yang berfungsi bagi rekreasi/ pariwisata) ditambah minimal satu dari fungsi-fungsi cagar alam: taman air (perlindungan jasad air), dan suaka margasatwa (perlindungan satwa liar)

- c. **Zona binaan atau pembangunan (*zone of development*)**, yakni penggunaan lahan yang dilakukan secara intensif sebagai kawasan perumahan, perkantoran, pendidikan, perindustrian, dan sebagainya, yang digunakan oleh sejumlah orang yang banyak pada setiap satuan luasnya baik untuk kepentingan ekonomi maupun sosial

Jayadinata sekaligus juga menyimpulkan bahwa penzoningan wilayah menjadi tiga macam penggunaan seperti diatas itu perlu supaya penduduk dapat hidup dengan memanfaatkan sumber daya alam (terutama lahan) sementara lingkungan alam tetap lestari. Hal ini juga bertujuan dalam pemanfaatan lahan yang optimal namun seimbang sehingga tercapai tujuan pertumbuhan ekonomi, kesejahteraan sosial, serta keseimbangan lingkungan.

2.2.3 Usaha-Usaha Optimasi Lahan

Sedangkan usaha-usaha yang tergolong dalam optimasi lahan ini, berdasarkan beberapa pendapat dapat diuraikan sebagai berikut:

1. Langkah-langkah yang dapat ditempuh dalam optimasi lahan kota ini adalah sebagai berikut (Reksohadiprojo, 1984: 16):
 - a. Untuk lahan kota yang sudah dibangun atau direncana (ada fungsi lahannya namun tidak optimal) dapat dengan:
 - peremajaan kota (*urban renewal*)
 - pembaharuan tata guna tanah kota (*urban redevelopment*)
 - b. Untuk lahan kota yang belum dibangun dapat dengan:
 - reklamasi
 - penerapan landreform di kawasan kota (*urban landreform*)
 - pengembangan prasarana
 - peningkatan pendanaan
2. Dalam buku 'Financing Regional Government', beberapa negara mengenakan pajak lahan yang tinggi dan bersifat progresif terhadap lahan kosong/ lahan tidur. Pajak atas lahan

kosong atau lahan tidur yang tinggi dan bersifat progresif banyak dijumpai di negara-negara maju

Sehingga dapat disimpulkan bahwa upaya optimasi lahan di pusat kota dapat meliputi:

1. Peremajaan Kota (*urban renewal*).

Untuk menangani atau memperbaharui suatu kawasan pusat kota yang mutu lingkungannya rendah, pemerintah telah mencanangkan program peremajaan kota. Peremajaan kota (*urban renewal*) sendiri sebenarnya merupakan suatu kawasan kota dan mengembalikan manfaat lahan tersebut sesuai dengan potensi dan kegunaan optimal lahan tersebut. Dengan demikian diharapkan kegiatan peremajaan kota dapat memberikan ‘hasil balik’ kepada pengembangan kota melalui pemanfaatan sumber daya lahan kota secara tepat dan pemberian vitalitas baru kepada kawasan kota yang diremajakan. Peningkatan mutu lingkungan dalam peremajaan kota, dimaksudkan untuk memperbaiki tatanan social ekonomi di kawasan bersangkutan. Peremajaan lingkungan perumahan dan konsolidasi lahan termasuk program peremajaan kota. Peremajaan lingkungan perumahan berfungsi untuk menjadikan lingkungan perumahan lebih terpadu dan fungsional (Yudohusodo, 1991: 332).

2. Revitalisasi Kota.

Menurut Victor Gruen dalam Gallion dan Eisner (1994: 63), revitalisasi kawasan pusat kota merupakan salah satu untuk mengembalikan fungsi kawasan tersebut. Sebenarnya apa yang terjadi pada suatu pusat kota seringkali tidak seperti apa yang dibayangkan semula. Pusat perdagangan yang semula dimaksudkan untuk perkembangan kota telah menjadi magnet-magnet pendorong desentralisasi yang mampu mempercepat kemunduran kawasan pusat kota sebagai pusat perdagangan eceran. Revitalisasi ini merupakan tindakan yang efektif untuk mengembalikan fungsi pusat kota yang telah mengalami kemundurannya sehingga menjadi lebih optimal. Revitalisasi dapat diartikan sebagai upaya merubah tempat agar dapat digunakan untuk fungsi yang lebih sesuai. “Fungsi yang lebih sesuai” yang dimaksud dalam hal ini adalah kegunaan yang tidak menuntut perubahan drastis, atau yang hanya memerlukan sedikit dampak minimal. Revitalisasi ini merupakan salah satu bagian dari konservasi (Dobby, 1978: 8)

3. Pembebanan pajak yang tinggi terhadap pemilik lahan kosong di pusat kota

Sistem ini dimaksudkan untuk mendorong pemilik lahan membangun lahannya karena akan diijazahi berdasarkan asumsi bahwa mereka telah melaksanakan pembangunan,

dengan demikian mereka tidak akan dibebani suatu pajak yang lebih besar karena pembangunan dengan standar tinggi tetapi kan didenda karena kurang melakukan investasi. Sistem ini juga bertujuan menjamin agar pemerintah daerah yang telah melakukan investasi dalam bidang prasarana guna melayani suatu pembangunan bertaraf tinggi, tidak kehilangan penerimaan disebabkan kurang tanggapnya para pemilik lahan. Sistem ini juga berlaku di Inggris, di bawah sistem persewaan di Inggris. Pemerintah Daerah mendapat kebebasan menetapkan suatu denda tambahan atau persil utama yang dibiarkan tidak dibangun oleh para spekulan (Amanullah, dkk, 1988: 66)

4. Pembaharuan tata guna lahan kawasan pusat kota (*urban redevelopment*).
5. Penataan komposisi fungsi guna lahan kawasan pusat kota.

Menurut Purba, dkk, hal yang dapat dilakukan dalam mengoptimalkan penggunaan lahan adalah dengan pengaturan dan pemindahan kegiatan-kegiatan yang berlangsung di atas lahan tersebut atau dengan mengatur komposisi fungsi guna lahan kota (Purba et.al, 1983)

6. Reklamasi lahan rawa di kawasan pusat kota.
7. Pengembangan/ peningkatan kinerja prasarana.

2.3 Tantangan Dalam Pembangunan Kembali (*Redevelopment*) Lahan Terlantar

Bila menilik lahan terlantar tersebut mudah sekali untuk mengidentifikasi penyebab-penyebabnya seperti penurunan kualitas lingkungan, namun akan sangat sulit untuk mencari cara merevitalisasinya. Revitalisasi kawasan merupakan usaha jangka panjang, tanpa henti/berkelanjutan, perlahan, memiliki resiko gagal sangat besar, mahal dan usaha yang membutuhkan komitmen berkesinambungan dari para pelaku revitalisasi. Biaya keseluruhan serta kompleksitas permasalahan yang mencakup perbaikan fisik, sosial, ekonomi terkadang menyurutkan semangat para pelaku revitalisasi.

Pemahaman penyebab penurunan pemanfaatan lahan memberikan pengetahuan dalam mengantisipasi halangan-halangan dalam pembangunan kembali kawasan. Terdapat hubungan yang kuat antara elemen-elemen yang menyebabkan lahan terlantar dengan elemen-elemen yang menghalangi pembangunan kembali kawasan tersebut. Dalam beberapa kasus, penyebab lahan terlantar adalah halangan itu sendiri, atau penyebab dapat secara langsung menimbulkan halangan.

2.3.1 Kendala Keuangan

Ada beberapa halangan dari segi keuangan (Goldstein, 2001) antara lain:

1. Eksistensi struktur lahan

Lahan kosong dan terlantar berarti perlunya eksistensi struktur lahan yang harus dipecahkan sebelum dikembangkan kembali. Pemecahan masalah tersebut oleh pemerintah kota biasanya dilakukan dengan mengeluarkan beberapa pajak yang berkaitan dengan lahan.

2. Pasar yang tidak sempurna.

Masing-masing halangan tersebut berhubungan dengan biaya yang menyertai setiap keputusan, yang terkadang malah menimbulkan tidak adanya dorongan/ ransangan untuk berinvestasi.

2.3.2 Kendala Peraturan-Peraturan dan Institusi-Institusi Pemerintahan

Selain halangan keuangan seperti yang telah diuraikan di atas juga terdapat halangan peraturan-peraturan dan institusi-institusi pemerintah, antara lain berupa (Goldstein, 2001):

1. Implementasi peraturan yang buruk

Implementasi peraturan yang buruk ini terkadang menghalangi proses *redevelopment*. Ironi sekali bahwa seringkali pemerintah menyediakan dan mendukung segala sesuatu yang berhubungan dengan *redevelopment* namun terhambat oleh peraturan-peraturan atau prosedur-prosedur yang diterapkan oleh pemerintah sendiri. (MRSCW dalam Goldstein, 1993). Pemerintah kota seakan-akan melepaskan tanggung jawabnya untuk mengelola lahan sebagai alat promosi kepentingan rakyat (PHS dalam Goldstein, 2001).

2. Sistem, Aturan, dan Prosedur yang dibangun oleh para birokrasi pemerintahan.

Dalam proses *redevelopment* lahan terlantar perlu adanya interaksi antara dinas-dinas pemerintahan kota. Perlunya interaksi akan menimbulkan setiap kesepakatan berbiaya yang tinggi. Namun demikian bila tidak ada ataupun kurangnya konsistensi dan komunikasi antar badan-badan tersebut akan semakin merumitkan proses *redevelopment* tersebut. Perencanaan komprehensif sangat diperlukan sebagai landasan yang kuat dalam proses *redevelopment*. Dalam perencanaan komprehensif ini terkadang mengalami hambatan akibat konflik agenda atau adanya pertentangan antar badan-badan pemerintah yang terkait (PHS dalam Goldstein, 2001).

Secara umum kendala-kendala diatas merupakan manivestasi dari kekakuan sistem politik, kebijakan pembangunan kota, pengotak-kotakan sumber penghasilan sekaligus dapat juga menjadi penghalang dalam proses *redevelopment* (Schumann, 1994).

2.3.3 Kendala Fisik

Kendala-kendala fisik ini dapat diakibatkan oleh (Goldstein, 2001):

1. Karakter fisik kawasan, terutama di lahan terlantar tersebut.

Lahan-lahan tersebut seringkali memiliki ciri yang berbentuk lereng yang curam, **tergenang air**, dll.

2. Infrasatruktur yang kurang/ buruk

Beberapa kawasan lama, persediaan air dan drainasenya buruk, pedestrian beserta jalan yang kurang memadai (MRSCW dalam Goldstein, 2001).

Akibat dari keadaan diatas adalah lahan menjadi lahan terlantar, infrastukutr terabaikan, sehingga tidak adanya investasi yang masuk akibat kondisi kawasan dan lingkungan yang tidak menarik (Setterfield dalam Goldstein, 2001). Lahan terlantar tersebut selain dari segi ekonomi dan perawatan lingkungan buruk, kawasan tersebut cenderung tidak terlayani dengan baik dalam bidang transportasi, dan infrastuktur sosial yang juga kurang baik.

2.3.4 Kendala Individu

Kendala-kendala *redevelopment* dari faktor individu ini dapat berupa:

1. Persepsi masyarakat

Persepsi ini berupa pandangannya tentang kawasannya serta perlunya program *redevelopment*. Para pelaku *redevelopment* (investor, penyewa lahan, badan-badan pemerintah kota) menempatkan resiko yang harus dihadapi oleh warga kawasan tersebut (HUD dalam Goldstein, 2001). Selain itu persepsi warga kawasan tersebut terkadang tidak menyadari bahwa kondisi lingkungannya sangat buruk seperti memiliki tingkat kriminal yang tinggi, fasilitas sekolah yang buruk, infrastuktur yang kurang, ruang-ruang kosong yang terbentang luas, dan secara umum lingkungan mereka sangatlah tidak menarik.

2. Pemilik Lahan.

Pemilik lahan biasanya enggan atau tidak memperbolehkan proses *redevelopment* di lahan milik mereka. Para pemilik swasta kemungkinan besar akan menolak untuk menjual lahan mereka karena itu berarti kerugian atau kehilangan keuntungan akibat nilai lahan yang meningkat di masa yang akan datang. Bila ini dilanjutkan maka lahan terlantar semakin banyak. Kepemilikan yang terpisah-pisah ataupun kepemilikan berganda juga dapat menjadi penghalang *redevelopment*.

3. Protes/ perlawanan warga

Pada dasarnya program yang telah direncanakan namun mengalami protes warga lebih dikarenakan para pembuat kebijakan kurang mendengar pendapat masyarakat sekaligus program tersebut tidak mencerminkan kebutuhan sesungguhnya warga kawasan tersebut.

2.4 Manajemen Pengembangan Lahan

2.4.1 Pengertian Manajemen Lahan

Manajemen lahan merupakan usaha untuk mencapai keseimbangan antara *supply* dan *demand* sehingga dapat mewujudkan tingkat maksimum dari segi kebutuhan ekonomi dan komersial, yang mana pada saat yang bersamaan juga harus memenuhi kebutuhan dari segi sosial dan lingkungan seperti fasilitas perumahan, kesehatan, pendidikan, taman, rekreasi (Khan dalam Stubbs, 1996; 229)

“Land management involves a wide range of direct and indirect action to affect the use of land. Direct action includes land use planning; regulatory measures, such as zoning and fiscal policies; and land development projects, such as land readjustment. Indirect measures include provision of land-related information, more efficient transactions in land, improved credit for land and housing purchase, and improved institutional coordination.” (Stubbs, 1996; 27)

Manajemen lahan mencakup banyak sektor aktivitas, kepentingan publik dan pihak swasta serta mekanisme yang berpengaruh pada *supply* dan *demand* tanah. Bila ditilik dari *supply* tanah maka baik pihak swasta maupun publik yang memiliki lahan dapat menggunakan untuk kepentingan berbagai aktivitas dari ekonomi, sosial dan lingkungan. Hal ini dapat memberikan kontribusi keuntungan bagi kota. Sedangkan bila dilihat dari *demand* tanah maka

lahan dibutuhkan untuk berbagai kepentingan ekonomi, sosial dan lingkungan. (Khan dalam Stubbs, 1996; 229)

2.4.2 Pemasalahan Manajemen Lahan di Indonesia

Manajemen lahan di masa yang akan datang seharusnya bertujuan untuk memaksimalkan efektifan dan efisiensi lahan berdasar pada prinsip persamaan dan *keberlanjutan*. Ada beberapa permasalahan dalam manajemen pengembangan lahan di Indonesia (Firman dalam Dandekar, 1998; 195)

1. Kepemilikan Lahan dan Pemindah tangan kepemilikan lahan

UUPA (Undang-undang Pokok Agraria), 1961 menyebutkan bahwa lahan memiliki nilai fungsi dan bukan suatu komoditas untuk perdagangan dalam rangka mencari keuntungan. Sedangkan pemindah tangan kepemilikan di kota-kota besar di Indonesia disebabkan oleh banyak lahan yang tidak terdaftar hanya memiliki status 'hak garapan' saja atau 'hak girik' yang telah berlangsung sejak jaman kolonial Belanda tahun 1870. Status tersebut saat ini dianggap merupakan kepemilikan lahan tradisional tanpa adanya status hukum.

2. Pengembangan *land use*

Pemanfaatan lahan dalam urban area seharusnya mengikuti pada perencanaan spasial yang telah ada dan ditetapkan yaitu Rencana Umum Tata Ruang (RUTR). Saat ini banyak pengembangan lahan demi kepentingan ekonomi dan kepentingan beberapa pihak telah menyebabkan RUTR tersebut harus disesuaikan dengan kegiatan-kegiatan ekonomi tersebut tanpa prosedur yang layak.

3. Pajak Lahan

Pajak dapat menjadi instrumen dalam mengadministrasi pemanfaatan lahan. Ada dua macam pajak yang adapat digunakan yaitu pajak tanah milik dan pajak pertambahan fungsi lahan.

4. Badan Pengembangan Lahan

5. Administrasi lahan

2.5 Hak Pengelolaan Lahan

Hak Pengelolaan semula bernama *beheersrecht*, yang diterjemahkan menjadi Hak Penguasaan. Pada PP 8/ 53 yang mengatur penggunaan dan peruntukkan lahan, berisikan:

- a. Merencanakan, peruntukkan, penggunaan tanah tersebut
- b. Menggunakan tanah tersebut untuk keperluan pelaksanaan tugasnya
- c. Menerima uang pemasukan/ ganti rugi dan atau uang wajib tahunan.

Kemudian oleh Pemerintah diterbitkan PMA 9 tahun 1965 sebagai suatu ketentuan konversi dari tanah-tanah kepunyaan pemerintah, yaitu tanah-tanah tersebut dipergunakan untuk pelaksanaan tugasnya, maka dikonversi menjadi Hak Pakai (Hak Pakai ini disebut Hak Pakai Khusus atau *publikrechtelijk*). Sedangkan selainnya dikonversi menjadi Hak Pengelolaan dengan luas obyektifnya antara lain:

- a. merencanakan peruntukkan dan penggunaan tanah tersebut
- b. mempergunakan tanah itu untuk pelaksanaan tugasnya
- c. memberikan hak Pakai kepada pihak ketiga menurut persyaratan yang ditentukan oleh perusahaan pemegang hak tersebut, yang meliputi segi-segi peruntukkan penggunaan, jangka waktu dan keuangannya dengan ketentuan bahwa pemberian hak atas tanah kepada pihak ketiga yang bersangkutan dilakukan oleh pejabat-pejabat yang berwenang, sesuai dengan peraturan perundangan yang berlaku.

Dengan membaca bagian akhir dari kewenangan Hak Pengelolaan ini, maka peraturan perundangan yang berlakun itu adalah PMDN 6 tahun 1972 dan ini dipertegas lagi oleh PMDN no 5 tahun 1974 yang mengatur tentang tata cara pemberian hak atas tanah dan batas wewenang instansi si daerah dan di tingkat menteri.

Istilah Hak Pengelolaan diciptakan oleh Peraturan Menteri Agraria nomor 9 tahun 1965 tentang "Pelaksanaan konversi Hak Penguasaan atas Tanah Negera dan ketentuan-ketentuan tentang kebijakannya.

Pada pasal 2 PMA 9/ 1965 tersebut dinyatakan pula:

Jika tanah Negara sebagai dimaksud dalam pasal 1, selain dipergunakan untuk kepentingan instansi-instansi itu sendiri, dimaksudkan juga untuk dapat diberikan dengan sesuatu hak kepada pihak ketiga, maka Hak Penguasaan tersebut dikonversi menjadi Hak Pengelolaan sebagaimana dimaksudkan dalam pasal 5 dan 6 yang berlangsung selama tanah tersebut dipergunakan untuk keperluan itu oleh instansi yang bersangkutan.

Pasal 5 PMA 9/ 1965 menyatakan:

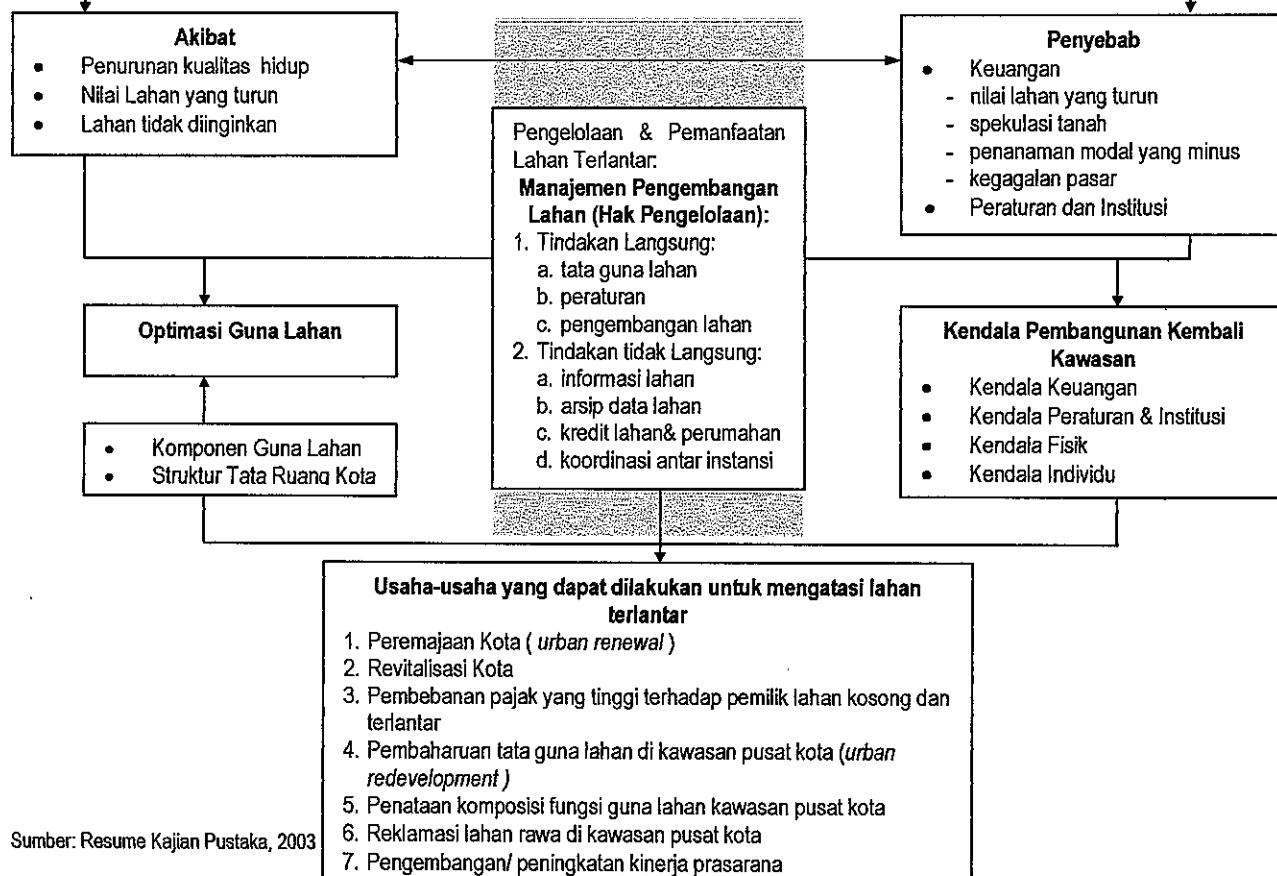
Jikalau Hak Penguasaan itu dipergunakan oleh instansi pemerintah untuk keperluan sendiri, maka dikonversi menjadi Hak Pakai (untuk waktu selama dipergunakan oleh instansi yang dimaksud)

2.6 Ringkasan Kajian Pustaka

Gambar 2.3 Ringkasan Kajian Pustaka

Lahan Terlantar:

- Lahan kosong (*vacant land*) dan lahan tidur (*idle land*) merupakan lahan yang tidak memiliki fungsi peruntukkan lahan di atasnya. Menurut Kivell, yang termasuk lahan kosong adalah lahan tempat timbunan sawah, daerah militer yang tidak terurus, **lahan kereta api yang tidak terawat**, bekas lahan industri dan pertambangan, lahan lain yang tidak terurus (Kivell, 1993: 152). Terjadinya lahan seperti demikian karena pemilik lahan tidak memanfaatkan lahan dengan segera untuk mewadahi aktivitas tertentu.
- Adanya kecenderungan masyarakat berinvestasi lahan namun tidak segera dibangun ini diperparah lagi oleh kurang ketatnya kontrol pemerintah akan menyebabkan meningkatnya kecenderungan lahan tidur ini. Nilai pajak lahan seperti ini tentunya cukup rendah dibandingkan nilai pajak untuk peruntukkan yang produktif (Purba, dkk, 1983; Budihardjo, 1997; Yudohusodo, 1991)
- Lahan kosong dan lahan tidur tersebut tidak memiliki fungsi yang tidak efektif ataupun lahan yang tidak berguna. Dapat pula diartikan sebagai suatu lahan yang tidak digunakan secara optimal sesuai dengan performa dan fungsi lahan tersebut. (Kivell, 1993:151). Perbedaan antara lahan kosong dengan lahan tidur adalah lahan kosong merupakan lahan yang tidak memiliki fungsi dan walaupun fungsi tersebut di bawah standar kemampuan lahan itu, sedangkan lahan tidur adalah lahan yang tidak dimanfaatkan oleh pemiliknya untuk suatu peruntukan tertentu. Selain itu dengan luasnya lahan kosong ataupun lahan tidur maka akan menurunkan juga kualitas lingkungan akibat tidak terurus dan terawat.



Sumber: Resume Kajian Pustaka, 2003

BAB III

POLA PEMANFAATAN LAHAN PT.KAI DAOP IV SEMARANG

3.1 Gambaran Kota Semarang

Kotamadya Semarang terletak di pantai utara Pulau Jawa membujur ke selatan dengan batas sebelah utara Laut Jawa, sebelah barat Kabupaten Kendal, sebelah timur Kabupaten Demak dan sebelah selatan daerah Kabupaten Semarang. Posisi Kotamadya Semarang berada pada antara $6^{\circ}50' - 7^{\circ}10'$ LS dan antara $108^{\circ}35' - 110^{\circ}0' - 50'$ BT. Kotamadya Semarang beriklim tropis yang dipengaruhi angin laut dan muson.

Luas wilayah kotamadya Semarang $373,76 \text{ km}^2$. Kotamadya Semarang memiliki dua tipe wilayah. Kota lama dengan ciri urban yang berkembang pesat, dan wilayah pemekaran yang sebagian besar masih berciri rural. Disamping daerah yang bersifat perkotaan, kota ini memiliki lahan pertanian dan yang masih cukup luas bahkan hutan serta pertambakan.

Sampai tahun 1992, kota Semarang dibagi dalam 9 wilayah Kecamatan dengan jumlah kelurahan 177. Dalam rangka peningkatan efektifitas penyelenggaraan pemerintahan, pembangunan dan pembinaan masyarakat sekaligus meningkatkan pelayanan masyarakat diambil langkah penataan kecamatan dari 9 Kecamatan menjadi 16 Kecamatan yang dilegitimasi dengan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 50 tahun 1992. Keenambelas kecamatan tersebut adalah: Kecamatan Gayamsari, Kecamatan Candisari, Kecamatan Gajahmungkur, Kecamatan Pedurungan, Kecamatan Tembalang, Kecamatan Banyumanik, Kecamatan Ngaliyan, Kecamatan Semarang Tengah, Kecamatan Semarang Utara, Kecamatan Genuk, Kecamatan Gunungpati, Kecamatan Mijen, Kecamatan Tugu.

3.2 Kebijakan Pengembangan Kota Semarang

Kota Semarang dikembangkan melalui pembentukan ruang-ruang kegiatan yaitu pembangunannya diselaraskan dengan kebijakan regional, sektoral, serta kegiatan utama yang dikembangkan. Antara pusat kota dengan wilayah-wilayah pada hirarki dibawahnya terjadi hubungan fungsional dan klausal, terbentuk ruang-ruang kegiatan optimal yang saling berkaitan serasi dan berimbang.

Mengacu pada kedudukan kota Semarang, maka Rencana Pembangunan Kota Semarang pada prinsipnya meliputi lingkup makro dan mikro. Lingkup makro berkaitan

dengan fungsi eksternal kota Semarang yang memiliki status sebagai pusat pengembangan regional Jawa Tengah. Sedangkan lingkup mikro berkaitan dengan masalah internal Kota Semarang sendiri.

Dalam lingkup mikro pengembangan kota Semarang diarahkan pada:

1. Tercapainya pertumbuhan yang serasi antara Kota Semarang dengan kota-kota di sekitarnya serta di daerah belakangnya (*rural hinterland*) sebagai satu kesatuan wilayah ekonomi.
2. Penurunan arus urbanisasi dengan menumbuhkan kota-kota di sekitarnya sebagai *barier* bagi kota Semarang
3. Peningkatan hasil dan daya guna pelayanan kota terhadap daerah-daerah sekitarnya melalui integrasi struktur tata ruang.

Rencana pengembangan kota Semarang dalam lingkup mikro sejalan dengan rencana pengembangan makro. Dalam lingkup mikro pengembangan diarahkan pada tercapainya keseimbangan pertumbuhan yang serasi antara kegiatan di pusat kota dengan pusat-pusat pengembangan baru. Hal tersebut dimaksudkan untuk memperoleh daya guna dan hasil guna kegiatan yang berlangsung maupun dalam pemanfaatan sumber-sumber alamnya.

Pengembangan kota Semarang harus memperhatikan batasan-batasan kemampuan kota. Adapun batasan pengembangan Kota Semarang meliputi batasan fisik dan batasan sektoral. Batasan fisik dilihat dari karakteristik fisik kota Semarang berdasar penggabungan beberapa faktor fisik dasar, baik alamiah maupun buatan manusia. Karakteristik tersebut meliputi kondisi topografi, geologi, dan penggunaan tanah di wilayah sudah terbangun maupun yang belum terbangun. Wilayah yang belum terbangun tersebut mulai berkembang sebagai kawasan industri dan pemukiman.

Batasan kegiatan sektoral terhadap pengembangan kota Semarang berupa kebijakan dan program sektoral yang telah ditetapkan Pemerintah Kotamadya Daerah Tingkat II Semarang. Diantaranya tentang penetapan kawasan hutan lindung di Kawasan Mijen dan Tugu, rencana pengembangan areal pelabuhan laut, pelabuhan udara, serta perluasan jaringan kereta, peningkatan jaringan infrastruktur kota dan masih banyak lagi.

Perkembangan Kotamadya Semarang didasarkan pada enam kegiatan utama Kotamadya Semarang, yaitu: pemerintahan, perdagangan, transportasi, industri, pendidikan dan pariwisata. Pembagaian wilayah pengembangan didasarkan atas pengembangan-pengembangan strategis sebagai berikut:

1. Adanya kecenderungan perkembangan dari kota Semarang yang masih tumbuh sebagai konsentrasi padat dari kegiatan sosial ekonomi pemukiman.
2. Perlu upaya desentralisasi fungsi kota ke arah luar (sub urban) yang masih mampu merangsang tumbuhnya pusat-pusat perkembangan baru.
3. Adanya kendala fisik yang berkaitan dengan kemampuan penyediaan tanah di pusat kota dan kendala-kendala sektoral.

Melalui pertimbangan-pertimbangan tersebut dan atas dasar kegiatan utama kota Semarang dibentuk pola perwilayahan kota Semarang yang direalisasikan melalui tahapan waktu berjangka panjang. Wilayah-wilayah pengaruh tersebut terutama dikaitkan dengan aspek-aspek pengembangan sosial ekonomi, yakni bentuk fisik satuan wilayah perekonomian kota Semarang.

Untuk meletakkan suatu kerangka perencanaan yang terstruktur terhadap perkembangan kota, diadakan perencanaan tingkat bagian wilayah kota (RBWK). Dasar pemikiran dalam rangka penetapan Bagian Wilayah Kota adalah kecenderungan arah perkembangan fisik kota Semarang saat ini, fungsi dari masing-masing wilayah pengembangan kota Semarang, dan batas wilayah administrasi kota Semarang.

Kecenderungan arah perkembangan ini dipengaruhi oleh perkembangan kegiatan antara kota serta daerah di belakangnya yang melewati jalur utama, yang menghubungkan Semarang-Jakarta, Semarang-Surabaya dan Semarang-Surakarta/Jogjakarta, terutama kegiatan perdagangan dan pengangkutan.

Berikut ini adalah peta kota Semarang

Adapun fungsi dari masing-masing wilayah pengembangan dalam struktur tata ruang yang ditetapkan dalam Rencana Induk Kota Semarang tahun 1975-2000 adalah sebagai berikut:

1. Wilayah Pengembangan I

Terbagi atas pusat kota dan perluasannya yang berfungsi sebagai pusat pelayanan kegiatan umum (*Central Business District*) meliputi perbelanjaan dan perumahan dengan kepadatan tinggi. Kebijakan kepadatan penduduk tahun 2000 di pusat kota 176-220 jiwa/ Ha, sedang wilayah sekitar pusat kota tersebut 51-175 jiwa/ha.

2. Wilayah Pengembangan II

Wilayah ini dibagi atas wilayah Tugu dan wilayah Genuk. Wilayah Tugu yang termasuk di dalamnya adalah sebagian wilayah Kecamatan Tugu. Wilayah ini berfungsi sebagai daerah Sub Urban dan akan dikembangkan sebagai wilayah industri (*Industrial Estate*), rekreasi pantai, dan perumahan dengan kepadatan rendah. Adapun kepadatan penduduk tahun 2000 kurang lebu 15-30 jiwa/ha. Wilayah Genuk meliputi sebagian wilayah Kecamatan Genuk dan berfungsi sebagai wilayah Sub Urban. Wilayah ini akan dikembangkan menjadi wilayah industri (*Industrial Zone*) dan perumahan dengan kepadatan rendah. Sebagai Sub Pusat Pengembangannya adalah Genuksari.

3. Wilayah Pengembangan III

Terbagi atas wilayah Kecamatan Gunung Pati, Kecamatan Mijen dan Kecamatan Tugu bagian Selatan. Adapun daerah Kecamatan Gunungpati berfungsi sebagai wilayah Sub Urban dan merupakan wilayah cadangan pengembangan kota. Wilayah ini dicadangkan untuk kegiatan sektor-sektor pertanian meliputi perkebunan, peternakan dan kehutanan, perikanan darat serta sub sektor industri agraris. Disamping akan dikembangkan perumahan dengan kepadatan rendah sampai sedang. Dengan kepadatan penduduk 15-30 jwa/Ha. Sebagian sub pusat pengembangannya adalah Gunungpati, Sukorejo dan Purwosari.

Wilayah Kecamatan Mijen difungsikan sebagai Wilayah Sub Urban dan juga wilayah cadangan pengembangan. Wilayah ini dicadangkan untuk pengembangan kegiatan sektor pertanian juga akan dikembangkan perumahan dengan kepadatan rendah sampai sedang. Sub pusat pengembangan meliputi Mangkang Kulon, Tugurejo dan Ngalian

Dari analisis wilayah pengembangan yang telah diuraikan dan dengan melihat kondisi masing-masing kecamatan, maka Bagian Wilayah Kota Semarang dibagi menjadi sembilan

Bagian Wilayah Kota. Adapun Kawasan Semarang yang diteliti adalah sebagian Semarang Utara dan Semarang Barat yang termasuk dalam BWK III (RDTRK BWK III 1995-2005)

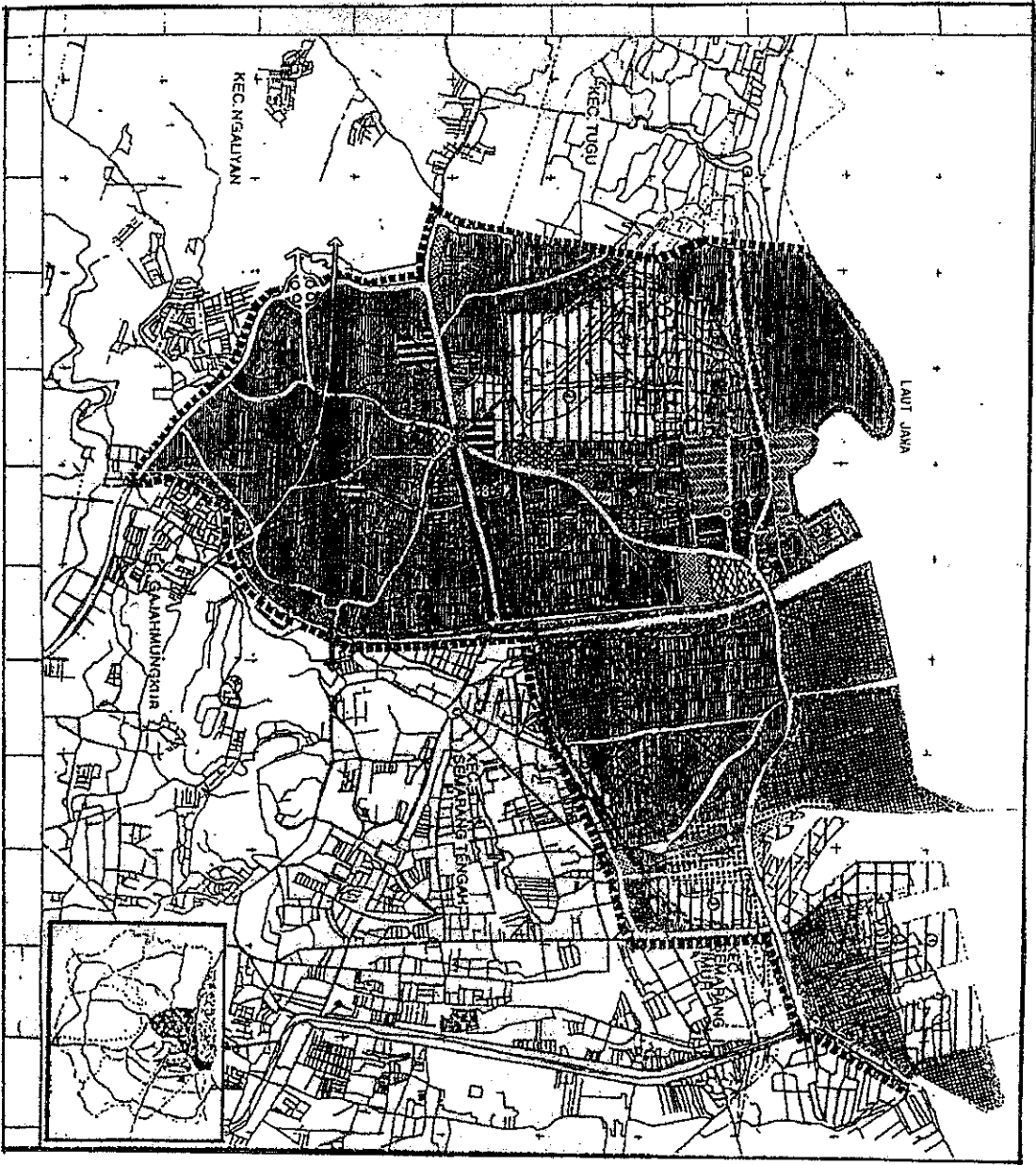
Sesuai dengan kebijaksanaan yang telah digariskan pada RUTRK bahwa adanya pusat-pusat pelayanan yang memiliki jenjang pelayanan yang terdesentralisasi, maka secara konseptual pengembangan kota dilakukan dengan mengembangkan pusat-pusat kegiatan. Dengan demikian terdapat jenjang fungsi pelayanan kegiatan-kegiatan kota dan sistem jaringan, sehingga terdapat struktur pelayanan secara ruang yang kompak dalam sistem aktivitas Kotamadya Semarang. Konsep ini mendesentralisaikan fungsi kegiatan pusat kota ke pusat-pusat Bagian Wilayah Kota (BWK) termasuk BWK III.

Pengembangan struktur tata ruang dilakukan berdasarkan fungsi dan peran BWK III, serta bentuk struktur pelayanan yang direncanakan. Secara lengkap hal ini dapat dijelaskan sebagai berikut

1. **Kebijaksanaan pengembangan kawasan pusat transportasi:** sesuai dengan fungsi utama BWK III sebagai pusat sistem transportasi ini diarahkan agar pusat-pusat transportasi ini dapat berfungsi secara optimal, dan merupakan kesatuan pelayanan yang integratif. Sistem pelayanannya perlu disesuaikan dengan jenjang layanannya yaitu pada tingkat kota dan regional.
2. **Industri pergudangan:** sebagai fungsi penunjang fungsi utama kegiatan transportasi, maka perlu dikembangkan industri pergudangan yang dapat mengakomodir sistem pelayanan penyimpanan barang hasil bongkar muat barang, agar perpindahan pengangkutan barang antar moda dapat berjalan lancar dan dinamis. Kegiatan ini meliputi Kelurahan Tanjungmas dan Bandarharjo.
3. **Kawasan Rekreasi** yang terdiri dari kawasan rekreasi pameran PRPP, Maerokoco, serta kawasan rekreasi pantai. Disamping sebagai fungsi rekreasi, kawasan ini juga harus berfungsi sebagai kawasan hijau, memberikan kontribusi pada pelestarian lingkungan pesisir kota. Meliputi kelurahan Tawang Sari.
4. **Perumahan,** pembangunan lingkungan perumahan di BWK III, dapat dikategorikan sebagai pemukiman dengan intensitas yang cukup tinggi, mengingat nilai lahan di lokasi dekat kota adalah tinggi, mengingat nilai lahan di lokasi dekat kota adalah tinggi, serta jumlah penduduk juga harus diakomodasikan juga relatif hampir sama dengan wilayah pusat kota yang padat. Pengembangan perumahan di BWK ini direkomendasikan bagi pembangunan rumah berupa:

- Pembangunan rumah deret
 - Pembangunan rumah toko
 - Perbaiki lingkungan pemukiman
 - Perumahan-perumahan besar yang sudah mapan dibiarkan seperti adanya, kecuali ada pengembangan fungsi yang berbeda, dengan memperhatikan persyaratan rencana tata bangunan, dan kawasan konservasi kota lama.
 - Pembangunan rumah terbatas, khususnya pada kawasan dengan kemiringan tertentu dan pada daerah yang diarahkan sebagai konservasi lahan.
5. **Pusat Perdagangan dan Jasa**, untuk sementara semua jenis perdagangan dan jasa dapat melakukan kegiatan di BWK III, termasuk perdagangan hasil bumi, onderdil kendaraan bermotor, bahan bangunan dan lain-lain. Tetapi sesudah kota cukup berkembang, kegiatan-kegiatan perdagangan yang mengganggu tata ruang dan kegiatan lain di pusat kota tersebut tidak diperkenankan. Kegiatan perdagangan yang dekat dengan pusat kota merupakan perdagangan bersifat local dan regional melayani penduduk kota. Kegiatan-kegiatan perdagangan yang sejenis disarankan untuk mengelompok, termasuk kegiatan perdagangan kaki lima.
6. **Perkantoran/ pemerintahan dan fasilitas sosial perkantoran pemerintah maupun swasta** skala kota, tingkat II yang berkedudukan di BWK III, fasilitas-fasilitas sosial seperti pendidikan umum dan kejuruan, bioskop, fasilitas kesehatan dll. Kawasan perkantoran dikonsentrasikan di Kelurahan Tawang Sari dan Tanjungmas.
7. **Industri**, Kawasan Industri ini dimaksudkan sebagai pendukung keberadaan pelabuhan Tanjungmas. Lokasi kawasan industri berada di wilayah kerja pelabuhan, dengan kewenangan sepenuhnya merupakan otoritas pihak pelabuhan Tanjungmas. Kawasan Industri ini mempunyai skala regional.
8. **Penghijauan dan Ruang Terbuka**, yaitu mengupayakan suatu taman-taman lingkungan serta jalur hijau sepanjang jalan kota untuk paru-paru kota rekreasi kota. Perlindungan atas bentaran sungai Banjir Kanal Barat, dan Kali Semarang.

Berikut ini adalah peta BWK III Semarang dan Peta Tata Guna Lahan BWK III



PEMERINTAH KOTABARDYA
DAERAH TINGGI & SEMARANG

RENCANA DAIRY DUA RUANG ROKA
(RDIRK-)
SEMARANG

PETA	NO. PETA
RENCANA	RENCANA
TATA GUNA TANAH	PA 3 3 - 3

LEGENDA

- Residential
- PLTU Tambak Loek
- Industrial
- Commerce and Services
- Fasilitas budaya
- Cmentaga
- Rekreasi
- Kawasan Khusus (misal)
- Penggunaan dan jasa
- Pertambangan
- Perhubungan
- Halatidng Basin
- Makam
- Penghijaukan/ konservasi
- Fasilitas pendidikan
- Fasilitas kesehatan
- Fasilitas kesehatan
- Transportasi (Stasiun Kereta Api)
- Transportasi (Perhubungan Udara)
- Transportasi (Perhubungan Laut)

III - 24

UTARA	SKALA 1 : 40.000
	0 m, 400 m, 800 m
	PT. SUMBER MATA SEMARANG

3.3 Pengembangan dan Pembangunan Lahan PT. KAI Daop IV di Kampung Kebonharjo

3.3.1 Perencanaan dan Pengembangan Awal Perkeretaapian di Semarang

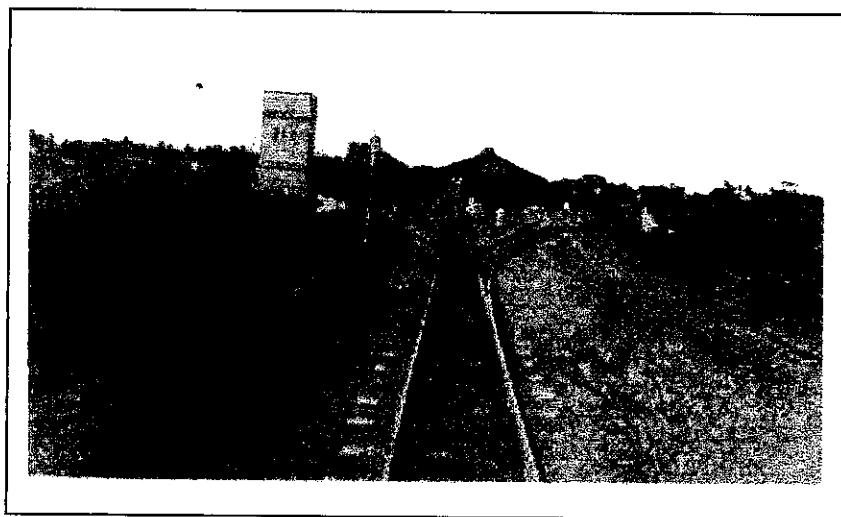
Francois Valentijn (Ismail, 1999) menyebutkan bahwa Semarang berkembang menjadi salah satu kota pelabuhan terbesar di Pulau Jawa, dimana hasil bumi dan hutan dari segala penjuru Jawa Tengah dipusatkan di Semarang sebelum diekspor ke luar negeri melalui pelabuhan.

Dalam perkembangannya dibutuhkan suatu moda transportasi yang efisien untuk mengangkut hasil bumi dari seluruh penjuru Pulau Jawa pada umumnya dan Jawa Tengah pada khususnya sebagai upaya pemenuhan kebutuhan akan hasil bumi yang cepat dan segera, sehingga dibangunlah moda transportasi kereta api. Alat transportasi ini selain untuk mengangkut hasil bumi juga sebagai alat angkut manusia mengingat kota Semarang telah berkembang menjadi kota perdagangan yang ramai dan sibuk kala itu.

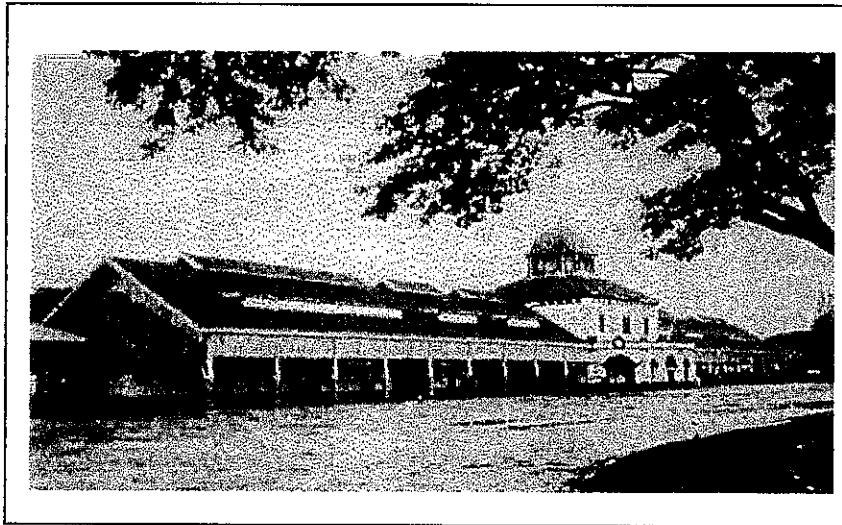
Sebagai salah satu kota yang berkembang, Semarang menjadi perintis (pertama kali) dalam pembangunan prasarana transportasi kereta api di Indonesia. Kereta api mulai diperkenalkan di masa pemerintahan Hindia Belanda melalui *NV Nederlandsch Indische Spoorweg Mij (NIS)* antara desa Kemijen di Semarang dengan Tanggung yang berjarak 26 km, dan mulai dilalui KA tanggal 17 Juni 1868, setelah pada 17 Juni 1864 dimulai pencangkulan pertama pembangunan rel oleh Gubernur Jenderal Baron Sloet van Deen Boele. Pembangunan untuk memperpanjang lintasan terus dilakukan, hingga tanggal 18 Februari 1870 dibuka pelayanan jasa kereta api NV NISM untuk umum pada lintas Solo-Semarang. Di kota Semarang pula lintasan trem (*stoomtram*) untuk pertama kalinya diperkenalkan di Jawa pada 1882. SJS (*Semarang-Joana Stoomtram Mij*) membuka jalur yang menghubungkan Jurnatan (Kota Lama) dengan kawasan Bulu dan Juana pada rentang tahun 1882-1883. Jaringan ini kemudian diperluas sampai ke Demak dan Blora pada tahun 1894. Jaringan kereta api dari Semarang ke Cirebon baru dapat diaktifkan pada tahun 1904 oleh perusahaan jasa kereta api *Semarang-Cheribon Stoomtram Mij (SCS)* (de Jong, 1993).

Revolusi transport mendorong pertumbuhan ekonomi kota Semarang dengan sangat cepat. Pertumbuhan ekonomi semakin pesat lagi setelah munculnya revolusi komunikasi dan prasarana kota seperti sistem pos (1862), penerbitan surat kabar (1867), pembukaan Bank (1880), jaringan telepon (1884), pembangunan kanal irigasi (1885) dan pengendalian banjir yaitu Banjir Kanal Barat dan Timur pada tahun 1900 (Widodo, dalam Ismail 1999).

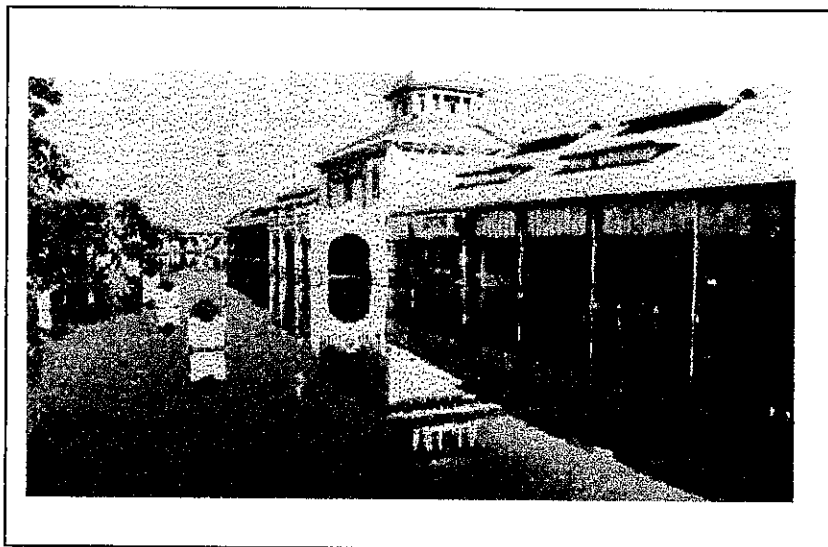
Sampai dengan awal abad XX Semarang memiliki dua elemen primer transportasi yaitu kanal pelabuhan dan stasiun kereta api. Pada masa permulaan tahun 1900-an, belum ada kota yang mempunyai stasiun-stasiun besarnya masing-masing melainkan tempat-tempat pemberhentian kereta (*haltegebouwtjes*) untuk menaikkan dan menurunkan penumpang. Pada perkembangan selanjutnya, tempat-tempat pemberhentian yang kecil dan sederhana tersebut pada kurun waktu 1912-1914 digantikan dengan stasiun-stasiun yang lebih besar dan representatif seiring dengan semakin meningkatnya aktifitas perkeretaapian di Pulau Jawa pada umumnya, dan di kota Semarang pada khususnya. Pada pertengahan bulan Mei 1914 pembangunan stasiun Tawang telah selesai, kemudian pada 1 juni dilakukan pemindahan kantor NIS dari stasiun NIS di Tambaksari. Kesempatan itu juga digunakan untuk meresmikan stasiun NIS di Tawang untuk menggantikan stasiun NIS yang lama di kawasan Tambaksari (termasuk dalam Kawasan Kampung Kebonharjo, Kelurahan Tanjung Mas) yang setelah itu tidak digunakan lagi karena kondisi lingkungan yang tidak memungkinkan.



Gambar 3.1 Stasiun Semarang NIS di Tambaksari, berdiri pada tahun 1867
Sumber: De Jong & Jongki Tio

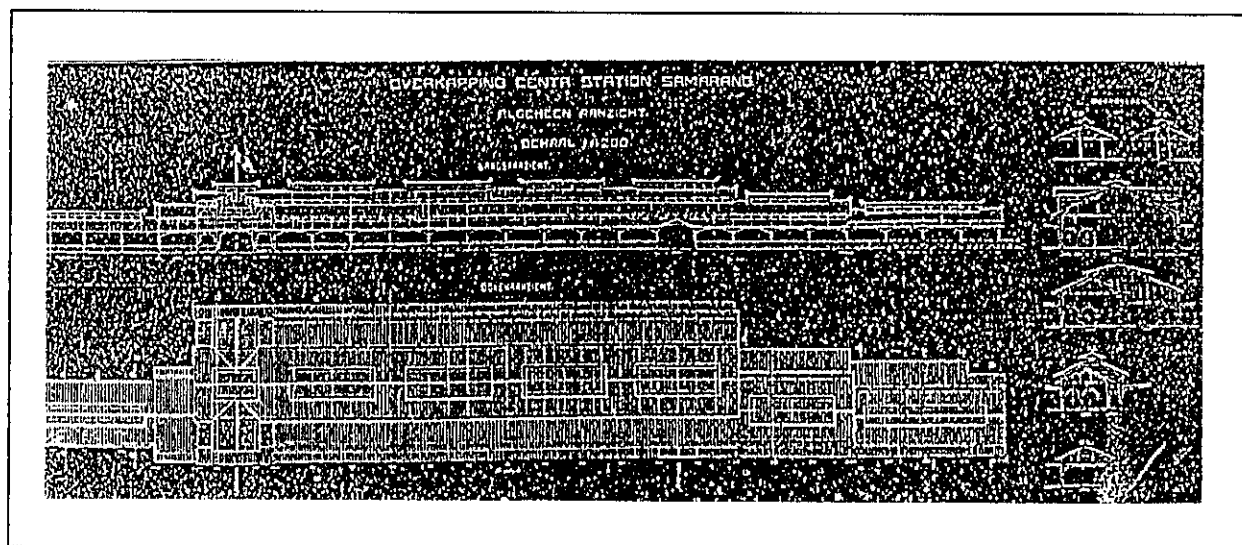


Gambar 3.2 Stasiun Tawang kebanjiran 1920
Sumber: Jongkie Tio



Gambar 3.3 Stasiun Tawang Kebanjiran Tahun 2000
Sumber: Jongki Tio

Pada tahun 1897 merupakan dimulainya pembangunan stasiun yang berlokasi di sebelah selatan kota lama, yaitu stasiun Jurnatan (*station Djoernatan*) yang selesai dibangun pada 1908. Stasiun Jurnatan ini dibangun oleh perusahaan jasa kereta api *Semarang Joana Stoomstram* (SIS) yang berpusat di Stasiun CENTRAL yang kemudian menjadi stasiun barang. Stasiun Jurnatan (Jl. H. Agus Salim) terutama digunakan untuk melayani rute *stoomtram* dari kota lama menuju Bulu melewati Jalan Pemuda (*Bodjongsche weg*). Stasiun ini melayani rute dari Semarang ke arah timur. Sedangkan untuk ke arah barat sampai ke Cirebon dilayani oleh SCS (*Semarang-Chirebon Stroomtram Maatschappij*)



Gambar 3.4 Tampak Stasiun Jurnatan
Sumber: De Jong

Setelah kemerdekaan bangsa Indonesia, Berdasarkan Undang-Undang No. 86/58 tentang “Nasionalisasi Perusahaan-Perusahaan Swasta Milik Belanda di Indonesia” telah dinasionalisasikan menjadi kekayaan/ aset Negara Republik Indonesia. Sesuai PP No. 40 dan 41/1959 tentang “Nasionalisasi Perusahaan-Perusahaan Milik Belanda” disebutkan semua tanah *Eigendom Verponding* yang tertulis a.n. NV. NIS tersebut beserta Perusahaan-Perusahaan Kereta Api Swasta Belanda lainnya, diserahkan kepada Djawatan Kereta Api (DKA) sekarang PT. Kereta Api (Persero), sebagai aset Negara., termasuk didalamnya lahan kampung Kebonharjo.

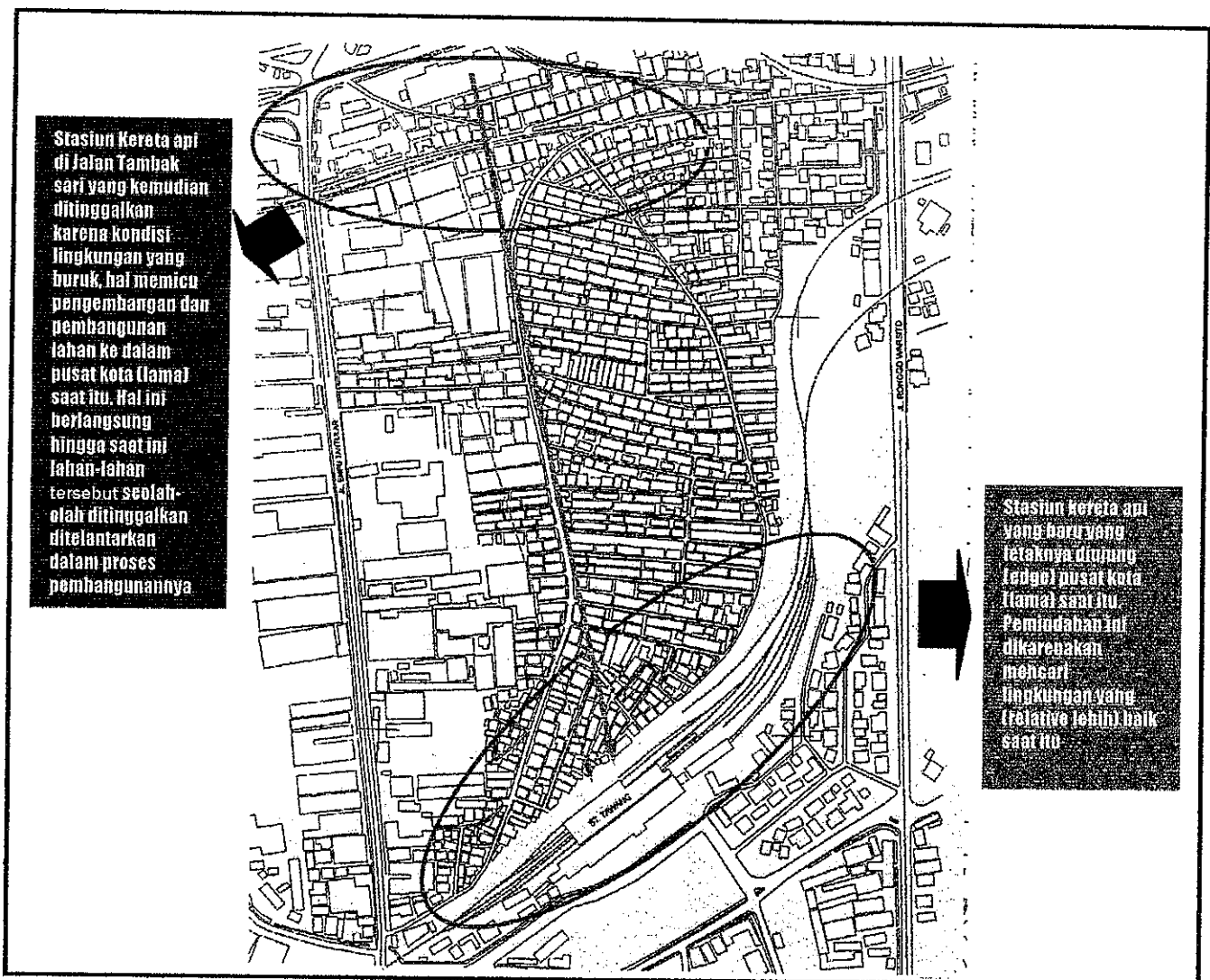
3.3.2 Keadaan Kawasan Kampung Kebonharjo Awal Pengembangan Kereta Api di Semarang (Jaman Kolonial Pemerintahan Belanda)

Stasiun pertama *Nederlandsce Indische Spoorweg Mij* (NIS) terletak kira-kira satu kilometer dari pusat kota lama, di wilayah Tambaksari, tepatnya di sekitar rawa-rawa (pada waktu itu), yang sekarang dikenal sebagai jalan Ronggowarsito (de Jong, 1993). Dalam buku *Station op Java* disebutkan pula bahwa ketika musim kemarau daerah ini sangat gersang dan berdebu, terutama ketika angin berhembus kencang sementara ketika musim penghujan tiba daerah ini menjadi sangat becek, bahkan beberapa tempat ketinggian airnya bisa mencapai setengah meter (De Locomotive, 29 April 1911, dalam de Jong, 1993).

Keadaan yang kurang menguntungkan bagi NIS tersebut diupayakan untuk diantisipasi dengan merencanakan stasiun baru yang lebih besar dan representatif dengan perencanaan dan

pemilihan lokasi yang lebih matang. Stasiun baru yang direncanakan ini adalah stasiun yang sekarang ini dikenal dengan stasiun Tawang yang merupakan stasiun utama Kota Semarang.

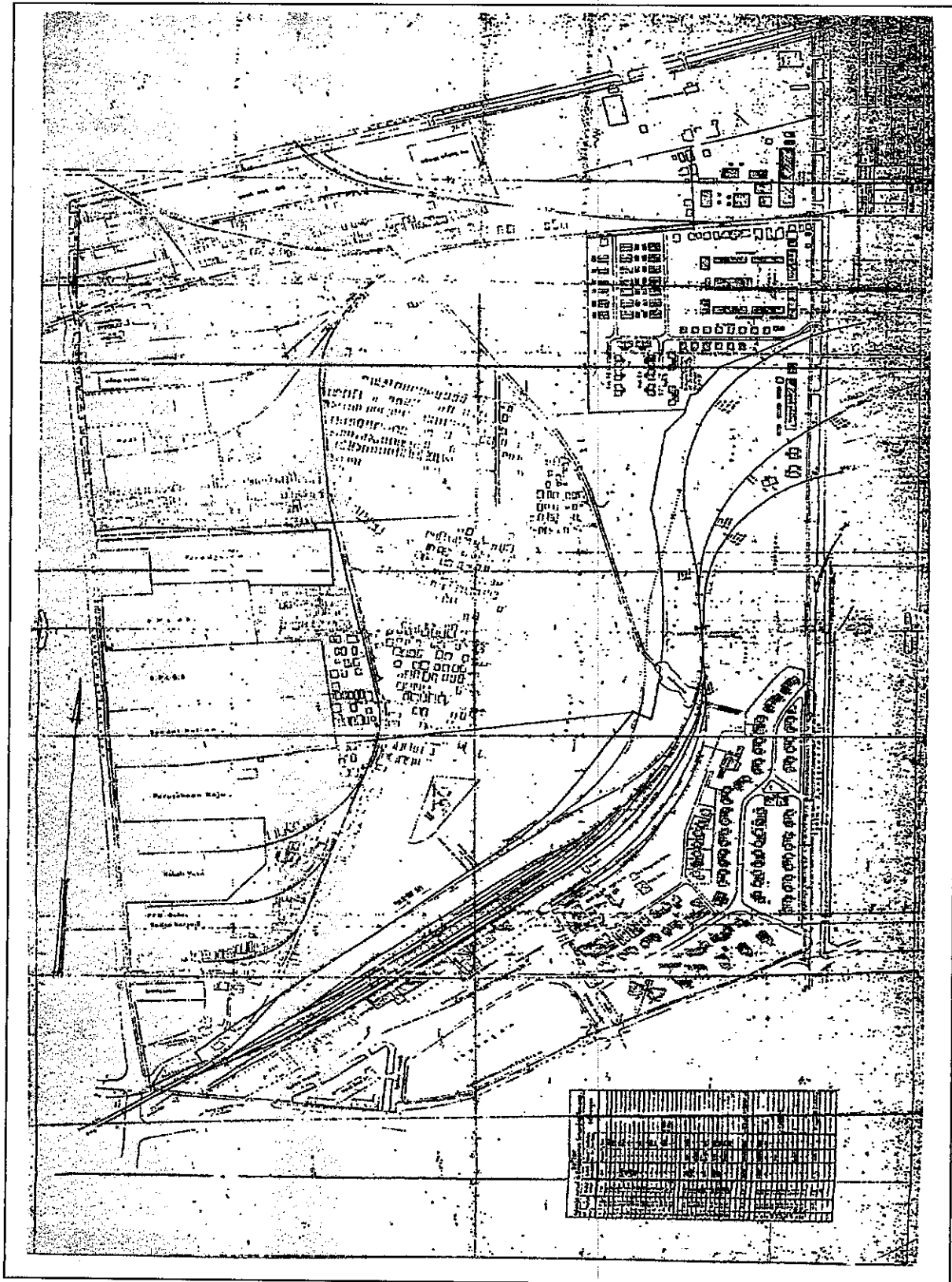
Stasiun baru *Nederlandshe Indishe Spoorweg* (NIS) yang menggantikan fungsi stasiun lama NIS di Tambaksari terletak sekitar 1 kilometer dari pusat kota dan dikenal sebagai stasiun Tawang. Kawasan ini mula-mula merupakan daerah rawa-rawa sehingga sebelum pelaksanaan pembangunan bisa dimulai maka kawasan ini harus dikeringkan terlebih dahulu dengan cara diurug menggunakan tanah (de Jong, 1993). Satu hal yang dikutip dari buku *Station op Java* adalah bahwa setelah kawasan Tawang menjadi daerah tanah lapang yang cukup luas, kawasan ini masih saja ditumbuhi tanaman kangkung yang disebut-sebut sebagai salah satu sayuran yang digemari pada waktu itu.



Gambar 3.5 Perpindahan Stasiun Tambak Sari ke Stasiun Tawang

Sumber: Hasil Olahan Data

Berikut ini merupakan peta keadaan lahan Kampung Kebonharjo tahun 1969



Gambar 3.7 Peta Lahan Kebonharjo Tahun 1969

Sumber: PT. KAI Daop IV Semarang

3.4 Karakteristik Wilayah Penelitian

Seperti dijelaskan sebelumnya bahwa wilayah kajian dalam studi ini meliputi Kampung Kebonharjo, kelurahan Tanjung Mas, dengan batas-batas sebagai berikut:

- Sebelah Utara berbatasan dengan Jl. Tambaksari
- Sebelah Selatan berbatasan dengan stasiun Semarang Tawang dan Polder Semarang Lama
- Sebelah Barat berbatasan dengan Jl. Mpu Tantular
- Sebelah Timur berbatasan dengan Jl. Ronggowarsito

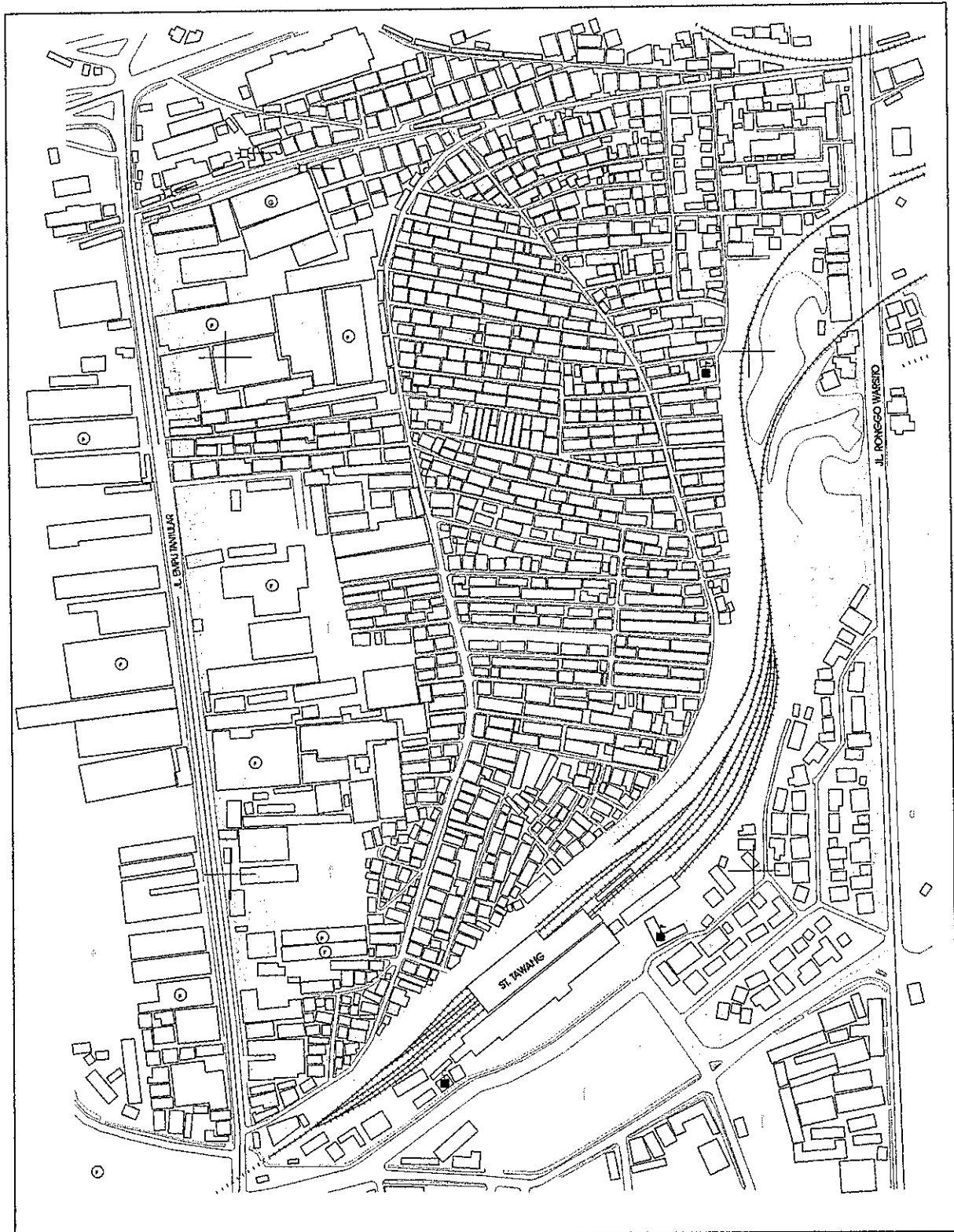
Kawasan Kampung Kebonharjo meliputi areal seluas 201.786,07 m² dan merupakan bagian dari Kelurahan Tanjung Mas, Kecamatan Semarang Utara.

3.4.1 Keadaan Geografis

Topografi pada kawasan Kampung Kebonharjo merupakan dataran rendah dengan permukaan tanah yang landai dengan ketinggian 0,5m di atas permukaan laut. Hal ini berarti kawasan ini berada pada daerah dengan ketinggian yang hampir sama (landai). Keadaan lahan yang demikian memudahkan dalam hal pemanfaatan ruang dan lahan. Awalnya lahan ini merupakan rawa-rawa, yang kemudian diurug namun akibatnya sering terjadi banjir air hujan maupun air pasang (rob). Pada daerah limitasi fisik alamiah seharusnya merupakan kawasan konservasi lingkungan ataupun kawasan non budidaya yang tidak boleh dibangun dan harus dipertahankan. Hal inilah kemudian yang menjadi pertimbangan pemerintah kolonial Belanda dalam perencanaan selanjutnya.

Suhu udara di kawasan ini berkisar antara 35⁰C-36⁰C, dapat dikatakan suhu tersebut merupakan tipikal suhu di daerah pantai/ laut. Iklim kawasan Kebonharjo seperti iklim kota Semarang pada umumnya adalah beriklim tropis, dengan musim penghujan terjadi antara bulan November-April dan musim kemarau antara bulan Mei-Oktober. Jumlah hari dengan curah hujan terbanyak adalah 90 hari sedangkan banyaknya curah hujan 3.500 mm/ thn

Berikut ini adalah peta lokasi penelitian dengan orientasi wilayah penelitian:




MAGISTER TEKNIK PEMBANGUNAN KOTA
PROGRAM PASCA SARJANA
UNIVERSITAS DIPONEGORO


TESIS

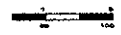
PENGELOAAN LAHAN TERLAMBAT PL. KAI
 DAOP IV SEMARANG DI KELURAHAN KEBONHARJO
 SEMARANG

PETA
WILAYAH STUDI

KETERANGAN :

- Batas Kabupaten
- Batas Kecamatan
- Batas Desa
- Jalan > 2m
- Jalan < 2m
- Sungai
- Rel Kereta Api

UTARA 

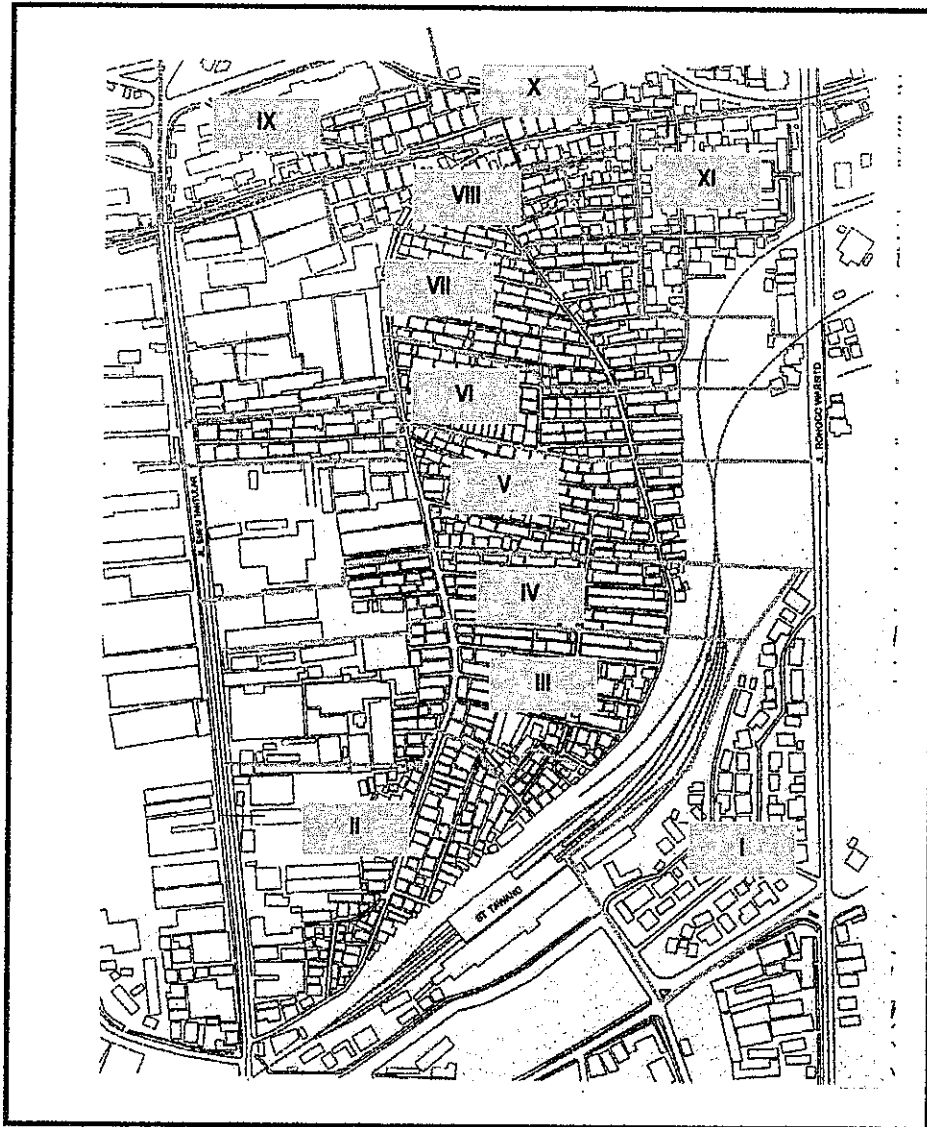
SKALA 

NO. GAMBAR

SUMBER
RDTK KOTA SEMARANG

3.4.2 Wilayah Administrasi Penelitian

Wilayah penelitian terletak di Kelurahan Tanjung Mas Kampung Kebonharjo dengan membawahi 10 RW, 86 RT.



Gambar 3.8 Batas Wilayah Administrasi Tingkat RW

Sumber: Monogrami Kelurahan TanjungMas & Hasil Olahan Penulis

3.4.3 Kependudukan

Adalah sangat sukar untuk mengidentifikasi jumlah, penyebaran dan komposisi penduduk pada kawasan penelitian, mengingat wilayah penelitian awalnya merupakan daerah lahan kosong yang dimiliki PT. KAI Daop IV Semarang. Data yang diperoleh bersumber pada masing-masing RW pada bulan Januari 2003 pada waktu pelaksanaan survey lapangan. Data

penduduk Kelurahan Tanjung Mas (RDTRK Kota Semarang 1995-2005) adalah jumlah penduduk untuk Tahun 2000 adalah 22.976 dengan perkiraan pada tahun 2005 adalah 24.910 penduduk dengan luas lahan Kelurahan Tanjung Mas adalah 323, 782 ha sedangkan untuk tempat hunian adalah 63.713 ha. Kepadatan kotor adalah 77 sedangkan kepadatan bersih 391. Sedangkan jumlah penduduk Kampung Kebonharjo yang berhasil dihimpun adalah 17.680 penduduk dengan luas lahan 136,125 ha. Luas hunian adalah 355.777,75 m² atau 35,58 ha (hasil olahan penulis)

Tabel III.1
Data Jumlah Kepala Keluarga/ Penduduk Kampung Kebonharjo

No	Wilayah RW	Wilayah RT	Jumlah Jiwa		KK
			Laki-Laki	Perempuan	
1.	I	1-9	545	568	282
2	II	1-8	938	1407	459
3.	III	1-9	868	1076	509
4.	IV	1-9	839	939	423
5.	V	1-10	1043	1115	548
6.	VI	1-10	985	1027	443
7.	VII	1-10	845	882	472
8.	VIII	1-8	686	738	351
9.	IX	1-8	793	856	325
10.	X	1-6	765	765	363
Jumlah			8307	9373	4175

Sumber: Monogrami Kelurahan Tanjung Mas Desember 2003, Hasil Olahan Penulis

Sedangkan mata pencaharian penduduk adalah:

Tabel III.2
Mata Pencaharian Penduduk

No	Jenis Mata Pencaharian	Jumlah (orang)
1.	Nelayan	648
2.	Pengusaha sedang/ besar	13
3.	Buruh Industri	5212
4.	Buruh bangunan	4155
5.	Pedagang	471
6.	Pengangkutan	270
7.	Pegawai Negeri Sipil	812
8.	ABRI	163
9.	Pensiun (Pegneg/ ABRI)	812
10.	Peternak	3
11.	Peternak Kambing	12
12.	Peternak itik	26

Sumber: Monogrami Kelurahan Tanjung Mas Desember 2003, Hasil Olahan Penulis

3.4.4 Pemanfaatan Lahan

Wilayah penelitian berada di Kampung Kebonharjo. Kelurahan Tanjungmas dengan luas wilayah Kelurahan Tanjungmas 323,782 Ha dan Kampung Kebonharjo seluas 136,125 ha, penggunaan tanah yang dominan adalah sebagai wilayah transportasi, kawasan Wilayah Kerja Pelabuhan (meliputi: Dermaga Nusantara, Dermaga Samudra, Dermaga Petikemas, Industri, Pergudangan, Perkantoran dan perdagangan), kawasan perdagangan dan jasa serta kawasan pergudangan juga terdapat *Retaiding Basin* yang berada di depan Stasiun Tawang saat ini menjadi polder. Kawasan ini juga merupakan kawasan transportasi yaitu transportasi darat dan laut yang melayani skala regional. Keberadaan pusat kegiatan ini diprediksikan dapat mendukung berkembangnya perletakkan kawasan industri yang telah ditentukan.

Adapun daerah penelitian merupakan suatu kawasan yang dibatasi oleh jalur-jalur jalan yaitu Jl. Mpu Tantular, Jl. Tambaksari, Jl Ronggowarsito serta Stasiun Kereta Api Tawang Semarang. Lahan baik terbangun maupun yang tidak terbangun yang dibatasi oleh Jl. Ronggowarsito, Jl. Mpu Tantular, Jl. Tambak Sari, serta Stasiun Kereta Api Tawang, Semarang. Wilayah ini tidak memiliki fungsi guna lahan yang pasti dan jelas saat ini. Disamping itu wilayah ditentukan pula dengan melihat besarnya perubahan fungsi lahan, usia bangunan serta kepadatan bangunan serta dari segi sosial adalah adanya aktivitas ekonomi yang berlangsung di kawasan tersebut.

Berdasarkan data yang diperoleh dari kelurahan Tanjung Mas digabung dengan hasil survey primer ke lapangan didapat luasan guna lahan kawasan sebagai berikut:

Luas areal penelitian adalah 136,125 ha dengan perincian yaitu:

- Areal terbangun terdiri dari perumahan, perkantoran, pergudangan seluas 90,75 ha dan merupakan $\frac{2}{3}$ atau 66,67 % dari luas keseluruhan
- Areal tidak terbangun seluas 45,375 ha dan merupakan $\frac{1}{3}$ atau 33,33 % dari luas keseluruhan

Secara detil tata guna lahan di wilayah studi adalah sebagai berikut

- Daerah lahan kosong 45,375 ha atau $\frac{1}{3}$ atau 33,33 % dari luas keseluruhan
- Daerah pemukiman dan campuran seluas 35,77 ha $\frac{1}{3}$ atau 33,33 % meliputi areal perumahan pribadi dan perumahan sewa (dinas PT. KAI daop IV dan usaha warga)
- Daerah komersial seluas 48,887 ha (33,33 %) meliputi areal perkantoran pemerintah dan swasta serta areal perdagangan
- Daerah Komersial terbangun yang terbengkelai 7,6 ha (5,6 %)

- Daerah non urban seluas 13.5 ha (9,9 %) meliputi areal tambak

Sedangkan rumah penduduk banyak yang menggunakan bahan semi permanen, seperti yang dirinci dibawah ini:

Tabel III.3
Bahan Bangunan Rumah Penduduk

No	Bahan dan Sifat	Tipe	Jumlah
1.	Dinding terbuat dari Batu/ Gedung Permanen	A	1127
2.	Dinding terbuat dari sebagian batu/ gedung	B	1679
3.	Dinding terbuat dari kayu/ papan	C	1990
4.	Dinding terbuat dari bambu/ lainnya		499
Jumlah			5295

Sumber: Monogrami Kelurahan Tanjung Mas Desember 2003, Hasil Olahan Penulis

Kondisi jalan pada umumnya dalam keadaan baik dan relatif mempunyai akses utama ke jalan Tawang atau menuju kawasan Kota Lama Semarang yang merupakan jalan primer kota Semarang. Situasi eksisiting penggunaan lahan di kawasan penelitian dapat dijelaskan sebagai berikut:

- Di sepanjang jalan Ronggowarsito merupakan koridor perumahan dan usaha masyarakat dimana di koridor jalan ini juga terdapat perumahan dinas PT. KAI Daop IV kelas V selain itu usaha rakyat yang ada adalah tambak Di koridor jalan ini juga terdapat unit-unit usaha milik PT. KAI Daop IV Semarang.
- Di sepanjang Jalan Tambaksari merupakan koridor jalan perdagangan dimana bangunan yang ada digunakan sebagai gudang-gudang penyimpanan barang dari pelabuhan untuk kemudian didistribusikan. Namun gedung-gedung tersebut saat ini sudah terbengkelai.
- Di sepanjang jalan Mpu tantular merupakan koridor jalan perdagangan karena banyak bangunan yang digunakan sebagai gudang barang. Selain itu di koridor jalan ini masih banyak terdapat lahan-lahan kosong yang belum digunakan secara optimal, saat ini lahan-lahan tersebut banyak digunakan sebagai parker trailer, timbunan sampah.
- Sedangkan dibagian tengah kawasan penelitian merupakan kawasan pemukiman padat penduduk dimana kawasan pemukiman tersebut dihubungkan dengan jalan kawasan.

Jalan utama menuju di tengah kawasan hanya ada 1 jalan besar, yang merupakan jalan yang telah dibuat sejak dahulu dan merupakan pembatas antara daerah komersial dengan daerah kosong yang saat ini digunakan warga sebagai pemukiman. Serta di tengah kawasan terdapat sungai. Peta pemanfaatan lahannya dapat dijelaskan sebagai berikut.



PETA PENGUNAAN LAHAN

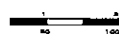
KETERANGAN :

Balai Kependidikan	Jalan	Gedung	Taman
Balai Kantor	Jalur	Rumah	Gedung Publik
Balai Desa	Jalur 2m	Toko	Landmark
Jalur 3m	Jalur 3m	Toko	Landmark
Sungai	Jalur 3m	Toko	Landmark
Parkir Mandi	Jalur 3m	Toko	Landmark
Stasiun	Jalur 3m	Toko	Landmark
Pos	Jalur 3m	Toko	Landmark
Kantor Pos	Jalur 3m	Toko	Landmark

UTARA



SKALA



NO. GAMBAR

SUMBER

RDRK KOTA SEMARANG



MAGISTER TEKNIK PEMBANGUNAN KOTA
PROGRAM PASCA SARJANA
UNIVERSITAS DIPONEGORO

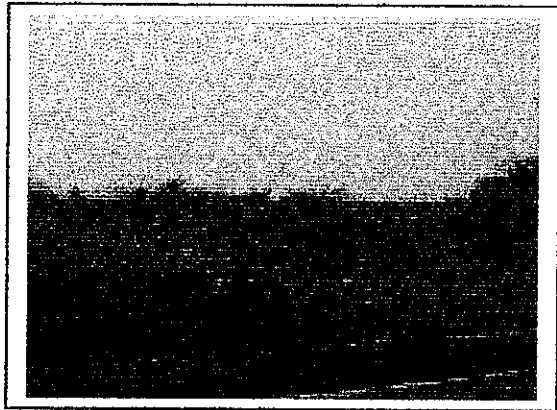
TESIS

PENGLOLAAN LAHAN TERLANTAR PT. KAI
DAOP IV SEMARANG DI KELURAHAN KEBONHARJO
SEMARANG

Ada beberapa hal yang sepatutnya menjadi perhatian di kawasan ini, antara lain

1. Keadaan Lingkungan

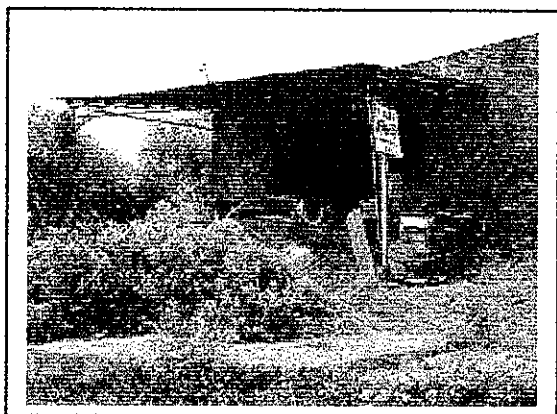
Sebagian besar kawasan sering tergenang air, rob, lahan banyak digunakan sebagai parkir trailer, timbunan sampah, serta usaha seperti tambak, toko, bengkel dll



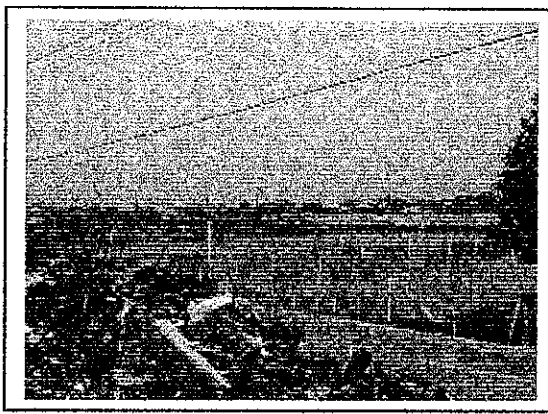
Gambar 3.9 Kondisi umum Lahan (Jl. Mpu tantular)



Gambar 3.10 Lahan Untuk Pembuangan Sampah (Jl. Mpu Tantular)



Gambar 3.11 Lahan untuk Usaha Warga (Jl. Ronggowarsito)



Gambar 3.12 Lahan untuk Usaha Tambak (Jl. Ronggowarsito)



Gambar 3.13 Parkir Trailer (Jl. Mpu Tantular)
Sumber: Survey, 2003



Gambar 3.14 ROB (Jl. Mpu Tantular)

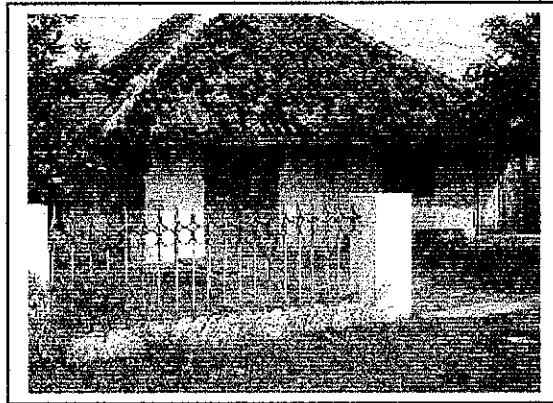
2. Perumahan Dinas

Perumahan dinas di kawasan ini termasuk dalam kelas 6-8. Saat ini banyak rumah dinas yang sudah tidak ditinggali karena tidak layak huni, namun juga masih banyak yang dihuni namun dalam kondisi yang memprihatinkan



Gambar 3.15 Rumah Dinas Yang Tidak Dihuni
(Jl. Ronggowarsito)

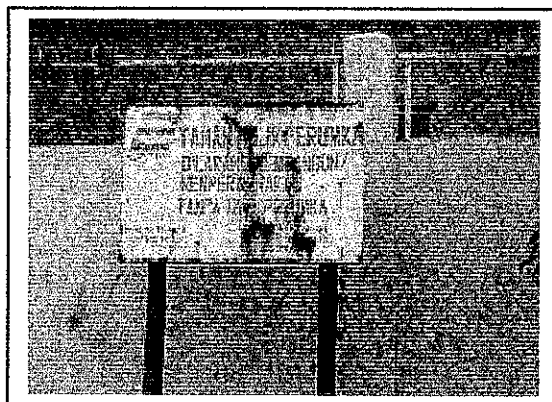
Sumber: Survei 2003



Gambar 3.16 Kondisi Rumah Dinas Yang Masih Dihuni
(Jl. Ronggowarsito)

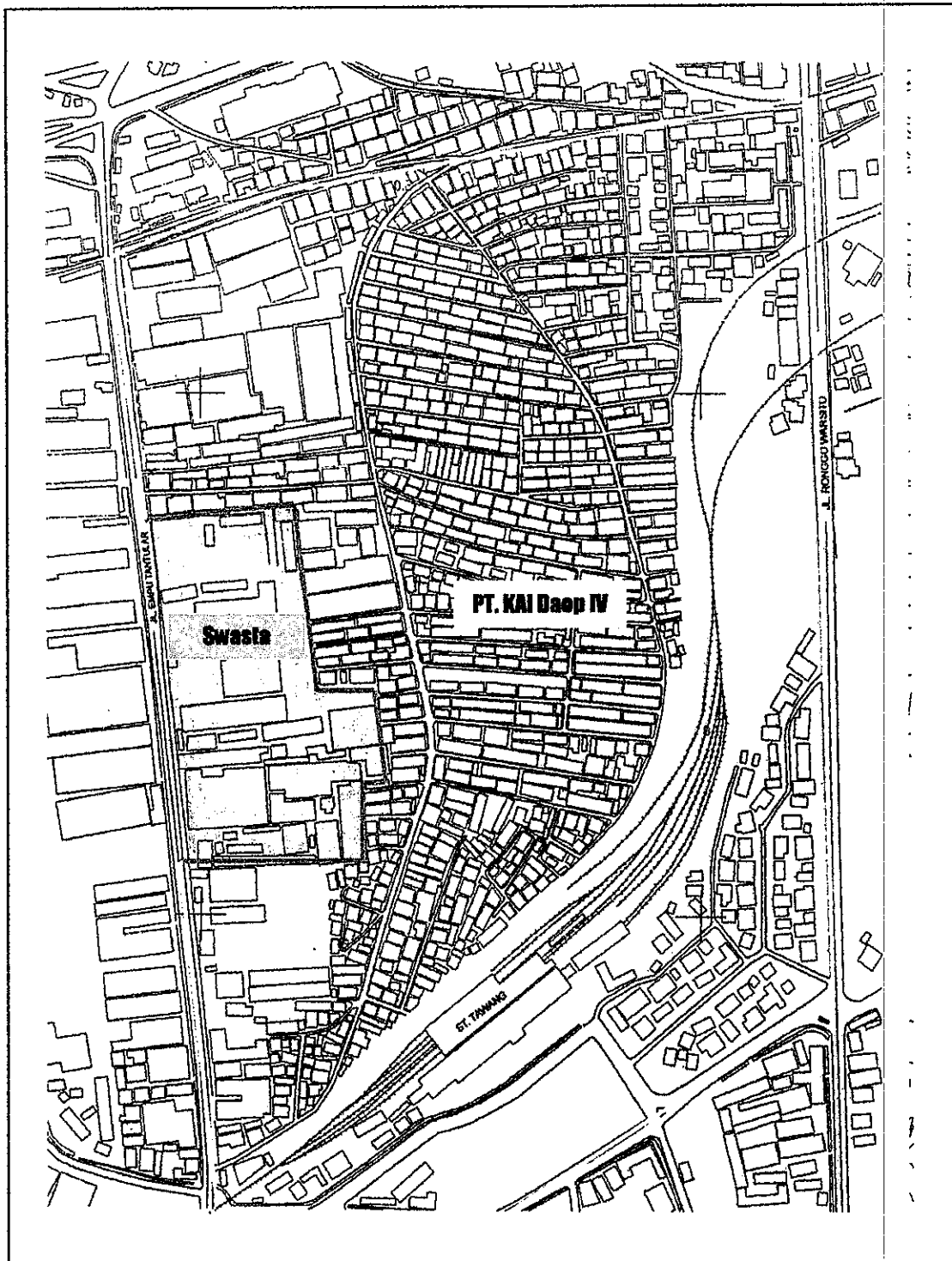
3. Status Kepemilikan Lahan

Kepemilikan lahan saat ini sebagian besar dimiliki oleh PT. KAI Daop IV dengan landasan UU no 13 Tahun 1992 pasal 14. Namun demikian karena tidak adanya rencana pengembangan dan pembangunan di kawasan tersebut menyebabkan banyak warga yang mengambil alih kepemilikan lahan sedikit demi sedikit. Saat ini warga yang telah mensertifikatkan lahannya menjadi hak milik mereka sejumlah 3360 rumah. Sedangkan dari pihak PT. KAI Daop IV memegang status hak milik lahan dengan acuan *ground card* yang diakui oleh BPN. Sampai saat ini masih menjadi sengketa antara PT. KAI Daop IV dengan warga sekitarnya yang dimenangkan oleh PT.KAI melalui putusan P.N. Semarang



Gambar 3.17 Status Kepemilikan (Jl. Mpu Tantular)

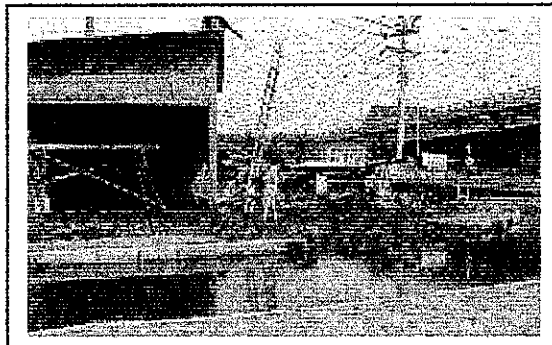
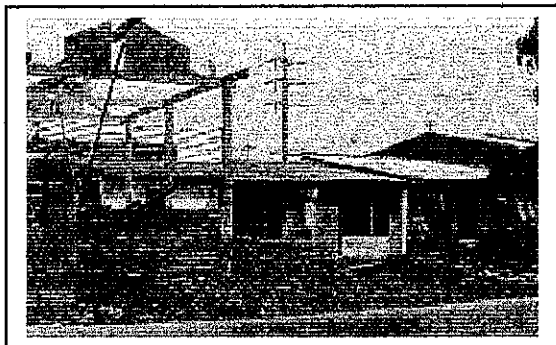
Sumber: Survey, 2003



Peta 10. Zoning Kepemilikan

4. Pemukiman Warga

Pemukiman yang ada pada saat ini di kawasan tersebut adalah pemukiman dinas dan pemukiman non dinas (warga). Banyaknya lahan yang kosong dan terlantar memperburuk keadaan dengan banyaknya warga yang menempatnya karena dianggap tidak ada yang memilikinya. Pemukiman liar ini menyebabkan pemandangan yang tidak sedap karena kumuh dengan kualitas lingkungan yang buruk, sepanjang hari tergenang rob.

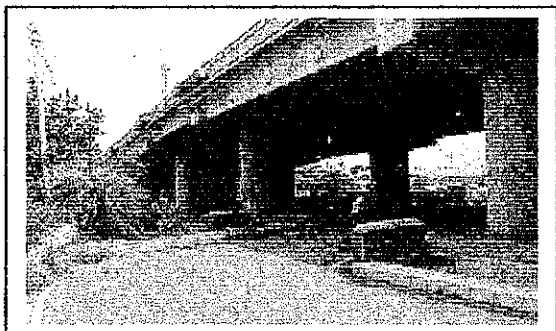


Gambar 3.18 Pemukiman Liar (Jl. Ronggowarsito) Gambar 3.19 Kegiatan Membangun Yang Terus Dilakukan Warga (Jl. Ronggowarsito)

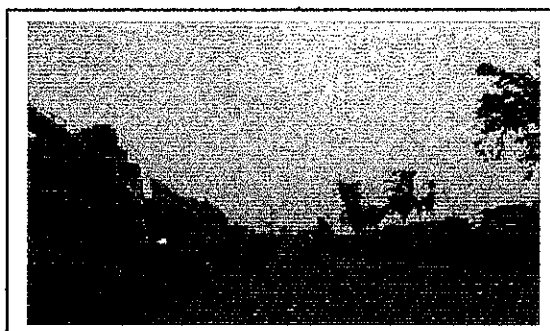
Sumber: Survey, 2003

5. Prasarana Jalan

Prasarana jalan yang ada merupakan jalur utama terutama demi kepentingan perdagangan yaitu menuju ke pelabuhan, sehingga tidak heran bila di kiri-kanan jalan sering ada parkir trailer, truk dll



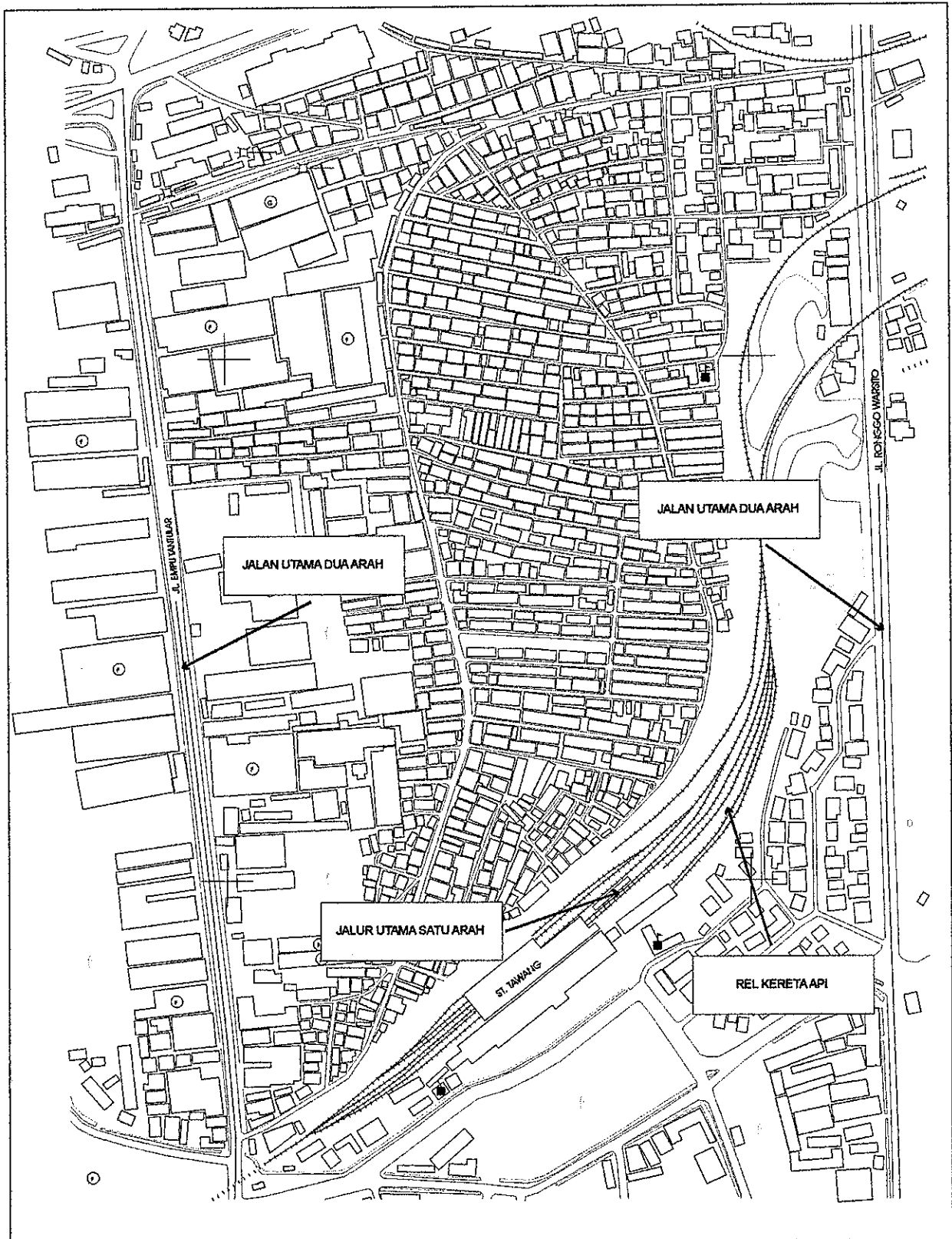
Gambar 3.20 Jl. Tambak Sari




Gambar 3.21 Jl. Mpu Tantular



Gambar 3.22 Jl. Ronggowarsito











MAGISTER TEKNIK PEMBANGUNAN KOTA
PROGRAM PASCA SARJANA
UNIVERSITAS DIPONEGORO


TESIS


PENGELOLAAN LAHAN TERLANJAR PT. KAI
 DAOP IV SEMARANG DI KELURAHAN KEBONHARJO
 SEMARANG

PETA
PRASARANA JALAN

KETERANGAN :

	Batas Kabupaten
	Batas Kecamatan
	Batas Desa
	Jalan > 2m
	Jalan < 2m
	Sungai
	Rel Kereta Api

UTARA 

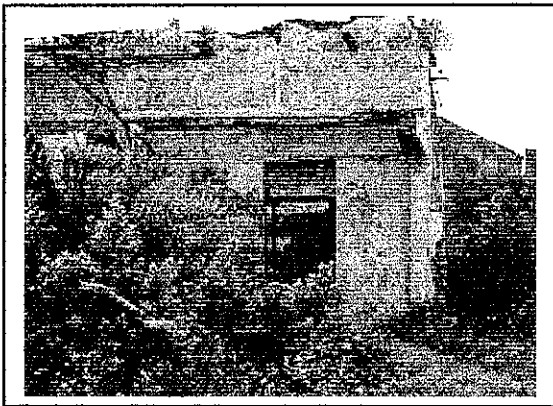
SKALA


NO. GAMBAR

SUMBER
 BAPPEDA KOTA SEMARANG

6. Fisik Bangunan

Keadaan fisik bangunan yang ada sangat memprihatinkan, banyak bangunan yang tidak digunakan lagi



Gambar 3.23 Kondisi Fisik Bangunan (Jl. Tambak Sari) Gambar 3.24 Kondisi Fisik Bangunan (Jl. Tambak Sari)
Sumber: Survey, 2003

3.4.4.1 Pola Pemanfaatan Lahan

Penggunaan lahan di kawasan Kampung Kebonharjo dapat dibedakan kedalam kawasan terbangun dan kawasan non terbangun. Kawasan terbangun tersebut terdiri dari pekarangan, bangunan dan halaman sekitarnya sedangkan wilayah non terbangun terdiri dari tambak, kolam, lahan kering.

Pola pemanfaatan lahan yang ada di kawasan studi adalah sebagai berikut:

1. Perumahan

- Perumahan Non Dinas
- Perumahan Dinas

Perumahan ini merupakan perumahan dinas PT. KAI dengan kelas kelas 6-9

2. Perdagangan/ Usaha Rakyat skala kecil ataupun besar seperti tambak, toko dan bengkel

3. Industri

Banyaknya industri yang ada di daerah ini karena letaknya yang dekat dengan jalur distribusi baik kereta api maupun lewat pelabuhan.

4. Perkantoran

Bangunan-bangunan yang digunakan sebagai perkantoran sekaligus sebagai pergudangan, hal ini untuk memudahkan pengawasan proses distribusi produk barang yang dihasilkan

menuju ke pelabuhan. Adanya fasilitas kereta api untuk mengangkut produk barang tersebut ke pelabuhan semakin mempermudah kegiatan produksi. Perkantoran UPT PT.KAI juga ada di kawasan ini.

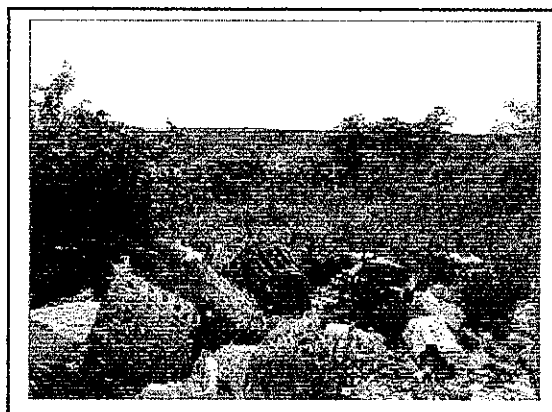
5. Pergudangan

Sejak dulu bangunan di kawasan ini memang digunakan sebagai pergudangan, untuk mendukung kawasan pelabuhan yang berada di dekat kawasan studi, yaitu Pelabuhan Tanjung Mas.

3.4.4.2 Permasalahan Pemanfaatan Lahan

Permasalah fisik kawasan merupakan permasalahan yang dapat merupakan penyebab atau akibat awal dari lahan terlantar di kawasan Kampung Kebonharjo. Permasalahan ini merupakan apa yang tampak pada saat ini, antara lain:

1. Pemanfaatan lahan kota yang tidak sesuai dengan *the highest and the best use* dari lahan kota yang terlantar tersebut.



Gambar 3.25 Pemanfaatan Lahan untuk Sampah (Jl. Mpu Tantular)
Sumber: Survey, 2003

Lahan di kawasan ini banyak digunakan sebagai tempat timbunan sampah, pemukiman liar, parkir trailer, serta usaha warga sekitarnya seperti toko, bengkel, tambak dll.

2. Degradasi lingkungan



Gambar 3.26 Degradasi Lingkungan (Jl. Mpu Tantular)
Sumber: Survey, 2003

3. Banyaknya pemukiman liar disamping pemukiman dinas PT. KAI Daop IV yang memiliki kondisi yang memprihatinkan.



Gambar 3.27 Pemukiman penduduk (Jl. Ronggowarsito)
Sumber: Survey, 2003

4. Daerah kumuh dengan pemukiman-pemukiman liar yang pada akhirnya sulit untuk dikontrol oleh pemiliknya.
5. Kurangnya aktivitas manusia yang ada untuk mendukung proses peruntukkan lahan
6. Belum adanya arahan pemanfaatan ruang baik dari pihak pemilik yaitu PT. KAI Daop IV Semarang maupun dari pihak pemerintah kota.

7. Biaya pembangunan fisik semakin tinggi, hal ini bertentangan dengan kondisi keuangan PT. KAI sebagai pemilik lahan.
8. Terjadinya konflik penggunaan lahan antara jenis penggunaan yang berbeda serta antara pemilik lahan dengan pihak lain yaitu pemerintah kota, pihak swasta, masyarakat.
9. Kepemilikan lahan yang dimiliki oleh mayoritas perusahaan.
10. Biaya pembangunan fisik semakin tinggi, hal ini bertentangan dengan kondisi keuangan PT. KAI sebagai pemilik lahan.
11. Akibat tidak adanya biaya maka tidak ada perencanaan kawasan tersebut, baik pada saat ini maupun pada masa yang akan datang.

BAB IV

ANALISIS MODEL PENGELOLAAN DAN PEMANFAATAN LAHAN KAMPUNG KEBONHARJO

Permasalahan lahan terlantar Kebonharjo pada dasarnya adalah pola pengelolaan dan pemanfaatan yang ada saat ini tidak memfungsikan secara optimal kemampuan ataupun *performance* lahan Kebonharjo. Ada beberapa tahapan pembahasan yang akan dilakukan sekaligus sebagai sasaran yang akan dicapai agar dapat menemukan pola pengelolaan lahan sehingga dapat memaksimalkan pemanfaatan lahan Kebonharjo. Pembahasannya meliputi:

1. Identifikasi Kawasan Lahan terlantar Kebonharjo yang meliputi yaitu penggambaran detil kawasan agar dapat tercapai gambaran umum yang jelas tentang kondisi kawasan.
 - a. Fisik Kawasan, merupakan identifikasi dan analisa fisik kawasan yang didalamnya memiliki penjabaran dengan cakupan antara lain potensi dan kendala fisik kawasan, struktur tata ruang, pemanfaatan lahan, kepemilikan, sarana dan prasarana, bangunan, nilai lahan serta penggunaan serta pemanfaatan ruang dan lahan yang dikomperasikan oleh Rencana Tata Ruang Kota Semarang BWK III.
 - b. Sosial dan Ekonomi meliputi karakteristik sosial dan ekonomi penduduk di kawasan lahan terlantar
2. Pengelompokkan tipologi Kawasan Lahan Kebonharjo meliputi pengelompokkan Lahan Kebonharjo berdasarkan kesamaan fungsi pemanfaatan lahan, aktivitas kawasan Kebonharjo yang mencerminkan karakteristik kawasan sehingga dapat dilakukan pendekatan pemanfaatan lahan yang optimal pada tiap kelompok kawasan.
3. Pengumpulan persepsi dari masing-masing pihak yang terkait untuk menciptakan batasan-batasan keinginan dari masing-masing tipologi/ kluster sehingga menghasilkan pendekatan-pendekatan pengelolaan, mekanisme operasional dari masing-masing tipologi agar tercapai *cost recovery* serta mnejadikan keadaan kawasan yang lebih baik dari sebelumnya.
4. Pola Pengelolaan Lahan dan Pemanfaatan lahan mencakup analisis pola pemanfaatan lahan dan pengelolaannya beserta alternatif pemanfaatan dan pola pengelolaannya,

termasuk di dalamnya mekanisme dampak dan penyebab lahan terlantar dalam rangka pendekatan penanganan lahan terlantar agar dapat dengan cepat diatasi.

4.1 Identifikasi Kawasan Lahan Terlantar Kebonharjo

4.1.1 Fisik Kawasan

1. Potensi Fisik

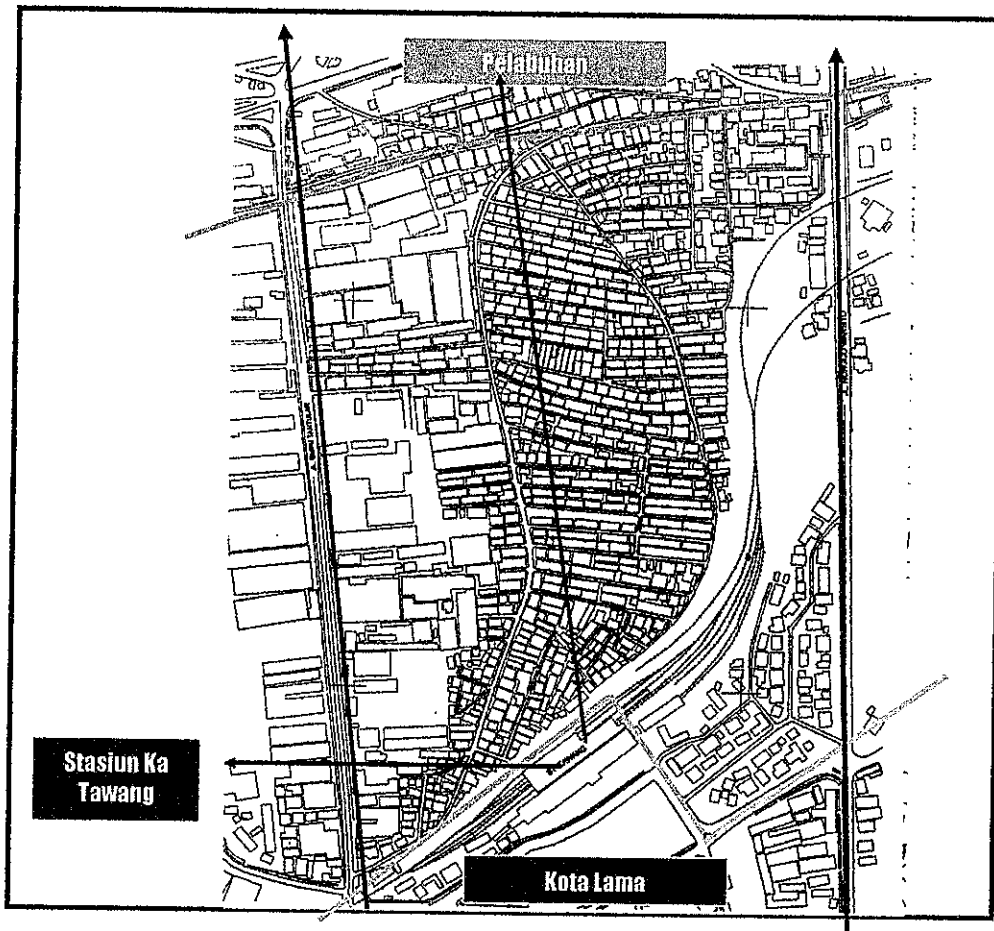
a. Lokasi

Lokasi lahan Kebonharjo terletak pada daerah strategis dengan fungsi utama yang memiliki ketergantungan dengan kawasan sebelahnya yaitu kawasan pelabuhan dan kawasan kota lama. Pada jaman kolonial kawasan ini sudah berfungsi sebagai kawasan perantara dengan kawasan kota (lama) saat itu. Ini terlihat dari banyaknya bangunan-bangunan yang digunakan sebagai pusat penyimpanan barang-barang sebelum didistribusikan maupun dikirim ke lain daerah. Kemudahan-kemudahan proses distribusi barang itu dipertegas dengan adanya stasiun kereta api Tawang yang juga memiliki fungsi mendistribusikan barang ke daerah-daerah di pulau Jawa. Rel penghubung antara pelabuhan dan stasiun kereta api Tawang sampai saat ini pun masih. Dengan aksesibilitas yang tinggi serta letak yang strategis kawasan ini sebenarnya memiliki potensi untuk dikembangkan sebagai daerah pendukung kegiatan pelabuhan ataupun pusat sarana transportasi pendukung dan penghubung transpor darat dan laut.

Kawasan ini juga bersebelahan dengan pusat kegiatan transportasi darat dan laut yaitu pelabuhan dan stasiun kereta api sehingga potensi kawasan juga dapat digunakan sebagai pusat transportasi penghubung keduanya ataupun pusat transportasi pendukung transportasi darat maupun laut.

Selain itu letaknya yang bersebelahan dengan kawasan kota lama Semarang, dapat merupakan daerah penunjang untuk keberlangsungan keadaan lingkungan kawasan kota lama Semarang. Pada jaman kolonial Belanda daerah dibawah kepemilikan NIS (*Nederlands Indische Spoorweg Maatschappij*) atau perusahaan kereta api milik pemerintah Belanda ini direncanakan sebagai kolam retensi untuk menampung air hujan

dan air laut bila sedang pasang. Letaknya yang berdekatan dengan kota lama dapat berpotensi sebagai penguat keberadaan kota lama sekaligus sebagai generator kawasan yang bertujuan agar kawasan kota lama kembali dinamis dan hidup.



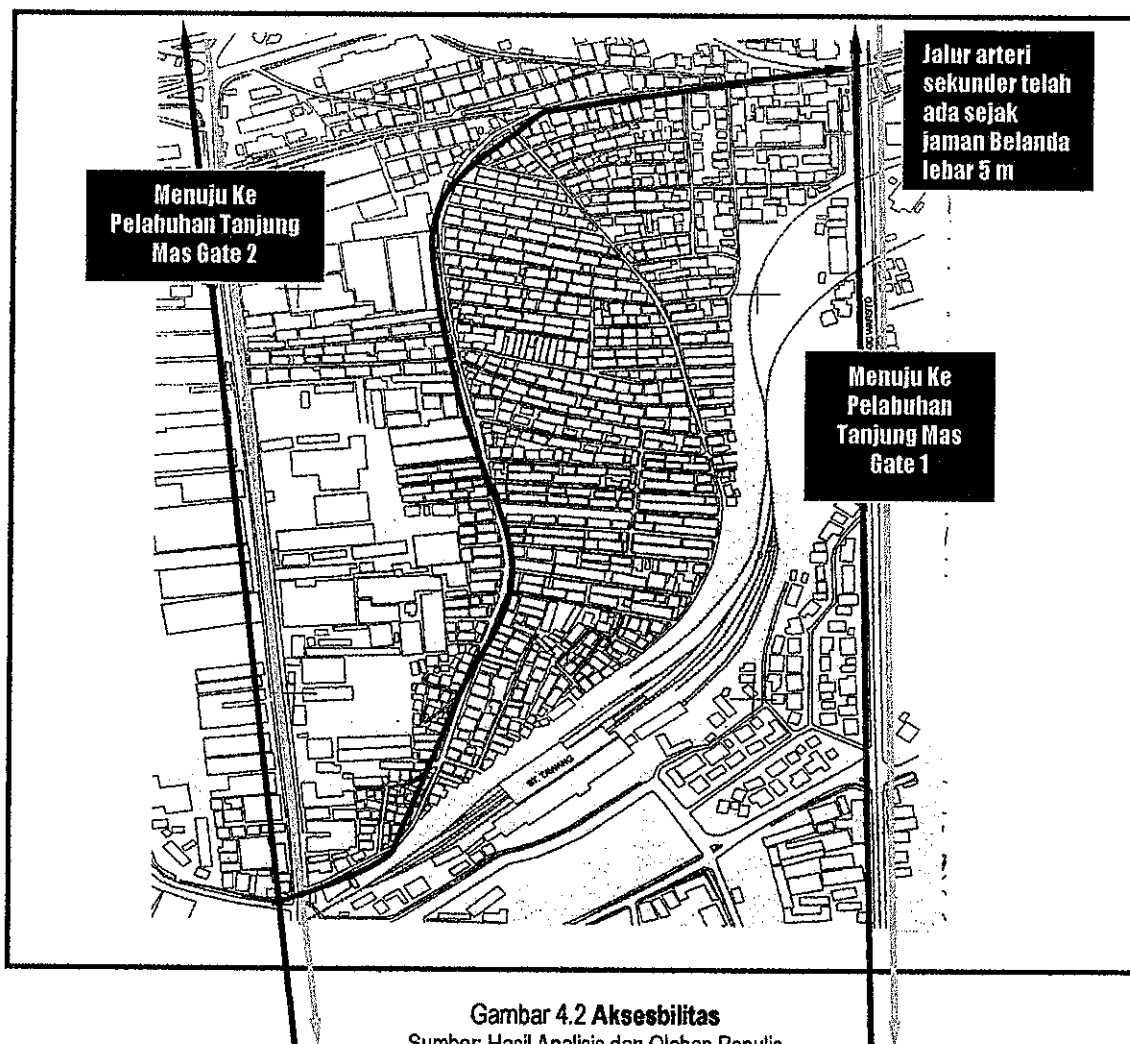
Gambar 4.1 Kampung Kebonharjo merupakan daerah perantara pusat kota lama dengan pelabuhan serta penghubung sarana transportasi darat dan laut

Sumber: Hasil Analisis Penulis

b. Aksesibilitas

Aksesibilitas wilayah dari dan ke pelabuhan yang tinggi untuk mendukung kegiatan perdagangan menuju ke pelabuhan sudah berlangsung lama menjadikan wilayah ini tidak pernah sepi dari kegiatan, baik itu kegiatan ekonomi maupun pemukiman. Jalur jalan ini merupakan jalur utama primer.

Saat ini banyak lahan-lahan di kawasan ini yang digunakan sebagai daerah industri baik pabrik maupun pergudangan karena memiliki aksesibilitas tinggi ke dan dari pelabuhan. Selanjutnya barang-barang produksi tersebut dapat didistribusikan dengan mudah baik skala regional maupun nasional.

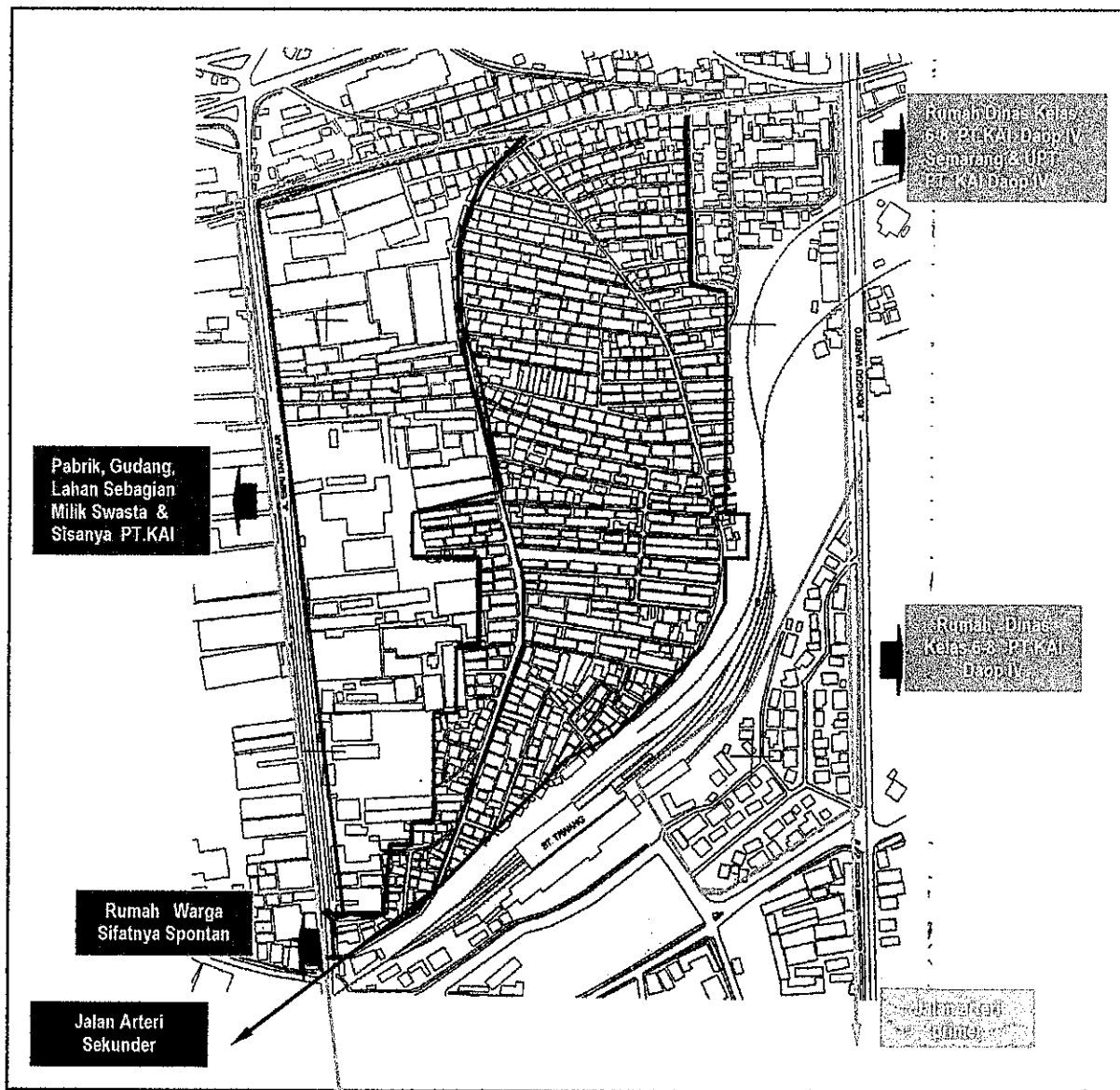


Gambar 4.2 Aksesibilitas
Sumber: Hasil Analisis dan Olahan Penulis

c. Bangunan

Bangunan-bangunan yang ada disana merupakan pergudangan, perkantoran juga pemukiman. Karakteristik pemukiman di kawasan Kampung Kebonharjo terdiri atas:

- 1) Daerah Pemukiman Spontan (Kampung), yaitu pemukiman yang dibangun secara bertahap tanpa perencanaan lingkungan yang baik seperti jalan, drainase, dll. Perumahan jenis ini untuk memenuhi pertumbuhan penduduk
 - 2) Daerah Terencana (Perumahan dinas kelas 6-8 PT. KAI Daop IV Semarang), adalah pemukiman yang dibangun secara terencana. Perumahan ini dibangun sejak jaman pemerintah Belanda yang dipergunakan untuk karyawan-karyawan PT. KAI semata.
- d. Prasarana dan Sarana
- Jaringan Jalan dan Sirkulasi
Prasarana jalan yang ada dengan kondisi baik, jalan-jalan tersebut mengelilingi kawasan penelitian sehingga akses terhadap wilayah penelitian tinggi. Jalur jalan ini merupakan jalur utama primer.
 - Utilitas
Sarana listrik dan telepon serta sarana sosial telah tersedia di beberapa bagian dari Kampung Kebonharjo ini.



Gambar 4.3 Bangunan dan Prasarana Kampung Kebonharjo

Sumber: Hasil Analisis dan Olahan Penulis

e. Kepemilikan

Penguasaan lahan yang dimiliki oleh satu pihak sebetulnya lebih memudahkan proses pengembangan terutama bila diadakan kerjasama dengan pihak lain. Namun bila harus mempersiapkan dan memperbaiki kawasan terlebih dahulu padahal dari segi pembiayaan perusahaan hal ini tidak memungkinkan.

2. Kendala Fisik

a. Kondisi Lahan

Kondisi lahan di wilayah penelitian memiliki beberapa klasifikasi yaitu: terpengaruh pasang surut, terpengaruh banjir pasang surut, darat yang masih lunak (pengaruh bekas rawa), dan wilayah darat keras adapula yang sebagian sengaja digunakan sebagai tambak ataupun kolam usaha warga masyarakat. Kondisi yang berbeda-beda ini memerlukan penanganan yang berbeda-beda. Kondisi yang terpengaruh pasang surut dan banjir serta rawa yang kurang ditunjang sistem drainase.

Lahan di kawasan Kampung Kebonharjo pada awalnya merupakan rawa-rawa yang kemudian dikembangkan sejak jaman Pemerintahan Belanda, sampai sekarang pun lahan di daerah tersebut masih banyak yang tergenang oleh air yang diperparah oleh ketidakseimbangan lingkungan.

b. Bangunan

Kondisi bangunan terutama pemukiman penduduk yang tidak teratur, sangat padat dan kondisi lingkungan yang terkesan kumuh mengakibatkan pemandangan yang kurang baik dari wajah kota secara keseluruhannya. Tidak ada batasan yang jelas antara zona perdagangan dan pemukiman saat ini. Jenis bangunan yang ada merupakan bangunan temporer yang sangat berbahaya bila terjadi kebakaran. Pertumbuhan pemukiman penduduk yang terus menerus dan tidak terkendali, sulit untuk dikontrol oleh PT. KAI maupun oleh pemerintah kota.

Bangunan pemukiman yang ada saat ini sangat dekat dengan jalan ataupun dekat dengan saluran pembuangan air untuk banjir dan rob. Keadaan ini bisa menyulitkan pada saat diperlukan adanya pelebaran jalan dan jaringan drainase.

Kepadatan bangunan yang tinggi ini didukung pula oleh ketidakteraturan letak bangunan dan kapling.

c. Ketidakseimbangan Lingkungan Kawasan

Kota Semarang sejak dulu belum dapat menanggulangi banjir yang sering terjadi baik pada musim hujan maupun pada saat air pasang, bila di pusat kota banjir terjadi

bila ada hujan tidak demikian dengan kawasan Kebonharjo yang berada di kawasan dekat laut. Bila terjadi air laut pasang maka daerah ini akan mengalami rob menyebabkan kawasan ini sering terjadi banjir pada musim hujan juga pada saat air laut pasang .

Selain itu kawasan ini merupakan kawasan yang kering, panas, berdebu yang diperparah oleh banyaknya kendaraan berat yang melewatinya. Lingkungan seperti ini sebetulnya tidak sesuai untuk pemukiman.

d. Sarana dan Prasarana

Beberapa sarana yang wajib ada di suatu kawasan perumahan, saat ini belum tersedia seperti hidran umum, lapangan terbuka sebagai lapangan olah raga atau sarana kumpul masyarakat juga belum ada.

Keadaan jalan yang lebar dan sepi tidak dilengkapi dengan penerangan jalan yang cukup serta lingkungan yang masih banyak lahan kosongnya menyebabkan kawasan ini rawan kriminalitas. Selain itu karena kepadatan rumah penduduk yang tinggi terutama di kawasan tengah penelitian maka kawasan pemukiman ini juga rawan kebakaran, selain itu sirkulasi (gang) antar penduduk di dalam kawasan pemukiman sangat kecil menyebabkan sulitnya penanganan bencana kebakaran tersebut.

Kebutuhan akan sarana dan prasarana juga belum seimbang di masing-masing wilayah penelitian. Selain itu kondisi dan pengelolaan/ pemeliharannya relatif tidak sempurna.

▪ Jaringan Jalan dan Sistem Pergerakan

Sistem pergerakan atau mobilitas masyarakat untuk daerah kawasan utama sangatlah mudah, namun untuk kawasan tengah masyarakat menggunakan jalan sekunder yang memang ada sejak jaman dulu, serta untuk menghubungkan ke daerah yang paling tengah kawasan ada beberapa jalur jalan kecil (gang) yang sulit untuk dilalui mobil. Jaringan jalan di dalam pemukiman padat penduduk merupakan jalan sempit, tidak dapat dilalui mobil karena jarak rumah yang dekat satu sama lain, hal ini sangat beresiko bila terjadi kebakaran selain jarak rumah yang

berhimpitan juga mobil pemadam kebakaran juga tidak dapat masuk dalam kawasan pemukiman.

Keadaan jalan yang sepi tidak dilengkapi dengan penerangan jalan yang cukup serta lingkungan yang masih banyak lahan kosongnya menyebabkan kawasan ini rawan kriminalitas. Selain itu karena kepadatan rumah penduduk yang tinggi maka kawasan pemukiman ini juga rawan kebakaran, selain itu sirkulasi (gang) antar penduduk di dalam kawasan pemukiman sangat kecil menyebabkan sulitnya penanganan bencana kebakaran tersebut.

- Fasilitas Umum

Pemerintah kota telah membangun beberapa fasilitas umum di Kawasan Kebonharjo. Namun fasilitas yang ada masih sangat dirasakan kurang baik dari segi kualitas maupun kuantitas. Dalam suatu lingkungan pemukiman, fasilitas umum merupakan kebutuhan masyarakat yang ada harus dipenuhi baik oleh pemerintah daerah setempat atau dengan bantuan swasta atau swadaya masyarakat setempat.

- Utilitas

Secara fisik kondisi lingkungan di kawasan Kebonharjo saat ini kumuh terutama di kawasan Kebonharjo bagian tengah dan kawasan utama yang sering mengalami pasang surut. Sampah-sampah terlihat menumpuk baik pada saat pasang maupun surut. Di beberapa lahan kosong banyak dipergunakan sebagai tempat timbunan sampah. Hal ini dikarenakan tidak adanya TPS (Tempat Pembuangan Sampah) yang pada akhirnya harus diangkut menuju ke TPA (Tempat Pembuangan Akhir)

Timbulnya genangan-genangan air khususnya pada saat banjir dan pasang rob merupakan akibat belum adanya sistem drainase dan pembuangan air yang baik dan *integrated*. Saat ini pembuangan air yang ada selalu penuh namun air tetap menggenang di jalan.

e. Struktur Tata Ruang

Pada awal pemanfaatan lahan oleh penduduk, penduduk menempati lahan yang terletak dengan daerah pergudangan dan rel kereta api yang menuju darah pelabuhan.

Pada perkembangan selanjutnya dengan pembangunan jalan utama menyebabkan penduduk mendiami daerah di sepanjang jalan besar tersebut.

Kawasan Kebonharjo dibagi oleh kali dan jalan sekunder yang merupakan jalan untuk menghubungkan kawasan utama (pinggir jalan) dengan kawasan tengah. Awalnya penduduk menempati daerah pinggir jalan baik primer maupun sekunder serta kali, kemudian menyebar ke tengah kawasan.

Pemanfaatan lahan untuk pemukiman pertama kali digunakan sebagai perumahan dinas kelas 6-8 sedangkan lahan-lahan lainnya digunakan sebagai perkembangan pembangunan keperluan kereta api baik penambahan rel kereta api maupun keperluan untuk unit-unit usaha kereta api. Awalnya pada jaman Belanda lahan Kebonharjo tersebut digunakan sebagai daerah resapan air namun seiring permintaan lahan yang meningkat menyebabkan lahan-lahan tersebut dihuni oleh penduduk lihat Peta 13.

Struktur Tata Ruang suatu lahan terutama bila sebagian lahan tersebut kosong dan terlantar maka struktur tata ruang tersebut mengacu pada pola pemanfaatan oleh masyarakat yang menghuni kawasan tersebut baik secara legal maupun ilegal. Itu berarti struktur tata ruang yang ada berupa spontan tak terencana. Struktur tata Ruang Lahan kebonharjo sangat berkaitan dengan pola pemanfaatan lahan karena banyak fungsi lahan yang tidak ada dalam perencanaan baik kota maupun pemilik lahan.

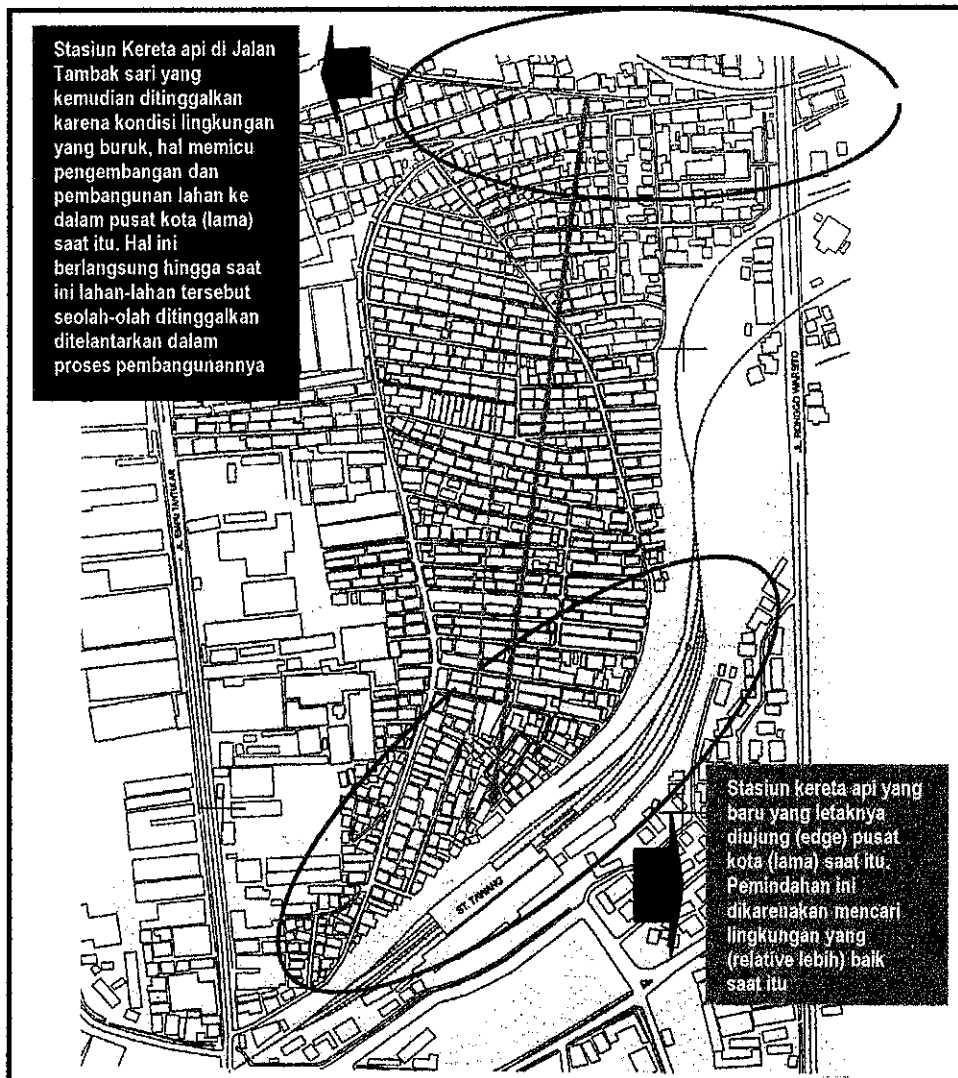
f. Pemanfaatan Lahan

Daerah ini awalnya diperuntukan oleh pemerintah kolonial Belanda sebagai daerah industri dan perdagangan yang terintegrasi karena letaknya yang dekat dengan pelabuhan sehingga memudahkan proses produksi, penyimpanan dan pendistribusian barang. Oleh pemerintah Belanda saat itu dibangunlah stasiun kereta api pertama yaitu *Nederlandsce Indische Spoorweg Mij* (NIS) yang terletak kira-kira satu kilometer dari pusat kota lama, di wilayah Tambaksari, tepatnya di sekitar rawa-rawa (pada waktu itu), yang sekarang dikenal sebagai jalan Ronggowarsito (de Jong, 1993). Namun karena kondisi lingkungan yang tidak mendukung karena sering terjadi banjir bila musim hujan maka stasiun ini dipindahkan di daerah Tawang. Dalam buku *Station op Java* disebutkan pula bahwa ketika musim kemarau daerah ini sangat gersang dan berdebu,

terutama ketika angin berhembus kencang sementara ketika musim penghujan tiba daerah ini menjadi sangat becek, bahkan beberapa tempat ketinggian airnya bisa mencapai setengah meter (De Locomotive, 29 April 1911, dalam de Jong, 1993).

Keadaan yang kurang menguntungkan bagi NIS tersebut diupayakan untuk diantisipasi dengan merencanakan stasiun baru yang lebih besar dan representatif dengan perencanaan dan pemilihan lokasi yang lebih matang. Stasiun baru yang direncanakan ini adalah stasiun yang sekarang ini dikenal dengan stasiun Tawang yang merupakan stasiun utama Kota Semarang.

Stasiun baru *Nederlandshe Indishe Spoorweg* (NIS) yang menggantikan fungsi stasiun lama NIS di Tambaksari terletak sekitar 1 kilometer dari pusat kota (lama) dan dikenal sebagai stasiun Tawang. Kawasan ini mula-mula merupakan daerah rawa-rawa sehingga sebelum pelaksanaan pembangunan bisa dimulai maka kawasan ini harus dikeringkan terlebih dahulu dengan cara diurug menggunakan tanah (de Jong, 1993). Satu hal yang dikutip dari buku *Station op Java* adalah bahwa setelah kawasan Tawang menjadi daerah tanah lapang yang cukup luas, kawasan ini masih saja ditumbuhi tanaman kangkung yang disebut-sebut sebagai salah satu sayuran yang digemari pada waktu itu. Setelah itu pemindahan tersebut kawasan ini menjadi tidak jelas peruntukkannya selain untuk pengembangan lebih lanjut oleh PT. KAI Daop IV sebagai penunjang fasilitas operasional kereta api antara Semarang dan Surabaya ataupun antara Semarang dan Jakarta



Gambar 4.4 Lahan yang ditinggalkan
Sumber: Hasil Analisis Penulis

Berdasarkan gambar diatas jelas terlihat bahwa pemindahan tersebut menimbulkan suatu lahan kosong yang kemudian digunakan untuk daerah penyerap air hujan oleh pemerintah Belanda. Hal ini dilakukan mengingat daerah ini sering terjadi banjir pada saat hujan ataupun rob pada saat air pasang. Kawasan ini kemudian sebenarnya direncanakan sebagai daerah penyeimbang pusat kota (lama) Semarang saat itu agar tidak terjadi banjir.

Akibat perkembangan kota, kegiatan pemukiman di pusat kota semakin terdesak sehingga banyak penduduk yang tidak mampu lagi memiliki lahan di pusat kota karena harga yang terlalu tinggi. Hal ini memaksa mereka untuk mendirikan pemukiman di pinggiran kota, kawasan yang semula merupakan pusat kota lama Semarang yang telah lama ditinggalkan. Kawasan ini sesungguhnya merupakan lahan milik PT. KAI Daop IV yang merupakan warisan pemerintah kolonial Belanda. Pada awalnya lahan ini digunakan untuk pengembangan usaha kereta api pada masa datang, namun setelah pendudukan kolonial Belanda berakhir dan digantikan oleh Pemerintah Indonesia sampai saat ini belum banyak pengembangan yang dilaksanakan dalam hal ini oleh PT. KAI Daop IV karena keterbatasan biaya operasional perusahaan.

Penduduk yang terdesak awalnya banyak merupakan kaum urban yang tidak banyak memiliki kesempatan untuk menjadi bagian dalam aktivitas pusat kota. Hal ini menyebabkan keadaan lingkungan yang terkesan kumuh, kepadatan penduduk yang tinggi, kondisi rumah yang buruk bila banjir atau rob datang sering tergenang.

Untuk mengatasi hal tersebut perlu diadakan program perbaikan pembangunan kembali kawasan sehingga kegiatan-kegiatan tersebut akan terintegrasi secara baik dan saling mendukung secara fungsional.

Sejarah pemanfaatan Kampung Kebunharjo:

1. Kampung Kebonharjo pada awalnya merupakan rawa-rawa sesuai dengan fungsinya sebagai daerah peresapan air (*retaining basin*)
2. Perkembangan selanjutnya seiring dengan penambahan jumlah penduduk dan berkembangnya kawasan pelabuhan lahan tersebut kemudian digarap oleh masyarakat pendatang sebagai kebun kangkung.
3. Kondisi saat ini lahan tersebut sebagian besar telah menjadi perkampungan dengan fasilitas jalan, jaringan air minum, telepon sekolah dan tempat ibadah, sedangkan PT. Kereta Api sendiri tidak menguasai atau pernah memanfaatkan tanah yang dimaksud. Sebagian lahan masih kosong tergenang air, banyak digunakan sebagai tambak (usaha penduduk), pembuangan sampah, parkir trailer

Belum adanya arahan pemanfaatan ruang baik dari pihak pemilik yaitu PT. KAI Daop IV Semarang maupun dari pihak pemerintah kota menjadi salah satu penyebab timbulnya keadaan yang ada saat ini.

Program perbaikan dan pembangunan kembali kawasan adalah upaya pembangunan yang terencana untuk merubah atau memperbaharui suatu kawasan di kota yang mutu lingkungan rendah. Keadaan fisik kawasan penelitian seperti yang diutarakan di atas tidak memadai lagi dalam mendukung efektifitas fungsi lingkungan, sehingga perlu dioptimalkan lagi perannya sebagai bagian dari kota yang layak.

f. Kepemilikan

Meskipun peraturan hukum mengenai pembaharuan agraria sudah diperkuat melalui ketetapan MPR, dalam pelaksanaannya persoalan mengenai penataan, penguasaan, pemilikan, penggunaan dan pemanfaatan tanah masih sulit diselesaikan. Bahkan tidak jarang berbuah sengketa.

Tanah Kebonharjo, Kelurahan Tanjung Mas, Kecamatan Semarang Utara seluas 201.786,07 m². Semula lahan tersebut adalah rawa yang kemudian sejak tahun 1970-an rawa tersebut berubah menjadi pemukiman penduduk yang telah dibangun berbagai fasilitas umum dan sosial. Saat ini kampung Kebonharjo telah dihuni oleh 3.157 KK/ 18.000 jiwa.

Warga Kebonharjo bermaksud akan mengajukan persertifikatan tanah tersebut yang telah mereka tempati selama 20 tahun. Tanah yang diusahakan warga untuk disertifikatkan tersebut adalah lahan yang berdasarkan *Groundkart* Hindia Belanda berada dalam penguasaan PT. KA (PERSERO) yang selanjutnya pengelolaan asset tanah tersebut tunduk kepada Menteri Keuangan

Saat ini lahan di kampung Kebon Harjo telah mengajukan permohonan pensertifikatan yang disetujui pemerintah kota Semarang dengan asumsi (lampiran):

1. Lahan yang diajukan permohonan hak (sertifikat) oleh warga masyarakat Kebonharjo Kelurahan Tanjungmas Kecamatan Semarang Utara Kota Semarang adalah sejumlah 3.360 bidang dan berstatus sebagai tanah yang dikuasai oleh negara seluas: ± 20,1786 Ha.

2. Pada saat masyarakat mengajukan permohonan sertifikat atas tanah negara tersebut PT. Kereta Api Indonesia mengakui tanah negara yang dimaksud adalah asset perusahaan atas dasar *Groundkaart* (bukan bukti kepemilikan) dan sampai saat ini, masyarakat dan pemerintah kota belum pernah ditunjukkan asli dasar pemilikan tersebut yang secara fisik lahan tersebut telah dikuasai dan dimanfaatkan masyarakat untuk rumah tinggal beserta fasilitasnya.
3. Tanah tersebut pada awalnya merupakan rawa-rawa yang digarap rakyat dan dijadikan kebun kangkung. Kondisi saat ini lahan telah menjadi perkampungan dengan fasilitas jalan, jaringan air minum, telepon sekolah dan tempat ibadah sedangkan PT. Kereta Api sendiri tidak menguasai atau pernah memanfaatkan tanah yang dimaksud.
4. Berdasar UU No. 5 tahun 1960 dan UU No. 22 Tahun 1999 beserta Peraturan pelaksanaannya yang berweanng mengatur tanah Negara adalah pemerintah (Pemda Kota Semarang)
5. Tanah negara dapat dimohon oleh seseorang/ Badan Hukum harus memenuhi persyaratan (harus sesuai dengan RUTRK). Oleh Pemerintah Kota Semarang permintaan warga telah memenuhi syarat sedangkan permintaan dan permohonan tidak memenuhi syarat.

Sedangkan PT. KAI berkeberatan atas pensertifikatan oleh warga Kebonharjo, karena (lampiran):

1. Asal usul lahan PT. Kereta Api (PERSERO) yang diduduki masyarakat Kebonharjo seluas 201.786,07 m² tersebut berasal dari NIS (*Nederlands Indishe Spoorweg Maatschappij*) dan merupakan bagian dari tanah bekas *eigendom verponding*:
 - No. 69 dengan surat ukur/ *meetbrief* No. 877 tanggal 25 Juli 1853
 - No. 46 dengan surat ukur/ *meetbrief* No. 2232 Tanggal 5 Februari 1853yang tertulis atas nama NV. NIS, keduanya terletak di Desa Bandarharjo, Keresidenan Semarang, *Meiden Java* (sekarang Kebonharjo), Kelurahan Tanjung Mas, Kecamatan Semarang Utara, Kota Semarang

2. Berdasarkan Undang-Undang No. 86/58 tentang "Nasionalisasi Perusahaan-Perusahaan Swasta Milik Belanda di Indonesia" telah dinasionalisasikan menjadi kekayaan/ aset Negara Republik Indonesia. Sesuai PP No. 40 dan 41/1959 tentang "Nasionalisasi Perusahaan-Perusahaan Milik Belanda" disebutkan semua tanah *Eigendom Verponding* yang tertulis a.n. NV. NIS tersebut beserta Perusahaan-Perusahaan Kereta Api Swasta Belanda lainnya, diserahkan kepada Djawatan Kereta Api (DKA) sekarang PT. Kereta Api (Persero), sebagai aset Negara. Maka dengan demilian kewenangan pengelolaannya ada pada Menteri Keuangan RI sehingga konsekuensinya untuk pengalihan, pemindahan atau penghapusannya dilakukan dengan ijin Menteri Keuangan.
3. Seharusnya tanah PT. Kereta Api (persero) seluas 201.786,07 m² tersebut dicadangkan untuk kolam penampungan (kolam retensi) air hujan dan naiknya air laut pasang serta pengembangan kereta api yang akan datang.

Sedangkan pihak kejaksaan juga berpendapat bahwa pensertifikatan tanah tersebut tidak sah, karena (lampiran):

1. Tanah seluas 201.786,07 m² di wilayah Kebon harjo yang diduduki masyarakat, merupakan bagian dari tanah bekas *eigendom verponding*:
 - No. 69 dengan surat ukur/ meetbrief No.877 tanggal 25 Juli 1853
 - No. 46 dengan surat ukur/ meetbrief no 2232 tanggal 5 februari 1853.Tertulis atas nama NV. NIS; keduanya terletak di Desa Bandarharjo, Karesidenan Semarang, Meiden Java (sekarang Kebonharjo, kelurahan Tanjungmas, Kecamatan Semarang Utara. Kota Semarang)
2. NV. NIS adalah perusahaan kereta api di indonesia yang berdasar UU No.86/1958 tentang "Nasionalisasi Perusahaan-Perusahaan Swasta Milik Belanda di Indonesia" telah dinasionalisasikan menjadi kekayaan/ aset Negara Republik Indonesia, karena pada saat ini telah dibayar oleh Pemerintah Republik Indonesia kepada Pemerintah Belanda, yang pembayarannya dilakukan melalui *de Javasche Bank*.
3. Sesuai PP. No. 40 dan 41/ 1959 tentang "Nasionalisasi Perusahaan-Perusahaan Milik Belanda" dengan jelas disebutkan semua tanah *eigendom verponding* yang

tertulis a.n. NV. NIS tersebut beserta perusahaan-perusahaan kereta api swasta Belanda lainnya, sudah diserahkan penguasaannya kepada Djawatan Kereta Api (DKA) sekarang PT. Kereta Api (Persero). Semenjak itu tanah tersebut karena sudah dibayar dengan uang Negara, maka tanah tersebut menjadi asset Negara yang kewenangan pengelolaannya ada pada Menteri Keuangan, konsekuensinya pengalihan/ pemindahan/ penghapusannya harus dilakukan dengan ijin Menteri Keuangan.

Sehingga penerbitan 3360 sertifikat Hak Milik oleh Kantor Pertanahan Kota Semarang atas tanah di Kebonharjo, Kelurahan Tanjungmas, Kecamatan Semarang Utara, Kota Semarang menjadi atas nama orang-orang yang menduduki tanah tersebut mengandung cacat hukum dan cacat administrasi, karena tanpa ijin pelepasan aset Negara dari Menteri Keuangan

1. Warga Kebonharjo tidak mempunyai alas hak untuk mengajukan permohonan hak atas tanah-tanah aset Negara tersebut.
2. Tanah/ lahan aquo merupakan “daerah resapan air pasang/ air hujan”, sesuai peruntukannya sejak dulu dipertegas Surat Dirut PT. KA (Persero) nomor” B.04/ JB.308/KA-2001 tanggal 9 Maret 2001.
3. Tanah/ lahan aquo dalam permasalahan sehingga seyogyanya tidak dapat diterbitkan sertifikat hak (Kepperes 32/ 1979).
4. Berdasarkan hal tersebut Kepala Badan Pertanahan Nasional untuk meninjau kembali atas 3360 sertifikat hak milik nomor: 01498 samapi dengan 04857 serta menerbitkan Surat Keputusan Pembatalan 3360 sertifikat Hak Milik Nomor: 01498 sampai dengan 04857 yang diterbitkan oleh Kepala Kantor Pertanahan Kota Semarang.

Terjadinya konflik penggunaan lahan antara jenis penggunaan yang berbeda serta antara pemilik lahan dengan pihak lain yaitu pemerintah kota, pihak swasta, masyarakat yang berlarut-larut, menghambat perencanaan dan pembangunan kembali kawasan Kebonharjo ini.

Akibat tidak adanya biaya maka tidak ada perencanaan kawasan tersebut, baik pada saat ini maupun pada masa yang akan datang

Sehingga saat ini diperlukan peruntukkan yang jelas atas lahan tersebut sesuai dengan kemampuan dan fungsi lahan, agar baik pihak PT. KAI maupun masyarakat serta pemerintah kota Semarang tidak merasa saling dirugikan.

g. Bangunan

Kondisi bangunan pada jalur utama kebanyakan memiliki sifat bangunan yang permanen sedangkan untuk kawasan tengah umumnya bangunan belum permanen (masih berupa rumah-rumah kayu) disertai dengan kualitas bangunan yang rendah, tingkat kepadatan perumahan yang tinggi, berdesakan, kapling rumah kecil, tidak adanya garis sepadan bangunan dan kondisi bangunan yang tidak sehat dekat dengan tambak dan kali menyebabkan meningkatnya kesan kumuh di wilayah penelitian. Perumahan yang berdesakan ini sangat rawan bila pada musim kering terjadi kebakaran, dimana fasilitas kebakaran juga belum ada.

Tabel IV. 1
Perbandingan Potensi dan Kendala Kawasan Kampung Kebonharjo

Jenis	Potensi	Kendala
AKSESIBILITAS	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Berkaitan dengan lokasinya yang terletak di dekat pelabuhan sehingga jalur jalan kawasan juga merupakan jalur jalan menuju ke pelabuhan. ▪ Jalur jalan yang ada di kawasan ini merupakan jalur primer kota menuju pelabuhan dan Surabaya 	Aksesibilitas yang tinggi terutama pada jalur primer namun tidak diikuti dengan jalur sekunder di tengah kawasan. Namun hal ini lebih karena belum adanya optimalisasi lahan
LOKASI	Lokasi Lahan Kampung Kebonharjo merupakan penghubung antara kota Semarang dengan pelabuhan menjadikan letak Kawasan Kampung Kebonharjo strategis terutama dalam bidang industri yang berhubungan dengan pelabuhan	Lokasi yang dekat pelabuhan dan berada di pinggiran kota Semarang menjadikan kawasan ini sebagai daerah pemukiman dan tempat usaha kaum urban yang tidak mampu memiliki lahan di kota Semarang (<i>suburban sprawl</i>). Hal ini menyebabkan fungsi lahan tidak optimal.
BANGUNAN	Bangunan yang berdiri di kawasan ini antara lain bangunan pergudangan, perkantoran juga pemukiman. Bangunan pergudangan dan pabrik untuk industri merupakan bagian dari kawasan pelabuhan	Banyaknya pemukiman padat penduduk yang menempati lahan PT. KAI Daop IV menyebabkan sulitnya untuk mengatur peruntukkan lahan yang sesuai dan optimal
SARANA & PRASARANA	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Jalur jalan primer kota ▪ Sarana listrik, air, telepon ataupun sarana sosial seperti sekolah, tempat bangunan. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Jalan antar gang yang sangat sempit sangat berbahaya bila terjadi kebakaran ▪ Prasarana jalan yang baik tidak diikuti dengan prasarana lampu yang memadai
LINGKUNGAN		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ketidak seimbangan kawasan yang sudah berlangsung lama menyulitkan dalam pengembangan kawasan selanjutnya.
STRUKTUR TATA RUANG	Struktur Tata Ruang yang berupa kawasan dengan tipologi kawasan yang berbeda-beda menyebabkan potensi yang berbeda-beda pula	Struktur Tata Ruang dengan tipologi kawasan yang menarik belum diolah agar menjadi optimal fungsinya
PEMANFAATAN RUANG	Digunakan sebagai daerah penyimpanan barang sebelum didistribusikan ataupun di kirim ke luar Semarang.	Penggunaan lahan oleh penduduk terutama di titik simpul utama yaitu di daerah dekat dengan jalan utama dan rel kereta api.
PERUNTUKKAN LAHAN	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Dalam RDTRK kota Semarang tahun 1995-2005, disebutkan bahwa lahan Kebonharjo diperuntukkan untuk pengembangan sarana PT. KAI daop IV Semarang, pusat transportasi, pergudangan dll. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Belum ada peruntukkan lahan yang jelas, detail dan terencana untuk kawasan lahan Kebonharjo, hal ini menyebabkan lahan ditinggali oleh penduduk yang tidak dapat memiliki lahan di pusat kota ▪ Terjadi mis persepsi, antara pihak kota Semarang yang menyalahkan PT.KAI karena tidak adanya peruntukkan lahan yang jelas sedangkan PT.KAI Daop IV menyalahkan PemKo Semarang karena membiarkan lahan mereka di huni dan disertifikatkan tanpa prosedur yang benar.
KEPEMILIKAN	Kepemilikan lahan mayoritas dikuasai oleh PT. KAI Daop IV Semarang sebetulnya memudahkan proses pengembangan.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Adanya polemik hak kepemilikan lahan antara penduduk dengan PT. KAI Daop IV Semarang ▪ Hak penguasaan lahan yang berada di satu pihak akan menyulitkan dalam pengembangan kawasan bila pemilik sejak awal tidak ada rencana pembangunan di daerah tersebut baik demi kepentingan perusahaan maupun publik (kerjasama) dan PT. KAI Daop IV Semarang tidak memiliki dana untuk mengembangkan kawasan selain itu biaya pembangunan di kawasan ini tinggi karena faktor adanya degradasi lingkungan yang harus diatasi terlebih dahulu
HARGA LAHAN	Harga lahan yang semakin bertambah menandakan bahwa kawasan ini diminati tidak hanya untuk pemukiman namun juga untuk perdagangan dan industri karena strategis.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Harga lahan yang cukup tinggi yaitu Rp. 200.000,00 per meter menyulitkan untuk kembali dikuasai penuh oleh suatu konsorsium yang selanjutnya akan direncanakan ulang agar tercapai optimalisasi lahan ▪ Walau masih dalam sengketa lahan namun warga telah mengadakan jual beli lahan

Sumber: Hasil Analisis Penulis

Namun bila kendala yang dihadapi kawasan dapat diatasi maka potensi kawasan menjadi sangat besar baik untuk kepentingan publik, PT. KAI maupun pemko Semarang dalam rangka menyeimbangkan *supply* dan *demand* lahan kota.

4.1.2 Sosial Ekonomi Kawasan Kampung Kebonharjo

1. Potensi Sosial Ekonomi

a. Jumlah penduduk yang besar dan partisipasi tinggi

Jumlah yang besar di dalam pembangunan selalu menjadi potensi yang baik di dalam pembangunan. Begitu pula jumlah penduduk di wilayah penelitian yang tergolong besar. Apalagi bila dilihat tingkat partisipasi penduduk yang cukup tinggi dalam pembangunan lingkungan, terutama penduduk pendatang/ baru yang cenderung menetap menjadi penduduk di wilayah penelitian cenderung memiliki partisipasi yang tinggi dalam pembangunan lingkungannya. Namun demikian jumlah penduduk yang besar dapat mengakibatkan pula kendala bagi proses pengembangan kawasan.

b. Sifat Paguyuban yang tinggi

Meskipun penduduknya sangat heterogen, tetapi sifat paguyuban penduduk masih sangat tinggi. Ini tidak terlepas dari kebudayaan “kampung” yang mereka miliki, Sifat guyub ini harus dipandang sebagai potensi yang bisa dikembangkan dalam peremajaan, apalagi jika pembangunan lingkungannya diarahkan kepada pembangunan yang bertumpu pada masyarakat.

c. “Image” atau kesadaran terhadap pendidikan tinggi, dan sebagai motor penggerak

Penduduk kawasan ini walau memiliki taraf hidup yang menengah kebawah memiliki kesadaran pentingnya pendidikan cukup tinggi, hal ini bisa memberi pengaruh yang besar terhadap pandangan-pandangan yang ada dalam, kebanyakan orang-orang ini sekaligus sebagai motor penggerak dalam pembangunan lingkungan, dan sekaligus menduduki jabatan struktural dalam masyarakat berupa Kepala RT.

d. Terdapat dua pasar yang berfungsi untuk memenuhi kebutuhan hidup masyarakat.

Pasar ini ramai dikunjungi oleh warga karena letaknya dikawasan padat penduduk.

e. Lokasi yang strategis dengan akses yang tinggi

Lokasi yang strategis bagaimanapun mempengaruhi nilai ekonomi baik terhadap nilai lahan maupun kegiatan yang terjadi/ berkembang. Lokasi wilayah perencanaan yang merupakan daerah penunjang pelabuhan ini cukup strategis, dengan tingkat aksesibilitas yang tinggi. Adanya jalan aspal yang merupakan jalur primer kota yang menghubungkan kota Semarang dengan daerah pelabuhan dan juga merupakan jalur antar kota menuju Surabaya menjadikan wilayah perencanaan sangat mudah dijangkau dari mana-mana. Ini dapat dipahami dari mudahnya mencari angkutan umum yang tersedia dan melewati daerah penelitian karena banyaknya penumpang yang ke daerah penelitian dan atau melewati daerah penelitian untuk mencapai ke pelabuhan.

2. Kendala Sosial Ekonomi

a. Heterogenitas Penduduk Tinggi

Sifat heterogenitas yang sangat tinggi yang diimbangi dengan toleransi tinggi akan menghasilkan hubungan sosial yang akrab. Tetapi apabila toleransi ini tidak bisa dikembangkan di daerah penelitian akibat sifat masyarakat yang tinggal di daerah pesisir pantai, walau kawasan ini bukan merupakan pesisir pantai namun memiliki tipikal masyarakat yang hampir serupa sehingga bila ada gesekan sedikit akan mudah menyulut konflik dalam masyarakat.

b. Standar dan Kualitas Hidup yang rendah

Dari gambaran umum terhadap karakteristik penduduk di wilayah perencanaan, dapat disimpulkan bahwa tingkat kehidupan masyarakat masih rendah. Terbentuknya tingkat kepadatan penduduk yang tinggi serta kondisi lingkungan sekitarnya yang relative tidak memenuhi syarat higienis, menyebabkan kekumuhan di wilayah perencanaan. Berdasarkan latar belakang historis, masyarakat pertama kali bermukim di daerah sepanjang jalur jalan, jalur rel serta pinggir kali kemudian karena kebutuhan lahan kota semakin meningkat penyebaran penduduk hingga ketengah kawasan Kampung Kebonharjo

c. Kawasan Pelabuhan Rawan Kriminalitas

Sudah menjadi gambaran umum dalam tata ruang di Indonesia bahwa daerah pelabuhan merupakan daerah rawan kriminalitas. Keadaan ini disebabkan oleh karakteristik

penduduk yang keras, selain itu juga dikarenakan kawasan yang tidak tertata (kumuh) serta kurangnya fasilitas umum seperti penerangan dan fasilitas sosial seperti kantor polisi. Hal ini sangat memperburuk keadaan kampung Kebonharjo.

d. Status Penghuni di Kawasan Penelitian

Sampai saat ini penduduk yang bermukim di sana kepemilikan atas lahan yang mereka diami masih belum jelas, hal ini diperparah oleh intervensi pemerintah kota Semarang yang mencoba menyelesaikan masalah namun tidak sesuai prosedur sehingga memunculkan permasalahan baru.

e. Kurangnya kesadaran/ pengetahuan dalam bidang usaha

Kurangnya kesadaran/ pengetahuan di bidang usaha mengakibatkan potensi-potensi ekonomi kurang diusahakan secara optimal oleh masyarakat, karena memang usaha yang mereka lakukan merupakan usaha tradisional dengan manajemen tradisional pula.

f. Kurangnya inovasi masyarakat dalam perbaikan lingkungan

Masyarakat dengan berpenghasilan menengah ke bawah terkadang tidak memiliki cukup dana ataupun keinginan untuk memperbaiki lingkungan mereka walaupun untuk ukuran standar pemukiman, perumahan mereka masih di bawah rata-rata. Mereka sudah merasa cukup dengan apa yang telah ada.

g. Keahlian dan pengetahuan/ wawasan tenaga kerja yang ada sangat terbatas

Lapangan pekerjaan terbanyak yang tersedia di kampung Kebonharjo adalah buruh industri, buruh bangunan serta nelayan. Dengan ketersediaan lapangan pekerjaan yang terbatas ini, maka pendapatan rata-rata per rumah tangga juga relatif kecil untuk dapat membiayai hidup dengan keluarganya.

h. Kurangnya pendanaan dalam Pembangunan Bersama oleh Masyarakat

Penduduk memiliki taraf hidup menengah ke bawah sehingga bila dibebani oleh pengumpulan dana secara massal dalam jumlah yang cukup besar oleh masyarakat (baik oleh ketua RT maupun kepanitiaan dalam masyarakat) agak kurang dipercaya oleh masyarakat sehingga pada pelaksanaannya kurang lancar, karena ketidakmampuan mereka, walau tidak semuanya memiliki taraf hidup yang demikian.

i. Kurang Koordinasi Antar Sektor

Selama ini beberapa program yang akan masuk di suatu lokasi penelitian sering kurang diinformasikan antar sektor yang terkait, sehingga antar sektor terjadi “miss-communication” dan “miss-information”. Oleh karena itu perlu adanya integrasi program antar sektor yang terkait agar hasilnya lebih efektif maupun efisien

- k. Aktivitas manusia yang kurang untuk mendukung peruntukan lahan

4.1.3 Pola Pemanfaatan Lahan Kampung Kebonharjo

Kawasan Kebonharjo memiliki karakteristik kawasan yang berbeda-beda. Karakteristik kawasan tersebut sangat dipengaruhi oleh jalur jalan serta kali dan rel kereta api dalam pola pemanfaatannya lahannya seperti yang digambarkan dibawah ini.

Adapun pemanfaatan lahannya beserta zoning pemanfaatannya digambarkan sebagai berikut:



PETA PENGUNAAN LAHAN

KETERANGAN :

	500m Kontur		Jalan		Sistem Drainase		Sistem Penyediaan Air
	100m Kontur		Kereta Api		Sistem Drainase		Sistem Penyediaan Air
	200m Kontur		Kereta Api		Sistem Drainase		Sistem Penyediaan Air
	300m Kontur		Kereta Api		Sistem Drainase		Sistem Penyediaan Air
	400m Kontur		Kereta Api		Sistem Drainase		Sistem Penyediaan Air
	500m Kontur		Kereta Api		Sistem Drainase		Sistem Penyediaan Air
	600m Kontur		Kereta Api		Sistem Drainase		Sistem Penyediaan Air
	700m Kontur		Kereta Api		Sistem Drainase		Sistem Penyediaan Air
	800m Kontur		Kereta Api		Sistem Drainase		Sistem Penyediaan Air
	900m Kontur		Kereta Api		Sistem Drainase		Sistem Penyediaan Air
	1000m Kontur		Kereta Api		Sistem Drainase		Sistem Penyediaan Air
	1100m Kontur		Kereta Api		Sistem Drainase		Sistem Penyediaan Air
	1200m Kontur		Kereta Api		Sistem Drainase		Sistem Penyediaan Air
	1300m Kontur		Kereta Api		Sistem Drainase		Sistem Penyediaan Air
	1400m Kontur		Kereta Api		Sistem Drainase		Sistem Penyediaan Air
	1500m Kontur		Kereta Api		Sistem Drainase		Sistem Penyediaan Air
	1600m Kontur		Kereta Api		Sistem Drainase		Sistem Penyediaan Air
	1700m Kontur		Kereta Api		Sistem Drainase		Sistem Penyediaan Air
	1800m Kontur		Kereta Api		Sistem Drainase		Sistem Penyediaan Air
	1900m Kontur		Kereta Api		Sistem Drainase		Sistem Penyediaan Air
	2000m Kontur		Kereta Api		Sistem Drainase		Sistem Penyediaan Air
	2100m Kontur		Kereta Api		Sistem Drainase		Sistem Penyediaan Air
	2200m Kontur		Kereta Api		Sistem Drainase		Sistem Penyediaan Air
	2300m Kontur		Kereta Api		Sistem Drainase		Sistem Penyediaan Air
	2400m Kontur		Kereta Api		Sistem Drainase		Sistem Penyediaan Air
	2500m Kontur		Kereta Api		Sistem Drainase		Sistem Penyediaan Air
	2600m Kontur		Kereta Api		Sistem Drainase		Sistem Penyediaan Air
	2700m Kontur		Kereta Api		Sistem Drainase		Sistem Penyediaan Air
	2800m Kontur		Kereta Api		Sistem Drainase		Sistem Penyediaan Air
	2900m Kontur		Kereta Api		Sistem Drainase		Sistem Penyediaan Air
	3000m Kontur		Kereta Api		Sistem Drainase		Sistem Penyediaan Air
	3100m Kontur		Kereta Api		Sistem Drainase		Sistem Penyediaan Air
	3200m Kontur		Kereta Api		Sistem Drainase		Sistem Penyediaan Air
	3300m Kontur		Kereta Api		Sistem Drainase		Sistem Penyediaan Air
	3400m Kontur		Kereta Api		Sistem Drainase		Sistem Penyediaan Air
	3500m Kontur		Kereta Api		Sistem Drainase		Sistem Penyediaan Air
	3600m Kontur		Kereta Api		Sistem Drainase		Sistem Penyediaan Air
	3700m Kontur		Kereta Api		Sistem Drainase		Sistem Penyediaan Air
	3800m Kontur		Kereta Api		Sistem Drainase		Sistem Penyediaan Air
	3900m Kontur		Kereta Api		Sistem Drainase		Sistem Penyediaan Air
	4000m Kontur		Kereta Api		Sistem Drainase		Sistem Penyediaan Air
	4100m Kontur		Kereta Api		Sistem Drainase		Sistem Penyediaan Air
	4200m Kontur		Kereta Api		Sistem Drainase		Sistem Penyediaan Air
	4300m Kontur		Kereta Api		Sistem Drainase		Sistem Penyediaan Air
	4400m Kontur		Kereta Api		Sistem Drainase		Sistem Penyediaan Air
	4500m Kontur		Kereta Api		Sistem Drainase		Sistem Penyediaan Air
	4600m Kontur		Kereta Api		Sistem Drainase		Sistem Penyediaan Air
	4700m Kontur		Kereta Api		Sistem Drainase		Sistem Penyediaan Air
	4800m Kontur		Kereta Api		Sistem Drainase		Sistem Penyediaan Air
	4900m Kontur		Kereta Api		Sistem Drainase		Sistem Penyediaan Air
	5000m Kontur		Kereta Api		Sistem Drainase		Sistem Penyediaan Air

UTARA



SKALA



NO. GAMBAR

SUMBER

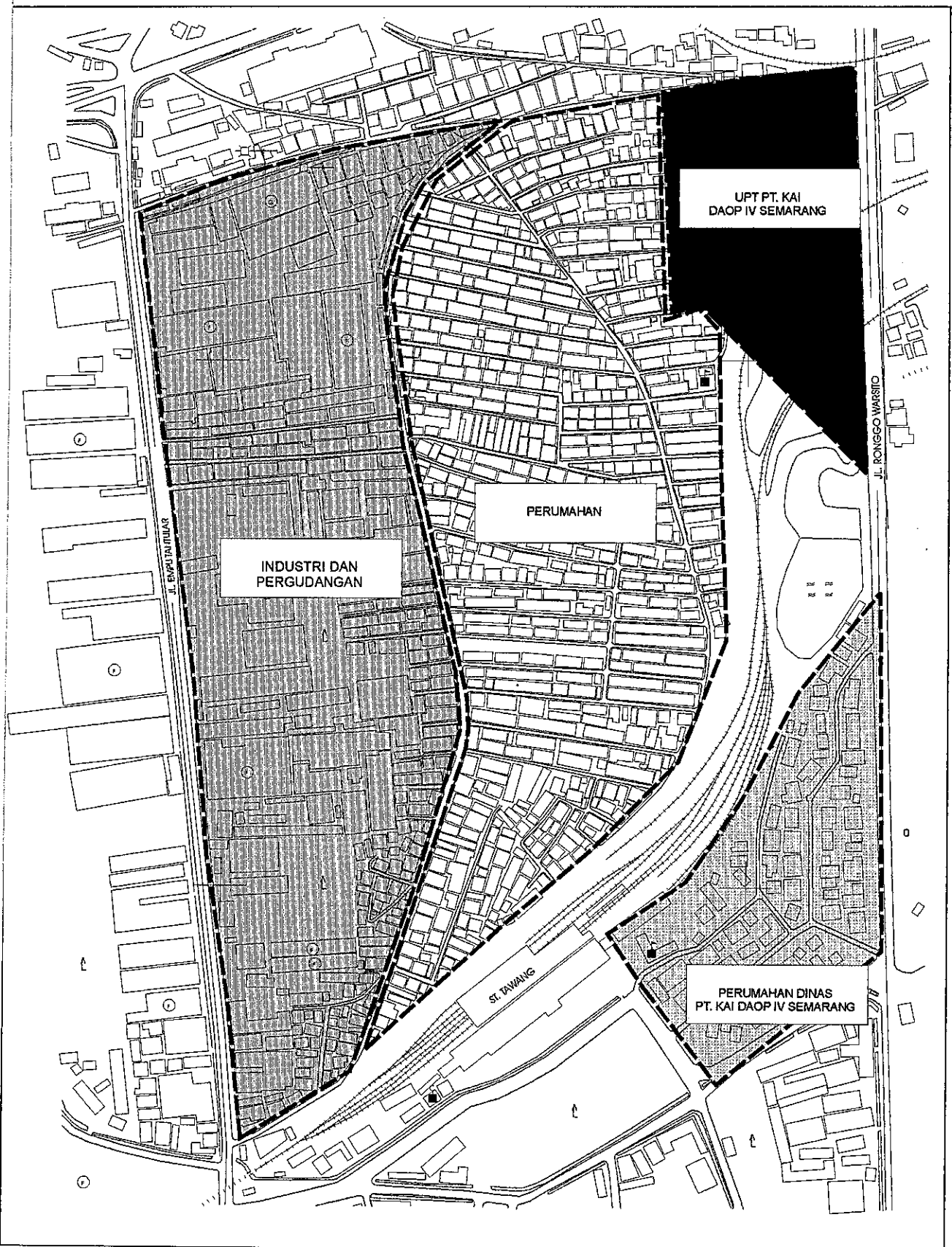
RDRTR KOTA SEMARANG



MAGISTER TEKNIK PEMBANGUNAN KOTA
PROGRAM PASCA SARJANA
UNIVERSITAS DIPONEGORO

TESIS

PENGLOLAAN LAHAN TERLANTAR PT. KAI
DAOP IV SEMARANG DI KELURAHAN KEBONHARJO
SEMARANG


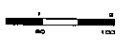



MAGISTER TEKNIK PEMBANGUNAN KOTA
PROGRAM PASCA SARJANA
UNIVERSITAS DIPONEGORO
TESIS
 PENGELOLAAN LAHAN TERLANJAR PT. KAI
 DAOP IV SEMARANG DI KELURAHAN KEBONHARJO
 SEMARANG

PETA
ZONING PEMANFAATAN LAHAN

KETERANGAN :

- Batas Kabupaten
- Batas Kecamatan
- Batas Desa
- ==== Jalan >2m
- ==== Jalan 1-2m
- ~~~~ Sungai
- Rel Kereta Api

UTARA

 SKALA

 NO. GAMBAR
 SUMBER
 BAPPEDA KOTA SEMARANG

Dari zoning pemanfaatan tersebut dapat dilihat bahwa tiap arah hadap jalan memiliki fungsi lahan yang berbeda dengan kondisi yang berbeda pula. dengan pemanfaatan lahannya:

1. Untuk arah hadap Jl. Ronggowarsito daerah pemukiman dinas dan UPT PT. KAI dengan kata lain bahwa pada arah hadap Jl. Ronggowarsito ini banyak dijumpai fasilitas-fasilitas PT.KAI daop IV
2. Daerah Mpu Tantular dan Tambaksari memiliki zona pemanfaatan lahan sebagai daerah pergudangan namun keduanya memiliki perbedaan yaitu:
 - a. Jl. Mpu Tantular merupakan daerah industri yang masih aktif hingga saat ini.
 - b. Jl. Tambak sari adalah daerah perindustrian yang sudah ditinggalkan sehingga saat ini sudah tidak digunakan lagi, padahal dekat dengan pelabuhan
3. Daerah antara jalan kawasan, stasiun Tawang, Kali, dan Rel Kereta Api banyak terdapat daerah pemukiman warga.

4.2.1 Tipologi Homogenitas Pemanfaatan Lahan Kampung Kebonharjo

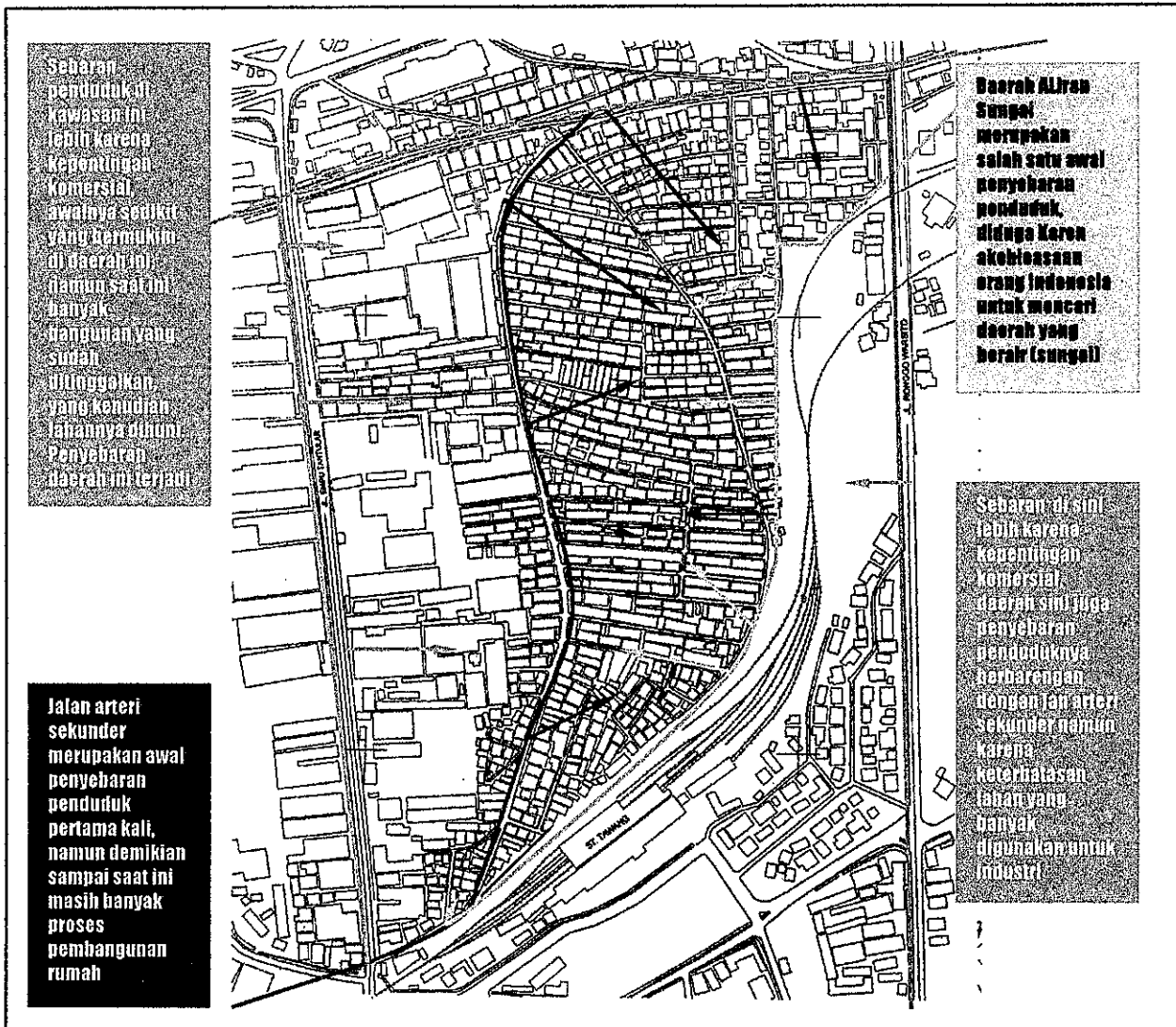
Pengelompokkan kawasan ini akan memudahkan dalam perbaikan kawasan yang mana tiap-tiap kelompok berdasarkan suatu kesamaan sehingga dapat dicapai pendekatan penanganan baik pemanfaatan dan pengelolaan lahan Kawasan Kebonharjo pada tiap kelompok/ kluster.

Pengelompokkan tipologi Kawasan Lahan Kebonharjo berdasarkan homogenitas pemanfaatan ruang dan lahan dan struktur tata ruang ini tahapan awal yang dilakukan adalah penetapan batas kawasan kluster Lahan Kebonharjo berdasarkan aktivitas pemanfaatan ruang dan lahan kawasan Kebonharjo yang mencerminkan karakteristik kawasan.

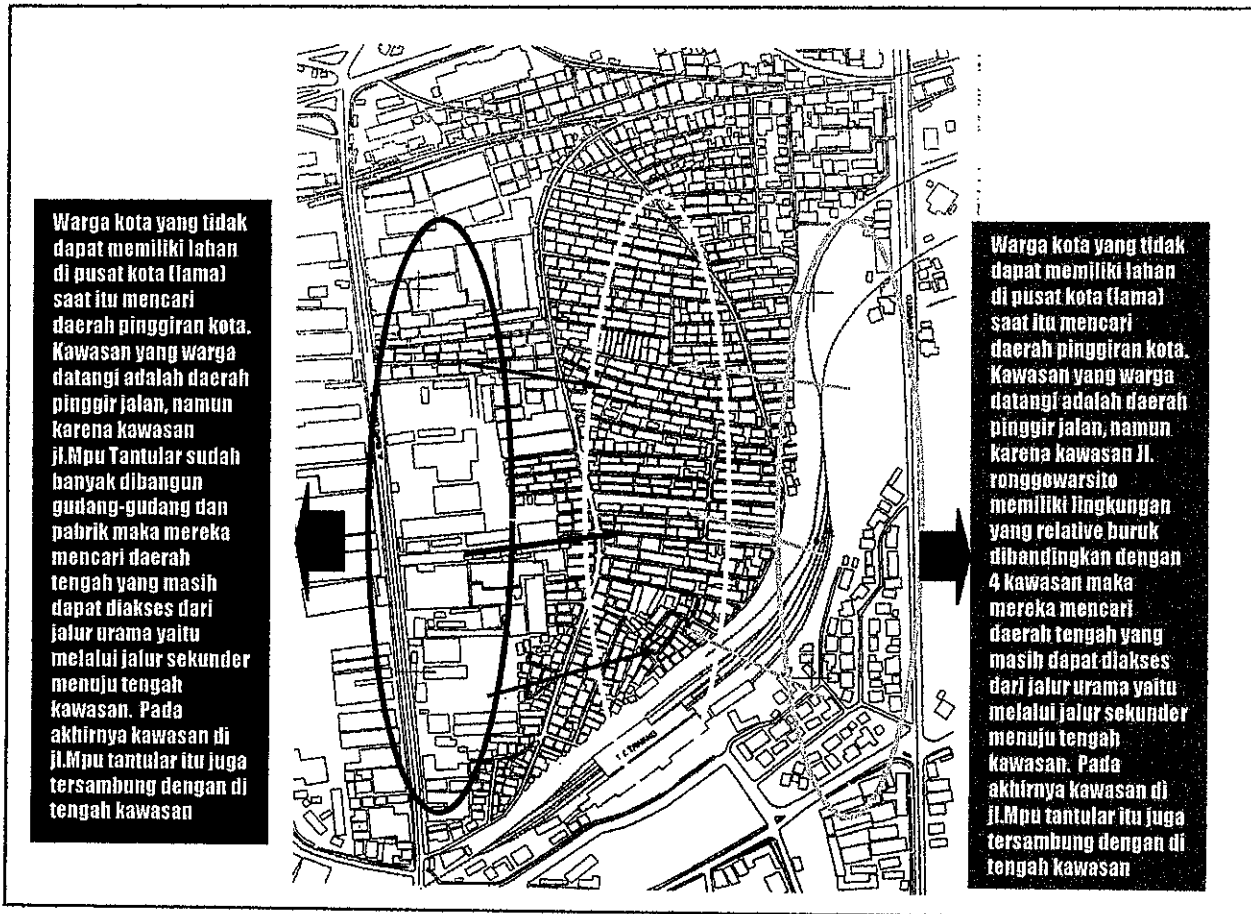
Seperti halnya perkembangan kawasan di Indonesia pada umumnya bahwa perkembangan kawasan yang pesat ditemui di pinggir jalan utama/ primer karena faktor aksesibilitas. Begitupula pada kawasan Kebonharjo skema penambahan penduduk yang sangat mempengaruhi pemanfaatan lahan dan ruang Kebonharjo.

Pemanfaatan ruang dan lahan oleh penduduk pada awalnya dikarenakan *suburban sprawl* yaitu kompetisi penguasaan lahan di pusat kota, sebagian yang tidak mampu

memenangi kompetisi tersebut mencari daerah baru yang mudah untuk dikuasai tanpa harus berebut. Penduduk yang bermigrasi ke Semarang dan menjadi buruh pelabuhan (dari data monografi jenis pekerjaan ini merupakan yang terbanyak) kemudian mencari lahan yang dekat dengan pelabuhan. Hal ini tampak dalam pola penyebaran penduduk seperti yang digambarkan pada gambar berikut ini:



Gambar 4.5 Skema Pertambahan Penduduk dan Pemanfaatan Lahan
Sumber: Hasil Analisis Penulis



Warga kota yang tidak dapat memiliki lahan di pusat kota (lama) saat itu mencari daerah pinggiran kota. Kawasan yang warga datang adalah daerah pinggir jalan, namun karena kawasan Jl. Mpu Tantular sudah banyak dibangun gudang-gudang dan pabrik maka mereka mencari daerah tengah yang masih dapat diakses dari jalur utama yaitu melalui jalur sekunder menuju tengah kawasan. Pada akhirnya kawasan di Jl. Mpu tantular itu juga tersambung dengan di tengah kawasan

Warga kota yang tidak dapat memiliki lahan di pusat kota (lama) saat itu mencari daerah pinggiran kota. Kawasan yang warga datang adalah daerah pinggir jalan, namun karena kawasan Jl. ronggowarsito memiliki lingkungan yang relative buruk dibandingkan dengan 4 kawasan maka mereka mencari daerah tengah yang masih dapat diakses dari jalur utama yaitu melalui jalur sekunder menuju tengah kawasan. Pada akhirnya kawasan di Jl. Mpu tantular itu juga tersambung dengan di tengah kawasan

Gambar 4.6 Penyebaran Penduduk
Sumber: Hasil analisis dan Olahan Penulis

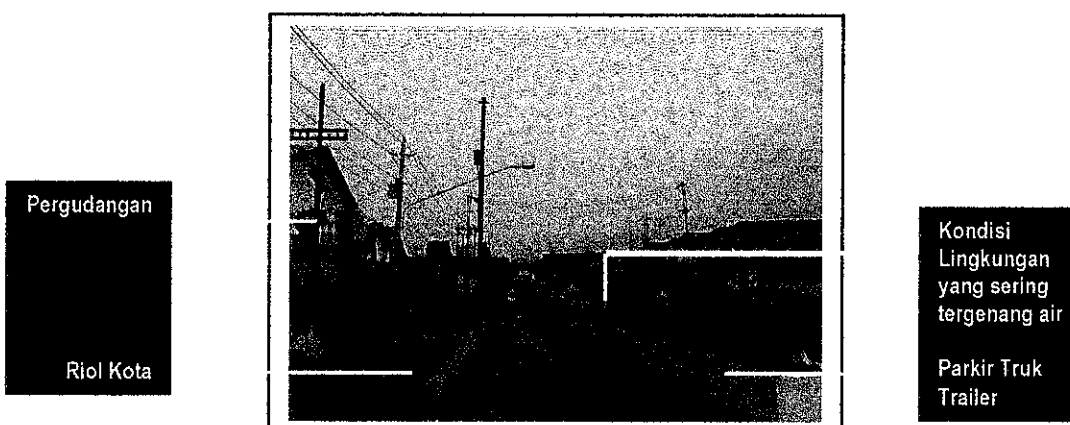
Pemanfaatan ruang dan lahan ini sangat terpengaruh oleh arah hadap jalan di 4 sisi dan kali dan rel kereta api yang membelah lahan kawasan Kebonharjo karena pada keempat arah hadap jalan ini aksesibilitasnya tinggi sehingga tiap ruas jalan bisa memiliki pemanfaatan ruang dan lahan yang berbeda.

Tipologi kluster berdasarkan homogenitas aktivitas pemanfaatan ruang dan lahan kawasan dengan pengaruh utama jalan utama primer, sungai serta jalan di tengah kawasan dapat diklasifikasikan berdasarkan karakteristik seperti dibawah ini:

- a. Arah hadap sepanjang Jl. Ronggowarsito: lahan di sepanjang jalan ini digunakan sebagai perumahan dinas serta UPT (Unit Pelaksana Teknik) PT.KAI Daop IV Semarang serta kegiatan komersil seperti tambak. Banyaknya fasilitas PT. KAI dikarenakan pada saat perpindahan stasiun dari Tambaksari ke stasiun Tawang, Jl.

Ronggowarsito merupakan aksis jalan perpindahannya. Lahan kosong di kawasan ini digunakan untuk parkir trailer dan timbunan sampah. Arah hadap Jl. Ronggowarsito merupakan arah jalan dari dan ke Pelabuhan Tanjung Mas, Semarang. Jl. Ronggowarsito merupakan jalan primer kota salai dari dan ke pelabuhan juga dari dan menuju Surabaya.

- b. Arah hadap sepanjang Jl. Tambaksari: merupakan daerah pergudangan penunjang fungsi pelabuhan namun sebagian besar sudah tidak berfungsi lagi (terbengkelai) terkesan kumuh dan rawan kriminalitas. Di jalan ini juga terdapat hotel. Di Jl. Tambaksari terdapat jalan layang untuk tol dengan penggunaannya lahan dibawahnya sebagai tempat usaha PKL menambah kesan kumuh dan kesemrawutan, di ujung jalan ini merupakan pintu masuk (Gate 2) pelabuhan Tanjung Mas Semarang.
- c. Arah hadap sepanjang Jl. Mpu Tantular: daerah ini juga merupakan kawasan pergudangan dengan beberapa lahan kosong untuk parker trailer. Beberapa lahan bukan merupakan PT.KAI namun milik pihak swasta yang menggunakan lahan sebagai lahan industri yaitu pabrik dan pergudangan.



Gambar 4.7 Daerah Pergudangan
Sumber: Survey, 2004

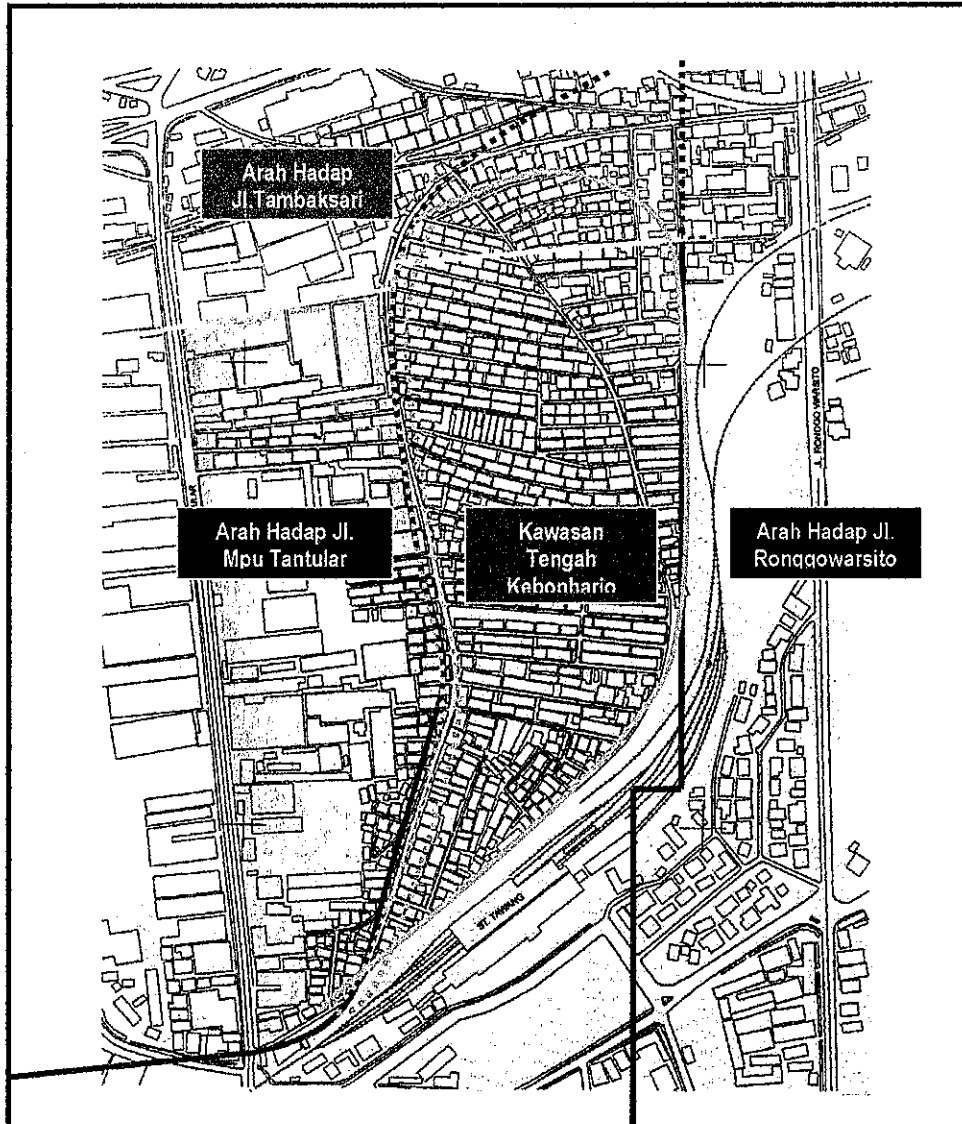
- d. Arah hadap sungai, rel kereta api dan jalan di tengah Kawasan Kampung Kebonharjo merupakan daerah dengan kondisi perumahan dengan standard ruang rumah yang rendah serta sanitasi yang buruk. Di beberapa rumah yang dekat dengan tambak

memiliki kondisi lingkungan kurang sehat, perumahan di tengah kawasan ini belum memiliki pembuangan limbah yang kurang baik dan tidak memperhatikan aspek penataan rumah dan halaman dengan baik selain itu tingkat resiko bila terjadi kebakaran karena letak rumah yang berdempetan, fasilitas hidran belum ada serta bahan bangunan yang masih permanen




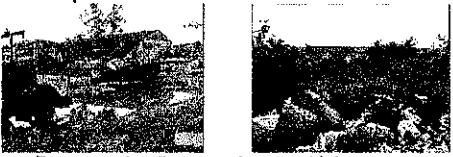

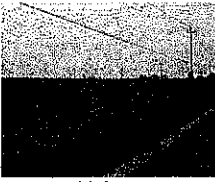



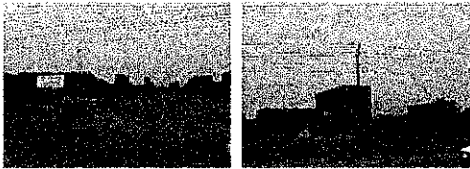


Gambar 4.8 Sanitasi yang buruk
Sumber: Survey, 2004

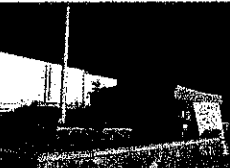







Dengan tipologi berdasarkan kesamaan arah hadap yang diikuti dengan pemanfaatan ruang maka dapat ditarik kesimpulan bahwa pada awalnya lahan kebonharjo terbagai menjadi 3 karakteristik kawasan, namun seiring dengan penggunaan lahan oleh penduduk yang berkumpul ditengah kawasan maka kawasan ini memiliki 4 tipologi karakteristik kawasan, seperti yang digambar dibawah ini:



Gambar 4.9 Klasifikasi Permasalahan Fisik Kawasan Penelitian
Sumber: Hasil Analisis Penulis

Tabel 4.2 Tabel Klasifikasi Kawasan

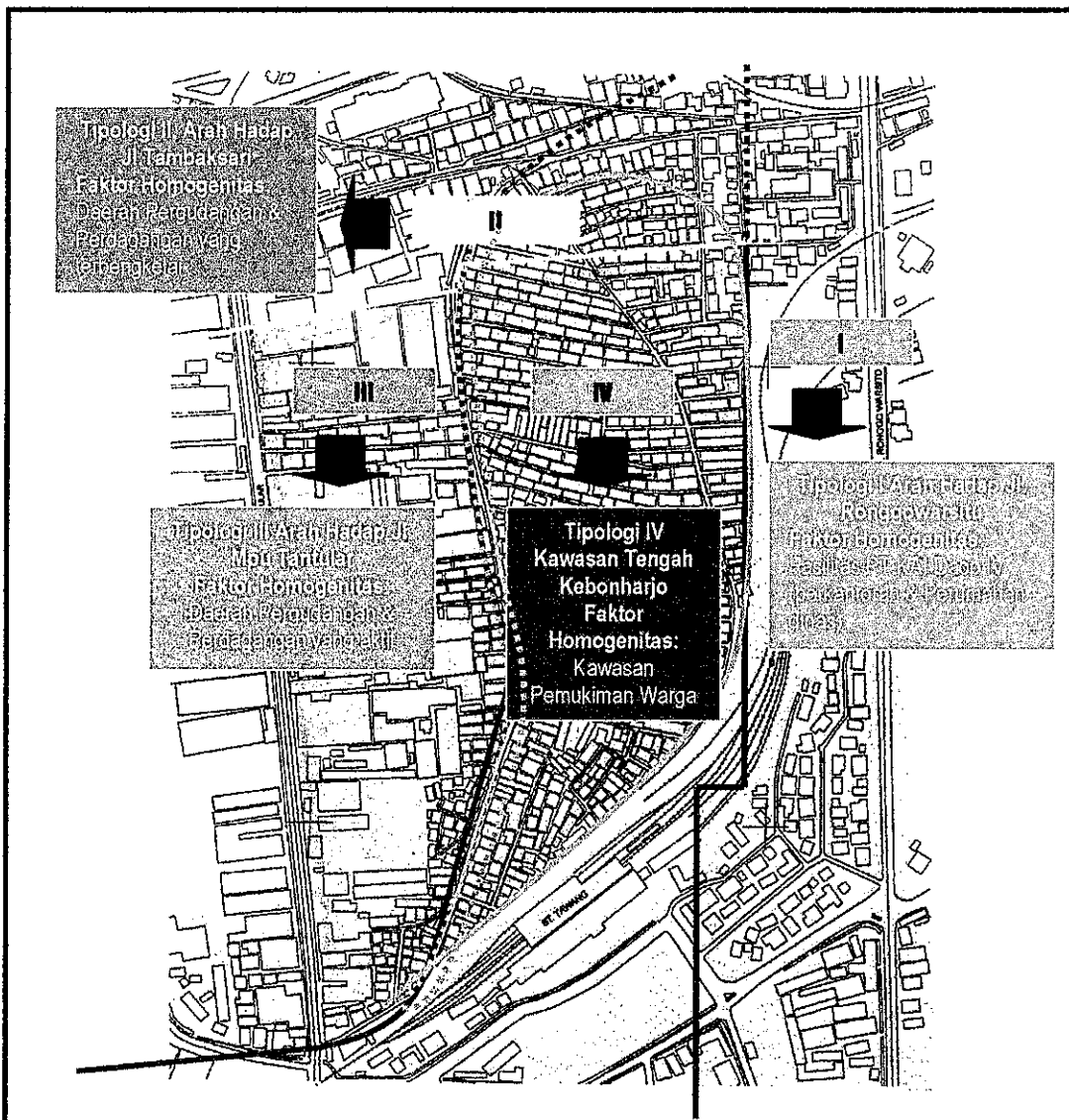
Klasifikasi per Kawasan			Kendala dan Potensi Pembangunan Selanjutnya
No	Jenis	Uraian	
1.	Sub Kawasan Jl.Ronggowarsito	<ul style="list-style-type: none"> Daerah padat penduduk Daerah campuran pemukiman yaitu pemukiman perusahaan (terencana) dengan pemukiman spontan (penduduk) serta kegiatan komersil (toko, tambak dll)  <ul style="list-style-type: none"> Bangunan perkantoran oleh PT. KAI Daop IV Lahan kosong untuk parker trailer dan pembuangan sampah  <ul style="list-style-type: none"> Penataan kapling rumah yang tidak teratur. Pembuangan limbah sudah menuju riol kota   <p>Namun ada beberapa bagian yang tidak terawat</p> <ul style="list-style-type: none"> Trailer parkir di sepanjang bahu jalan  <ul style="list-style-type: none"> Kurangnya penerangan jalan 	<p>Kendala</p> <ul style="list-style-type: none"> Heterogenitas penduduk  <ul style="list-style-type: none"> Padat penduduk dengan rumah dibawah standar Rawan Kriminalitas Keadaan lingkungan yang buruk  <ul style="list-style-type: none"> Tidak ada batasan antara pemukiman, public space serta private space terutama milik swasta. <p>Potensi</p> <ul style="list-style-type: none"> Masih banyak lahan kosong Aksesibilitas ke pelabuhan yang besar, hal ini terbukti dengan banyaknya trailer yang lewat kawasan ini Diujung jalan ini merupakan pintu masuk (Gate 1) Pelabuhan Di kawasan ini sudah ada lahan yang digunakan sebagai bongkar muat barang 
2.	Sub Kawasan Jl.Tambaksari	<ul style="list-style-type: none"> Daerah pergudangan yang terbengkelai  <ul style="list-style-type: none"> Kawasan ini sepi baik siang maupun malam Daerah pemukiman dengan standar rumah yang kurang baik Usaha kecil masyarakat di bawah jalan layang 	<p>Kendala</p> <ul style="list-style-type: none"> Rawan Kriminalitas Lahan dibawah jalan tol yang tidak digunakan untuk jalan juga sehingga banyak digunakan sebagai usaha warga  <ul style="list-style-type: none"> Keadaan lingkungan yang buruk

		 <ul style="list-style-type: none"> ▪ Di Jalan Tambak sari terdapat jalan layang ▪ Dibawah Jalan Layang terdapat area dengan perkerasan lahan yang tidak jelas peruntukannya, menyebabkan warga menghuni daerah tersebut pula untuk berdagang. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bangunan pergudangan yang ada sudah tidak memenuhi standar <p>Potensi</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Sub Kawasan ini merupakan daerah terdekat dengan pelabuhan ▪ Daerah ini tidak padat penduduk ▪ Di jalan ini terdapat pintu menuju Pelabuhan
3.	Sub Kawasan Jl. Mpu Tantular	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pergudangan yang masih aktif (lahan sebagian bukan milik PT KAI Daop IV) ▪ Trailer parkir di sepanjang bahu jalan ▪ Adanya riol kota untuk memperlancar aliran air rob atau banjir  <ul style="list-style-type: none"> ▪ Kurangnya penerangan jalan 	<p>Kendala</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Tidak ada batasan antara pemukiman, public space serta private space terutama milik swasta ▪ Keadaan lingkungan yang buruk  <p>Potensi</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Aksesibilitas yang tinggi ▪ Pergudangan yang aktif hingga kini ▪ Kawasan pergudangan yang sudah cukup tertata ▪ Di ujung jalan terdapat pintu pelabuhan (Gate 2)  <ul style="list-style-type: none"> ▪ Masih banyak lahan yang belum digunakan 
4.	Sub Kawasan di Tengah Kampung Kebonharjo	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Daerah padat penduduk ▪ Standar ruang rumah yang kurang  <ul style="list-style-type: none"> ▪ Prasarana jalan yang kurang memadai ▪ Sanitasi yang buruk ▪ Belum ada pembuangan limbah ▪ Letak rumah yang berhimpitan ▪ Tingkat pembangunan perumahan yang tinggi 	<p>Kendala</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Heterogenitas tinggi ▪ Sanitasi yang buruk ▪ Prasarana jalan yang buruk, sangat beresiko bila terjadi kebakaran   <p>Potensi</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Sarana listrik telah ada

Sumber: Hasil Analisis Penulis

4.2.2 Batasan Kawasan Tipologi Berdasarkan Kesamaan Pemanfaatan Ruang dan Lahan

Dari uraian diatas dapat diambil kesimpulan bahwa terdapat 4 kawasan tipologi yang memiliki homogenitas yang mirip dalam pemanfaatan ruang dan lahan dengan pengaruh besar dari jalan, rel kereta api dan sungai. Seperti yang digambarkan dibawah ini.



Gambar 4.10 Faktor Kesamaan dari Masing-Masing Kluster
Sumber: Hasil Analisis dan Olahan Penulis

4.3 Kondisi Pengelolaan Lahan Terlantar Kampung Kebonharjo

4.3.1 Permasalahan dan Harapan *Stakeholders* Mengenai Lahan Terlantar Kampung Kebonharjo

Agar hasil pengembangan kawasan dapat berhasil baik maka tiap pihak harus berkoordinasi, bersinergi agar pembangunan berjalan lancar dan biaya pembangunan dapat ditekan dengan mencari suatu bentuk persepsi yang sama dalam hal pembangunan kawasan Kampung Kebonharjo.

Terjadinya lahan terlantar banyak dikarenakan adanya beda persepsi antara PemKo Semarang, PT.KAI Daop IV Semarang serta warga kota.

Badan-badan yang terkait dalam suatu pengelolaan lahan kota adalah PemKo Semarang dengan dinas ataupun badan-badan yang dibawahinta, pemilik lahan, warga, sekaligus pemakai lahan (Bahan Kuliah manajemen Kota, Ir. Nany Yuliasuti MSP, Program pascasarjana MTPK UNDIP, 2002). Masing-masing pihak saling membawa permasalahannya dengan segala ekspetasi mereka masing-masing terhadap masalah lahan terlantar ini yaitu:

1. PT.KAI Daop IV Semarang (wawancara dengan Kepala Daop IV Semarang dan Kepala Urusan Tanah dan Bangunan (sekarang Seksi Properti) PT.KAI Daop IV Semarang serta data surat antara PT.KAI Daop IV Semarang dengan BPN Kota Semarang, PemKo Semarang serta Pengadilan Negeri Semarang dan Kejaksaan Semarang)

Permasalahan:

- a. Biaya pembangunan fisik semakin tinggi, hal ini bertentangan dengan kondisi keuangan PT. KAI sebagai pemilik lahan.
- b. Kepemilikan lahan yang dimiliki oleh mayoritas perusahaan.
- c. Pihak PT. KAI Daop IV tidak memiliki arahan peruntukkan lahan Kampung Kebonharjo yang jelas, detil dan terinci untuk masa lalu, masa sekarang ataupun masa datang.
- d. Akibat tidak adanya biaya maka tidak ada perencanaan kawasan tersebut, baik pada saat ini maupun pada masa yang akan datang.

- e. Terjadinya konflik penggunaan lahan antara jenis penggunaan yang berbeda serta antara pemilik lahan dengan pihak lain yaitu pemerintah kota, pihak swasta, masyarakat.

Ekspetasi:

Adanya suatu optimasi lahan yang menguntungkan semua pihak dengan tetap mempertahankan status hak milik lahan Kebonharjo tersebut. Optimasi lahan tersebut dapat dicapai dengan intervensi dari pemerintah sebagai fasilitator dengan penggerakannya adalah adanya investasi modal yang masuk ke lahan tersebut.

2. Pemerintah Kota Semarang (wawancara dengan Bappeda Kota Semarang)

Permasalahan:

- a. *Supply* dan *demand* yang tidak seimbang. Kebutuhan akan lahan oleh penduduk yang semakin meningkat di pusat kota tidak diimbangi oleh pengadaan lahan oleh pemerintah kota Semarang. Hal ini menyebabkan awal terbentuknya kampung Kebonharjo yang mana penduduk yang terdesak dari pusat kota bertempat tinggal di kawasan ini selain karena lokasinya yang dekat dengan alat transportasi darat dan laut yang sejak dulu diakrabi oleh penduduk.
- b. Soal sengketa kepemilikan lahan, tidak sepatutnya pemerintah kota berpihak
- c. Tidak ada arahan pemanfaatan lahan di kawasan ini yang seharusnya pula dikoordinasikan oleh PT. KAI daop IV sebagai pemilik lahan seperti yang tertera dalam RDTRK Kota Semarang
- d. Pemerintah tidak seharusnya menutup mata atas apa yang terjadi di kawasan Kampung Kebonharjo terutama masalah kondisi fisik yang tidak baik terutama bila digunakan sebagai kawasan perumahan.

Ekspetasi:

PT.KAI Daop IV Semarang melepaskan haknya sebagai pemilki lahan seperti yang telah terjadi adanya sertifikat lahan oleh BPN. Dengan diakuinya status kepemilikan lahan oleh warga maka PemKo Semarang melalui badan atau dinas yang terkait dapat melaksanakan perbaikan kawasan.

3. Permasalahan dari Warga Kebonharjo (wawancara dengan beberapa warga serta hasil pengolahan data fisik yang ditemui di daerah penelitian)

Permasalahan

- a. Kebutuhan lahan yang tidak tercukupi. Banyak warga yang memiliki pekerjaan sebagai buruh industri, buruh pelabuhan, buruh bangunan serta nelayan yang memang mendekati tempat pekerjaan mereka
- b. Pembangunan pemukiman rumah yang tidak terkendali dengan standar hidup yang rendah menyebabkan kawasan ini menjadi kumuh.
- c. Kapling rumah penduduk yang tidak teratur, tidak tertata baik serta higienitas dan sanitasi kawasan yang buruk.
- d. Warga yang sudah melaksanakan perjanjian jual beli lahan walau lahan Kampung Kebonharjo saat ini masih berstatus sengketa dengan harga berkisar Rp.200.000,00 per meter

Ekspetasi

Pihak PT.KAI Daop IV tidak lagi mempermasalahkan status kepemilikan lahan, sedangkan harapan warga untuk PemKo Semarang adalah perbaikan kawasan lingkungan.

4. Pelaku Pasar (wawancara dengan Ketua REI Jateng dan KAdiv Perencanaan BSB)

Permasalahan

- a. Ketidakjelasan status kepemilikan
- b. Belum adanya acuan struktur tata ruang dan lahan serta tata guna lahan yang detil dan terencana baik dari PemKo Semarang dengan PT.KAI Daop IV Semarang
- c. Lingkungan yang buruk

Ekspetasi

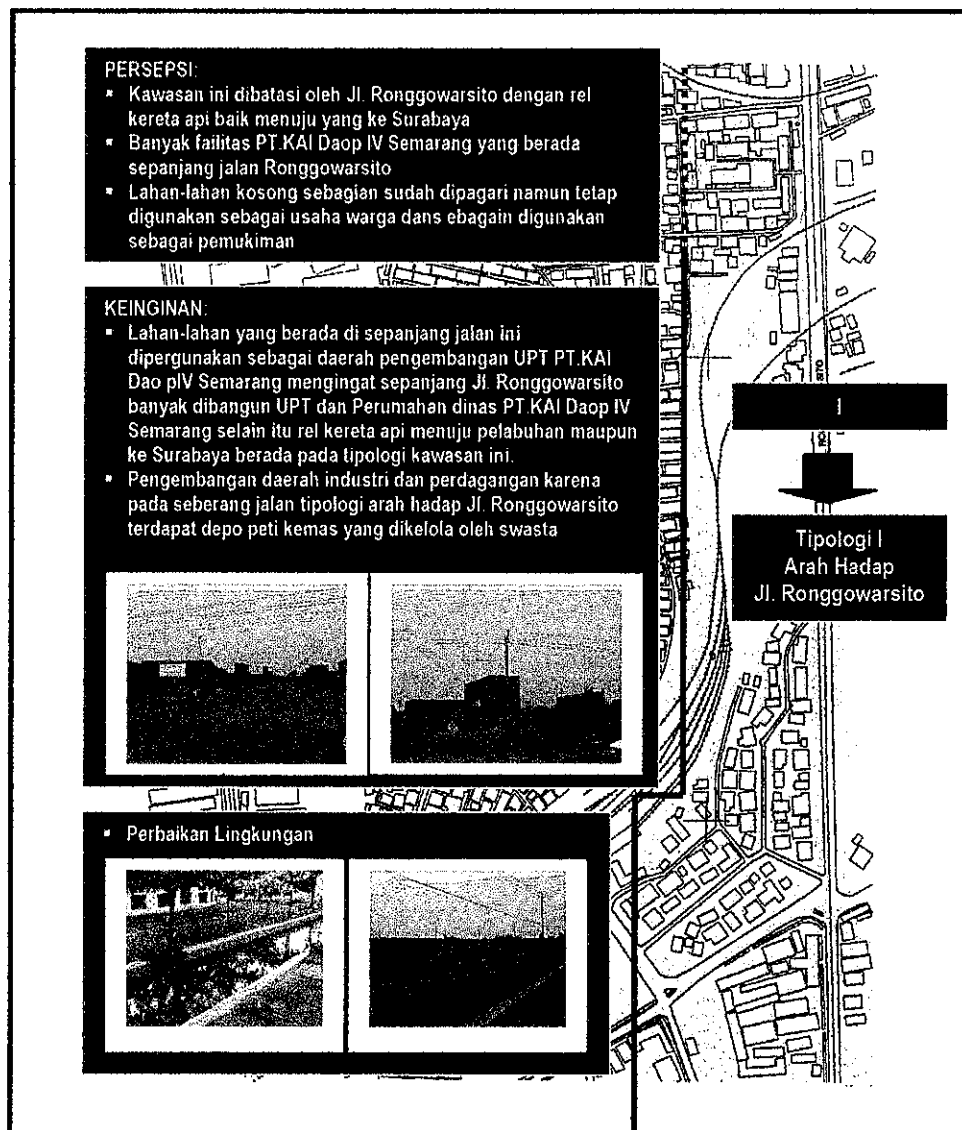
- a. Kejelasan status hokum bagi kepemilikan agar mereka dapat berinvestasi
- b. Perbaikan lingkungan
- c. Keamanan dan perlindungan bagi investor untuk menanamkan modalnya di kawasan tersebut
- d. Adanya acuan struktur tata ruang dan tata guna lahan yang detil dalam rangka untuk kelayakan teknis dan perencanaan

4.3.2 Persepsi dan Keinginan Stakeholders Terhadap Tiap Tipologi Kawasan Kebonharjo Berdasarkan Pemanfaatan Ruang dan Lahan

4.3.2.1 PT.KAI Daop IV Semarang

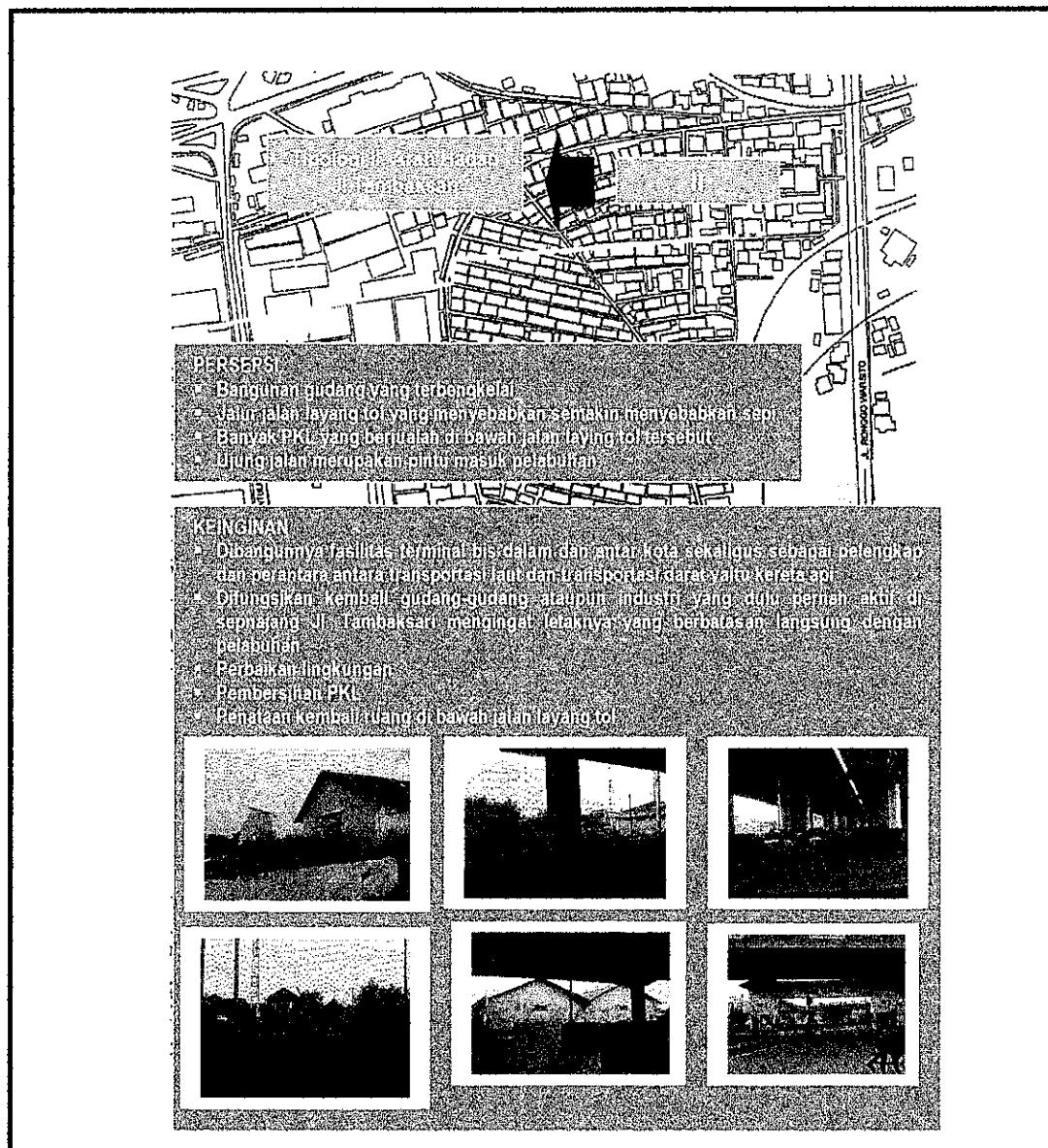
Dari masing-masing tipologi ada beberapa keinginan yang berbeda-beda yaitu:

1. Tipologi I Arah Hadap Jl. Ronggowarsito.



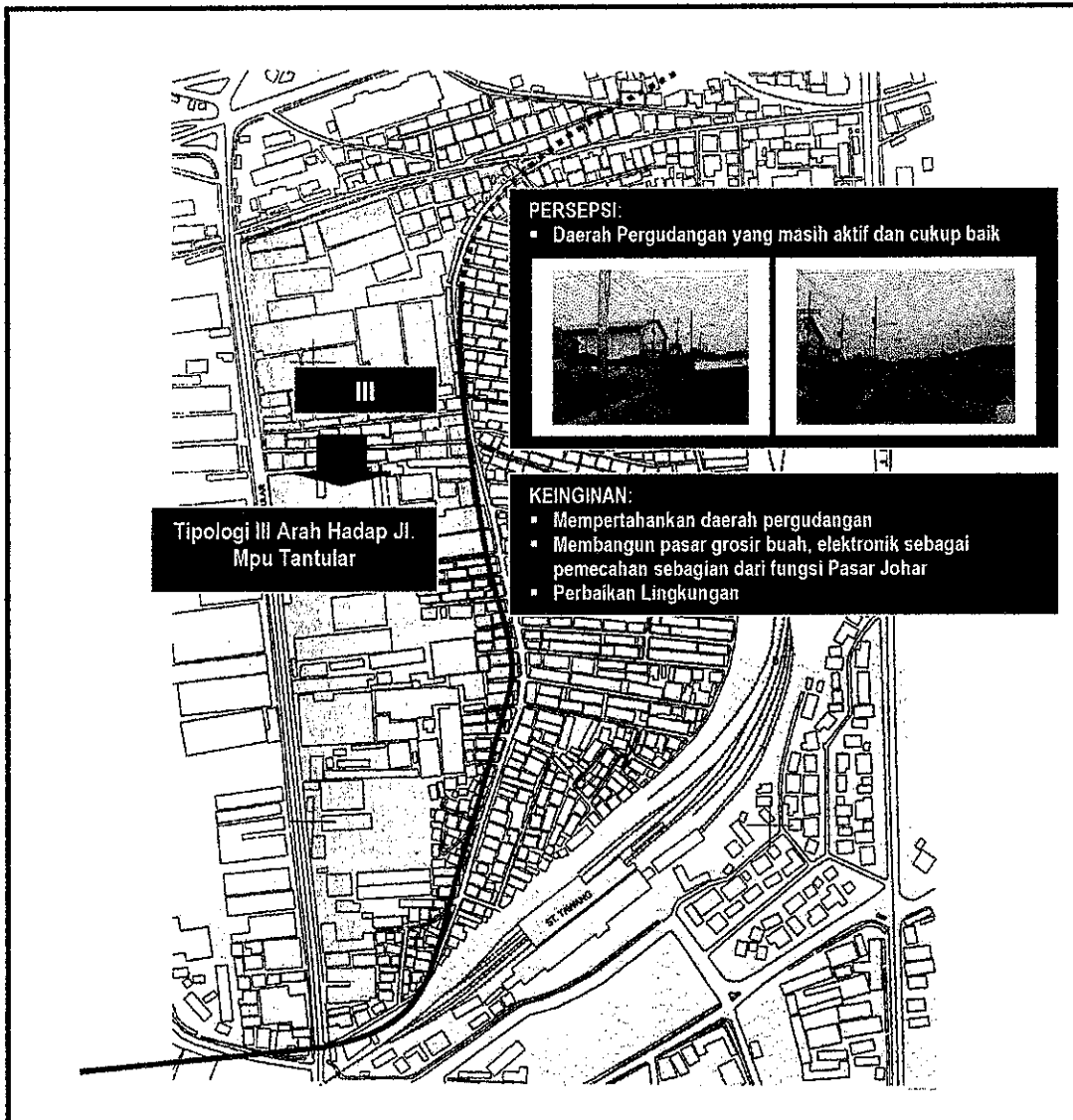
Gambar 4.11 Persepsi dan Keinginan PT.KAI Daop IV Semarang Terhadap Tipologi I
Sumber: Hasil Analisis Penulis

2. Tipologi II



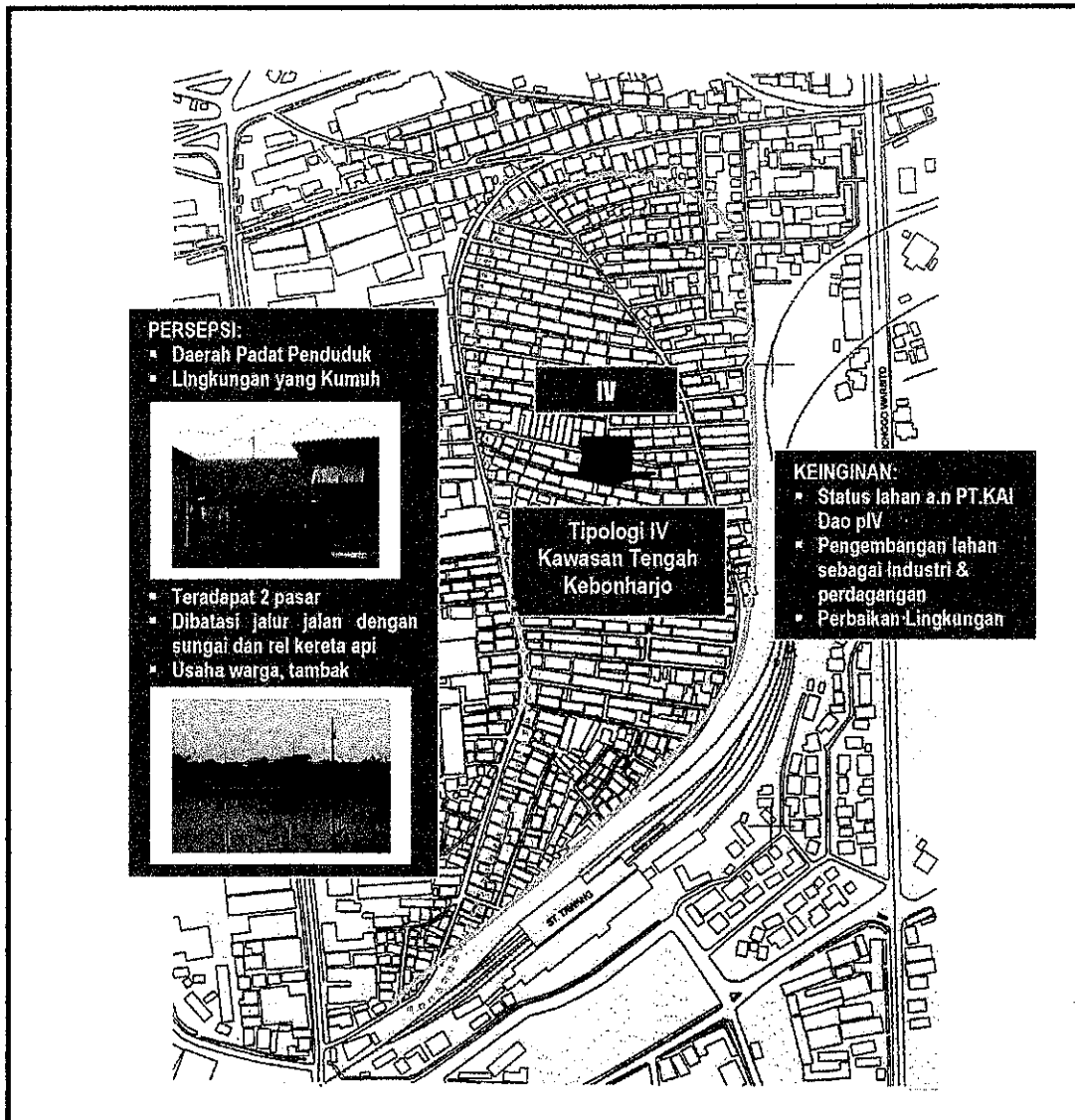
Gambar 4.12 Persepsi dan Keinginan PT.KAI Daop IV Semarang terhadap Tipologi II
Sumber: Hasil Analisis dan Olahan Penulis

3. Tipologi III



Gambar 4.13 Persepsi dan Keinginan PT.KAI Daop IV Semarang terhadap Tipologi III
 Sumber: Hasil Analisis dan Olahan Penulis

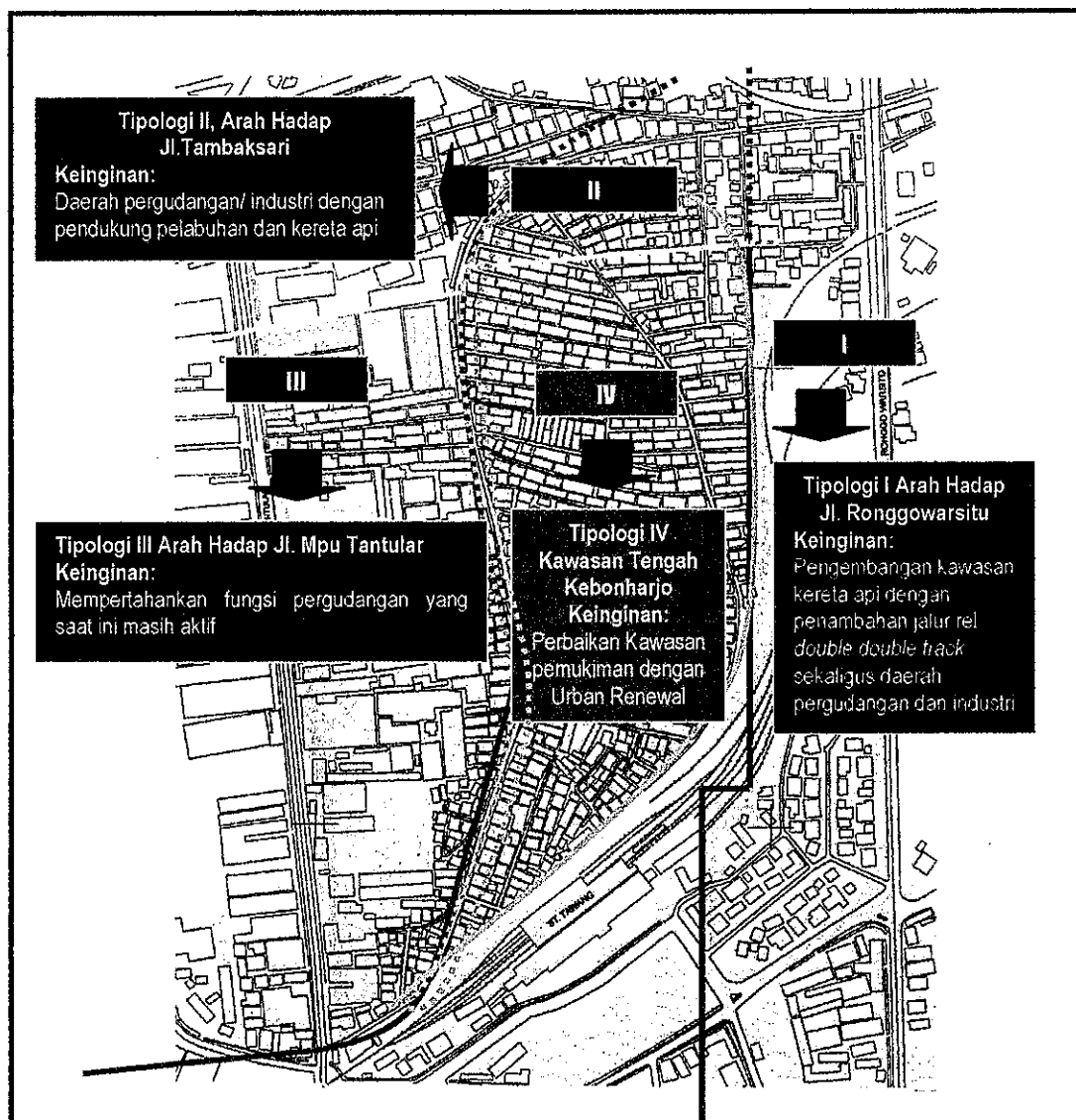
4. Tipologi IV



Gambar 4.14 Persepsi dan Keinginan PT.KAI Daop IV Semarnag terhadap Tipologi IV
Sumber: Hasil Analisis dan Olahan Penulis

4.3.2.2 PemKo Semarang

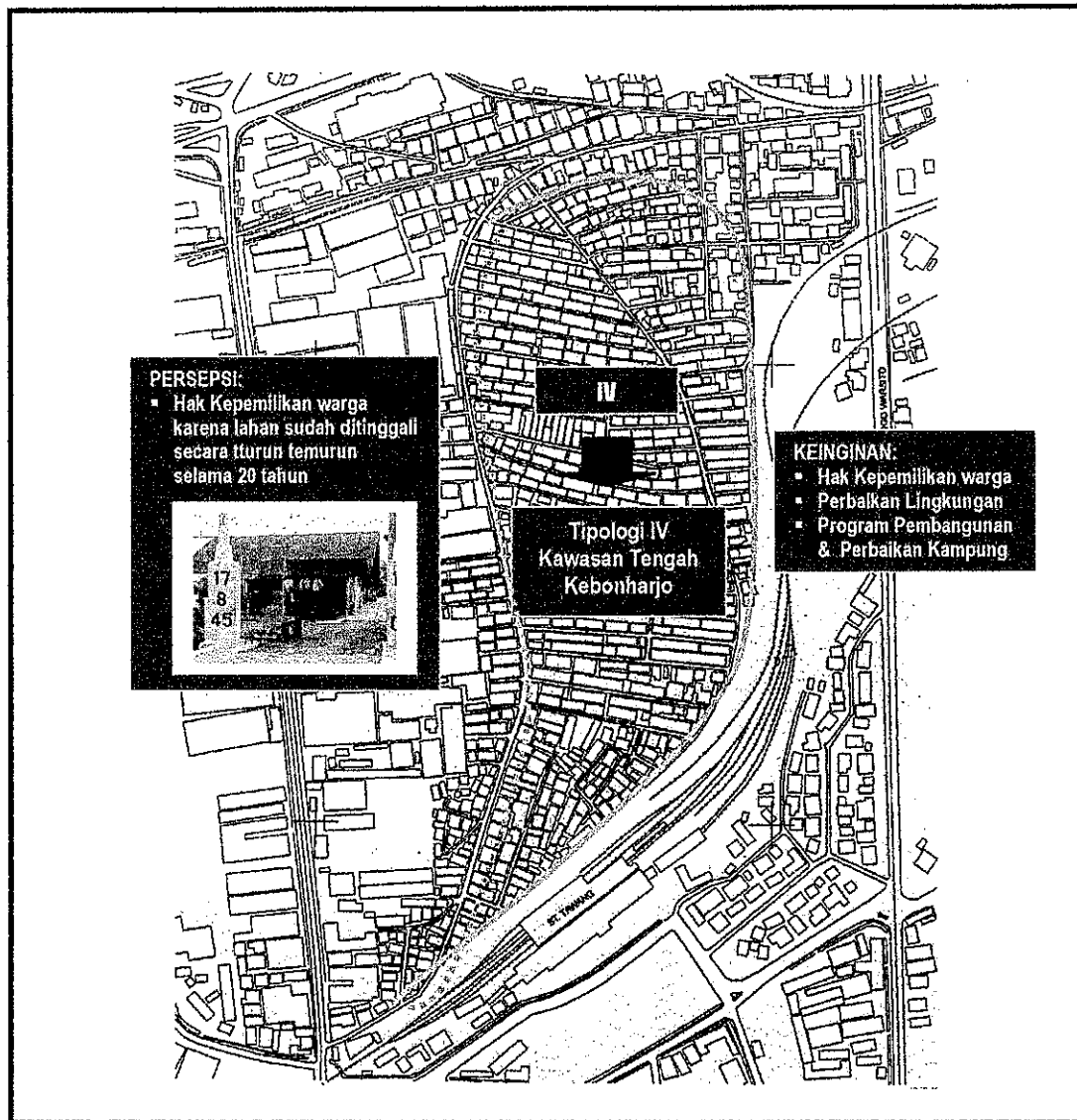
Keinginan PemKo Semarang pada umumnya adalah memerikan hak penguasaan lahan pada warga bagi yang sudah diberikan hak milik, sedangkan lahan yang terisi dapat dikembangkan sebagai daerah pergudangan dan industri atau pengembangan fasilitas kereta api seperti yang dicantumkan dalam RTRK Semarang BWK III



Gambar 4.15 Persepsi dan Keinginan PemKo Semarang terhadap Tiap Tipologi
Sumber: Hasil Analisis dan Olahan Penulis

4.3.2.3 Warga Kampung Kebonharjo

Sedangkan bagi warga kampung Kebonharjo daerah Tipologi kawasan yang sangat terkait dengan mereka adalah daerah dengan Tipologi IV, yaitu:



Gambar 4.16 Persepsi dan Keinginan Warga Kampung Kebonharjo terhadap Tipologi IV
Sumber: Hasil Analisis dan Olahan Penulis

4.3.2.4 Pihak Swasta/ Investor

Sedangkan bagi pihak swasta selama lokasi strategis dan menguntungkan mereka berkeinginan untuk menanamkan modalnya di lahan tersebut. Namun demikian banyak halangan bagi pihak swasta untuk merealisasikan hal tersebut, seperti yang diutarakan dalam wawancara dengan Ketua REI Jateng dan Kadiv Perencanaan BSB

Kesulitan yang dihadapi untuk berinvestasi di lahan milik PT.KAI antara lain:

- a. PT.KAI tidak bersedia menerbitkan HGB secara parsial. HGB dapat melekat pada hak pengelolaan lahan, HGB juga dapat diatas lahan konvensi (adat) lahan Negara. Dengan diberikannya HGB kepada pihak swasta ini bukan berarti hak lahan diberikan kepada pengguna lahan. HGB juga memungkinkan perjanjian kerjasama seperti BOT, sehingga dari HPL (Hak Pengelolaan) kemudian berubah menjadi HGB setelah beberapa waktu lahan tersebut takan kembali ke pemiliknya sesuai dengan hak pengloalaan lahannya.
- b. Status Hak sewa bagi pengguna lahan akan menyulitkan mereka untuk mendapatkan kredit pada saat pengajuan kredit di Bank.
- c. Sepanjang hak lahan tidak parsial, investasi sulit untuk masuk, mengingat lahan yang ada sangat luas sehingga bila hak pengelolaan lahan tidak dipecah karena PT.KAI berkeinginan lahan dikuasi penuh oleh satu pengelola dan pengguna, maka hal tersebut akan sulit direalisasikan karena itu berarti investasi lahan tersebut menjadi sangat besar.
- d. Lokasi lahan PT.KAI yang strategis tidak diimbangi dengan lingkungan dan ekologis yang baik pula serta terbebani oleh social masyarakat yang tidak mendukung pula. Padahal hal-hal tersebut merupakan *added value* suatu lahan. Lahan PT.KAI memiliki pasar investasi yang besar namun nilai ekonomisnya sangat rendah.

Keinginan

- a. Diterbitkannya HGB lahan
- b. Perbaiki lingkungan ekologis dan social serta infrastruktur. Hal ini perlu dilakukan karena bila pengguna lahan atau pihak swasta memanfaatkan lahan, mereka harus memperbaiki kondisi lingkungan dengan pembangunan infrastruktur yang relatif lebih mahal. Keadaan ini sangat merugikan karena setelah beberapa waktu lahan dikembalikan

kepada pemiliknya kembali, padahal pada saat itu mereka belum mendapat keuntungan yang maksimal ataupun belum akibat banyaknya investasi untuk perbaikan lahan.

- c. Acuan yang jelas dalam tata gna lahan dalam rangka layak administrasi dan layak teknis.
- d. Kejelasan hukum tentang status kepemilikan lahan dalam rangka layak hukum/legal.
- e. Perlindungan dan Kemudahan investasi

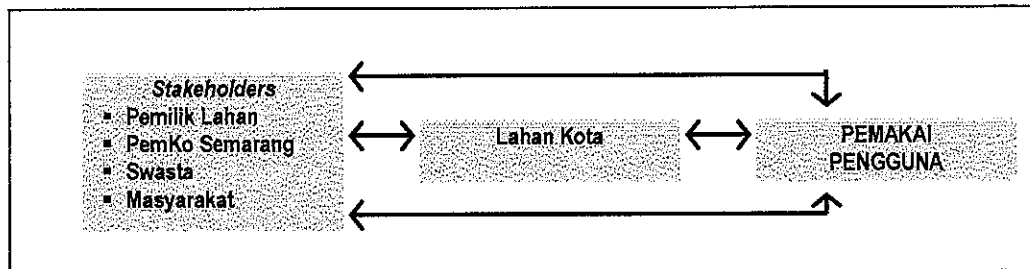
4.3.3 Pola Pengelolaan Lahan Terlantar Kebonharjo Saat Ini

4.3.3.1 Definisi Pengelolaan

Pengelolaan lahan merupakan keseluruhan proses perolehan, penggabungan, pendaftaran dan pengurusan lahan kota serta menyerahkannya kepada semua pihak yang terlibat dalam pembangunan swasta, rumah-rumah tangga perorangan atau perusahaan-perusahaan umum (Diklat Penataan Ruang dan Manajemen Lahan Perkotaan, 1998). Dengan demikian pengelolaan lahan merupakan suatu totalitas proses yang dimulai dengan penyusunan suatu rencana melalui tahapan-tahapan metodologis sampai dihasilkannya suatu rencana lahan, dilanjutkan dengan upaya-upaya untuk mengaktifkan rencana lahan yang sudah disahkan dalam mencapai sasaran-sasaran pembangunan lahan.

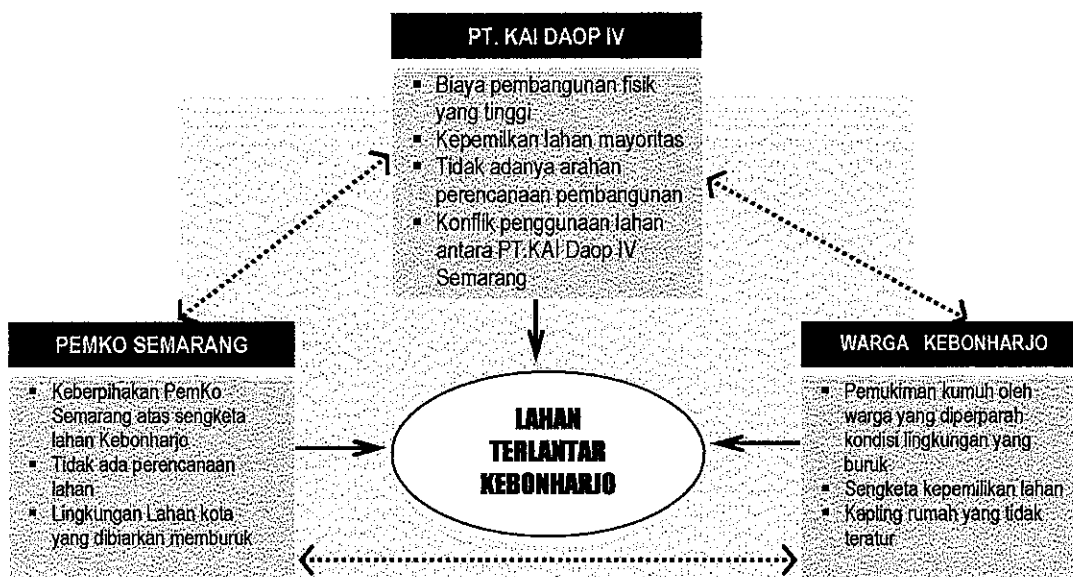
Pengelolaan lahan atau yang lebih dikenal dengan nama manajemen lahan sebenarnya mengandung pengertian yang luas, tetapi yang dimaksud dengan manajemen lahan adalah usaha mengatur dan mengelola lahan untuk dapat membantu penyediaan lahan yang tepat bagi berlangsungnya kegiatan pembangunan perkotaan (Diklat Penataan Ruang dan Manajemen Lahan Perkotaan, 1998).

Dalam pengelolaan lahan perlu adanya suatu sinergi para *stakeholder* kota (Bahan Kuliah Manajemen Kota, Ir. Nany Yuliasuti, MSP, 2002)



Gambar 4.17 **Sinergi Stakeholder**
Sumber: Bahan Kuliah Semester 1

Sehingga Pengelolaan Lahan Kebonharjo atau Manajemen Lahan Kebonharjo ini diharapkan adalah suatu upaya untuk mengelola, mengatur dan menyediakan lahan dalam artian pembentukan ruang-ruang kegiatan sesuai dengan kebutuhan; menyesuaikan ketersediaan lahan bagi kebutuhan pembangunan kota. Namun senyatanya manajemen lahan Kampung Kebonharjo saat ini belum ada. Hal ini dikarenakan tidak adanya sinergi antara *stakeholder* sehingga terjadi konflik dan penelantaran lahan kota. Bila digambarkan secara singkat seperti dibawah ini.



Gambar 4.18 **Konflik karena Ketidakadanya Sinergi antar Stakeholder**
Sumber: Hasil Olahan Penulis

Tujuan Manajemen Lahan Kebonharjo ini diharapkan sebenarnya ditujukan bagi usaha-usaha penyediaan lahan untuk berbagai kepentingan kota secara tepat (tepat waktu, tepat harga, tepat lokasi). Pada dasarnya pengaturan dan pengelolaan tanah kota bertujuan untuk menyediakan, memanfaatkan lahan kota secara mudah dan baik. Jika dijabarkan lebih lanjut, maka sasaran dari Manajemen lahan adalah untuk mempermudah prosedur dan meningkatkan kemampuan penyediaan lahan kota skala besar, untuk mencapai efisien pemanfaatan lahan dan efektifitas pengendalian lahan dan bangunan kota untuk berbagai kegiatan. Kesemuanya ini juga tidak lepas dari sasaran utama dalam penyelesaian/pengurusan lahan yakni menuju kepada tertib administrasi pertanahan-tertib hukum pertanahan-tertib penggunaan lahan-tertib pemeliharaan dan lingkungan hidup.

Suatu Manajemen lahan kota Semarang yang khusus mengatur dan merencana suatu lahan yang masih belum ada fungsi di atasnya belum ada begitu pula manajemen lahan Kampung Kebonharjo khususnya saat ini belum ada baik dari pihak PT.KAI Daop IV dan PemKo Semarang. Namun usaha pengelolaan dari masing-masing instansi sudah ada. Hal ini dikarenakan terutama tidak adanya sinergi yang ada badan-badan yang terkait.

4.3.3.2 Komponen Pengelolaan Lahan

Dalam Manajemen lahan terdapat dua aspek pokok (Diklat Penataan Ruang dan Manajemen Lahan Perkotaan, 1998). Manajemen lahan mencakup 2 komponen, yaitu komponen instrumentasi dan komponen teknis.

1. Komponen Instrumentasi

Komponen instrumentasi mencakup hal-hal yang dianggap sebagai alat/ perangkat untuk pelaksanaan manajemen lahan, termasuk dalam komponen instrumen adalah:

- a. Kebijakan lahan kota oleh pemerintah kota Semarang dengan tujuan pemanfaatan lahan yang optimal dari segi ekonomi maupun sosial; mengatasi kekurangan lahan, mengendalikan harga lahan kota dan mendorong masyarakat pemilik lahan untuk ikut menikmati nilai tambah atau keuntungan dari kegiatan-kegiatan yang berlangsung di atas lahan masyarakat.

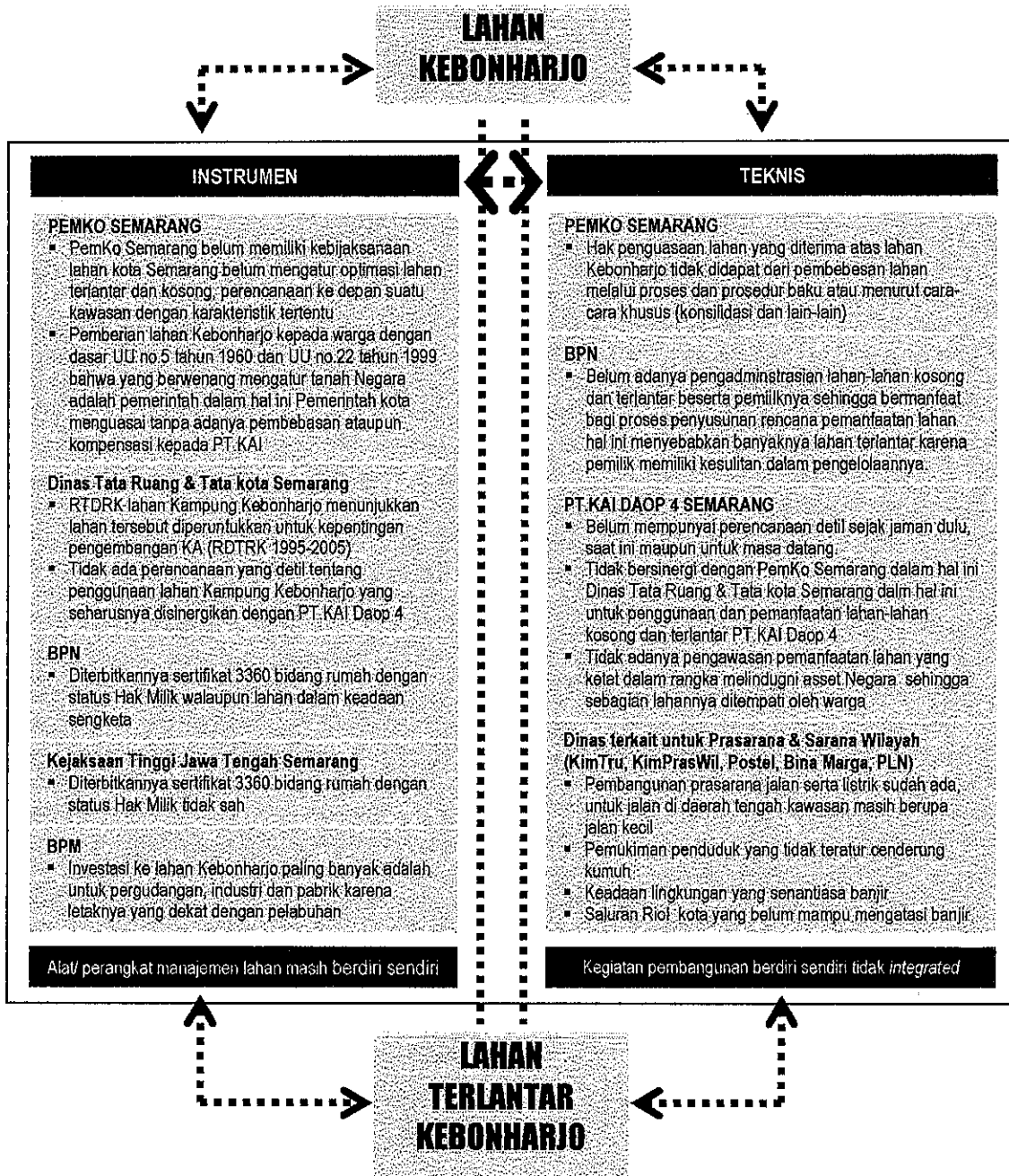
- b. Rencana Tata Ruang Kota Semarang (RTRK) yaitu produk perencanaan kota yang merupakan arahan kebijaksanaan dan peruntukkan (alokasi) pemanfaatan ruang yang terpadu bagi berbagai kegiatan kota
- c. Prosedur penyusunan RTRK sebagaimana diatur dalam Surat Keputusan Materi PU No. 640/ KPTS/ 1986 dan Mendagri No. 2/ 1987 yang menjelaskan tentang langkah-langkah formal yang disyaratkan dalam proses penyusunan rencana kota. Menyusun untuk menghapus Surat Keputusan tersebut disahkan PP Kawasan Perkotaan
- d. Peraturan Perundangan Pertanahan yaitu perangkat ketentuan hukum dalam bentuk UU, PP, Kepres, PerMen, SK, Perda yang berkaitan dengan pengadaan, pembebasan, penguasaan, penggunaan, pengendalian dan pengembangan lahan kota
- e. Prosedur perizinan yang mencakup berturut-turut: izin lokasi, izin perencanaan dan IMB
- f. Prosedur pengadaan lahan untuk pembangunan baik oleh pemerintah, swasta maupun masyarakat. Pada saat ini sedikitnya banyak telah ada pembakuan misalnya tentang prosedur pembebasan tanah. Beberapa model prosedur penyediaan lahan telah dicoba dan dikembangkan seperti konsolidasi lahan '*guided land development*': tukar menukar lahan, yang semuanya bertujuan untuk menciptakan ketersediaan lahan yang sesuai dengan kebutuhan
- g. Penetapan hak atas tanah/ sertifikasi. Kegiatan ini merupakan instrumen untuk memberikan ketegasan kepemilikan atau status tanah setelah diatur kembali dan seterusnya.
- h. Lembaga pertanahan merupakan salah satu unsur yang penting di dalam aspek instrumentasi yang menentukan keberhasilan usaha manajemen lahan. Lembaga-lembaga yang dimungkinkan untuk manajemen lahan ini tidak terbatas pada pemerintah (BUMN, BUMD, Perum), swasta (real estate) atau lainnya (Koperasi, LSM)

2. Komponen Teknis

Komponen Teknis adalah kegiatan sebagai bagian dari pelaksanaan manajemen lahan itu sendiri. Komponen ini terdiri dari:

- a. Pengadmisitrasian lahan, termasuk pemetaan kepemilikan, harga lahan dan informasi-informasi lainnya yang akan bermanfaat bagi proses penyusunan rencana pemanfaatan lahan serta pelaksanaannya.
- b. Pembebasan lahan, oleh pemerintah, swasta dan masyarakat, baik melalui prosedur baku atau menurut cara-cara khusus (konsolidasi lahan)
- c. Perpajakan lahan, tidak hanya sebagai sumber pendapatan pemerintah, akan tetapi juga sebagai alat pengendali harga lahan dan pendukung perwujudan tata ruang kota. Sistem perpajakan lahan agar sesuai dengan rencana kota dan agar pemanfaatan lahan dapat sesuai dengan nilai ekonomi lahan bersangkutan.
- d. Kompensasi atau ganti rugi atas tanah yang dipakai untuk kepentingan pembangunan, seringkali menimbulkan konflik karena tidak adanya kesepakatan antara pemilik dengan pemakai. Cara-cara seperti konsolidasi dapat merupakan alternatif, menghindari keharusan menjual lahan dan menanggung bersama dengan pemilik lain di sekelilingnya yang ikut memperoleh manfaat.
- e. Pengembangan lahan (*land development*) sebagai bagian dalam proses manajemen lahan, dimana mencakup perencanaan jaringan prasarana dan tapak kawasan serta kegiatan-kegiatan teknis yang menyangkut perataan pembentukan permukaan (*cut and fill*) sampai kepada pembagian kapilng dan sertifikasi sehingga lahan yang bersangkutan siap untuk dibangun.
- f. Pengendalian dan pengawasan, terhadap pemanfaatan atau perubahan pemanfaatan lahan kota didasarkan pada instrumen-instrumen yang tersedia (kebijaksanaan, PP, dan lain-lain)

Bila komponen tersebut dijabarkan dalam lahan Kampung Kebonharjo maka dapat dijelaskan sebagai berikut:



Gambar 4.19 Komponen Manajemen Lahan Kebonharjo
Sumber: Hasil Analisa Penulis

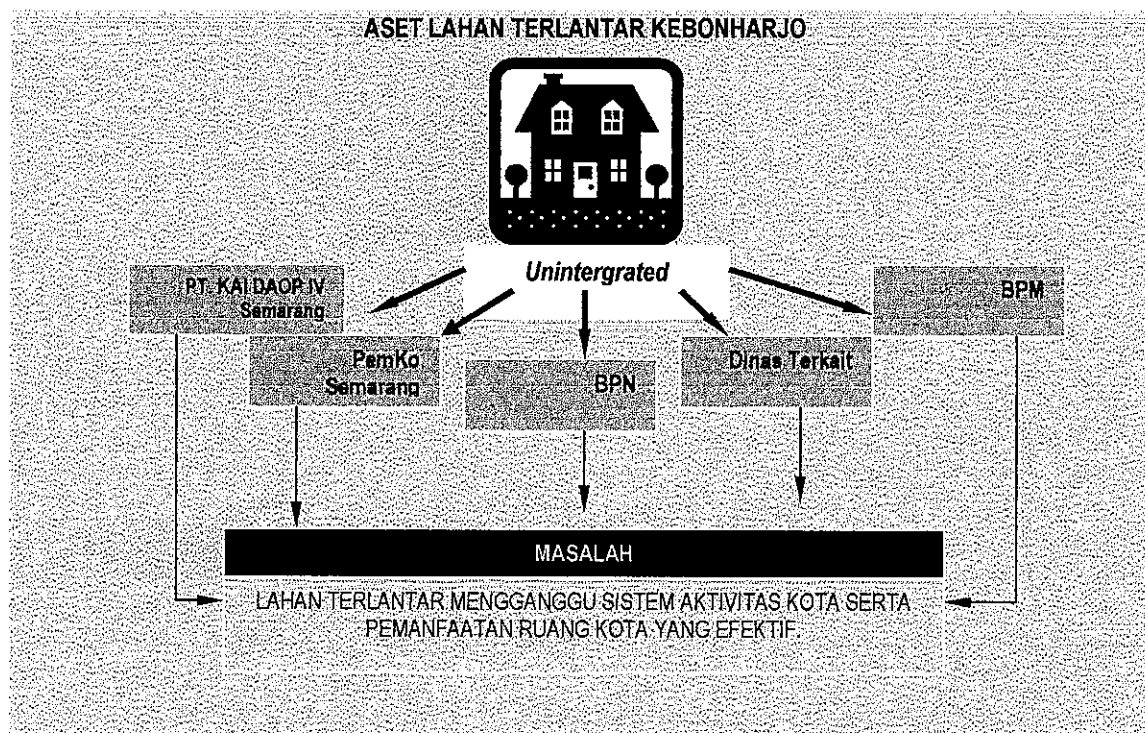
Setelah meninjau dan menganalisa dari keseluruhan komponen dalam manajemen lahan perkotaan ini, maka untuk melihat keterkaitannya dengan penataan ruang kota. Aspek manajemen lahan diuraikan atas unsur-unsur yang berhubungan dengan (Diklat Penataan Ruang dan Manajemen Lahan Perkotaan, 1998):

- a. Administrasi lahan merupakan kepranataan sistem pertanahan. Kegiatan dalam administrasi data lahan ini meliputi kegiatan-kegiatan yang berhubungan dengan pendaftaran lahan, disamping itu juga kegiatan yang berhubungan dengan pendataan pertanahan yang bermanfaat sebagai informasi. Adanya sistem pendataan yang baik akan berpengaruh kepada baiknya suatu analisis. Pendaftaran lahan selain bermanfaat bagi informasi pertanahan juga berguna bagi kapastian hukum terhadap mereka yang memiliki atau yang terlibat di dalam penggunaan lahan tersebut. Kepastian hukum dari hak atas lahan ini dapat diperoleh jika telah ada peta yang menunjukkan batas-batas bidang atau petak tanah yang jelas, adanya daftar-daftar (dalam hubungannya dengan pendaftaran hak bukti pemegang hak yang syah menurut hukum). Kegiatan ini hendaknya cepat tanggap terhadap dinamika perubahan dan penggunaan lahan lalu mengadakan revisi terhadap peta guna lahan
- b. Legalitas. Agar usaha pengelolaan berjalan lancar, aman dan adil diperlukan kekuatan yang menunjang dari segi hukum, suatu peraturan perundangan sebagai pedoman bagi pelaksana dan yang terlibat di dalam pembangunan itu. Unsur hukum di dalam manajemen lahan ini meliputi semua instrumen hukum mengenai pertanahan.
- c. Kelembagaan. Usaha pengelolaan akan berjalan lancar jika ada yang mengkoordinasikan kegiatan yang akan dilakukan dan ada pembagian tugas yang jelas terhadap pihak-pihak yang menjalankan kegiatan yang dilakukan. Dalam kegiatan pertanahan kota, demi lancarnya usaha-usaha pembangunan yang berhubungan dengan pertanahan perlu adanya kejelasan fungsi tugas pihak-pihak yang terlibat di dalamnya, kejelasan pihak atau instansi yang mengkoordinir perencanaan yang melaksanakan pembangunan dan yang melakukan pengendalian terhadap hasil pembangunan. Disamping itu perlu suatu koordinasi yang jelas antar pihak yang terlibat.

- d. Teknologi Informasi. Diperlukan model, teknik, alat bantu yang cepat tanggap sehingga dapat menunjang mensistematisasikan administrasi data lahan, penerapan peraturan perundangan, menyusun kelembagaan.

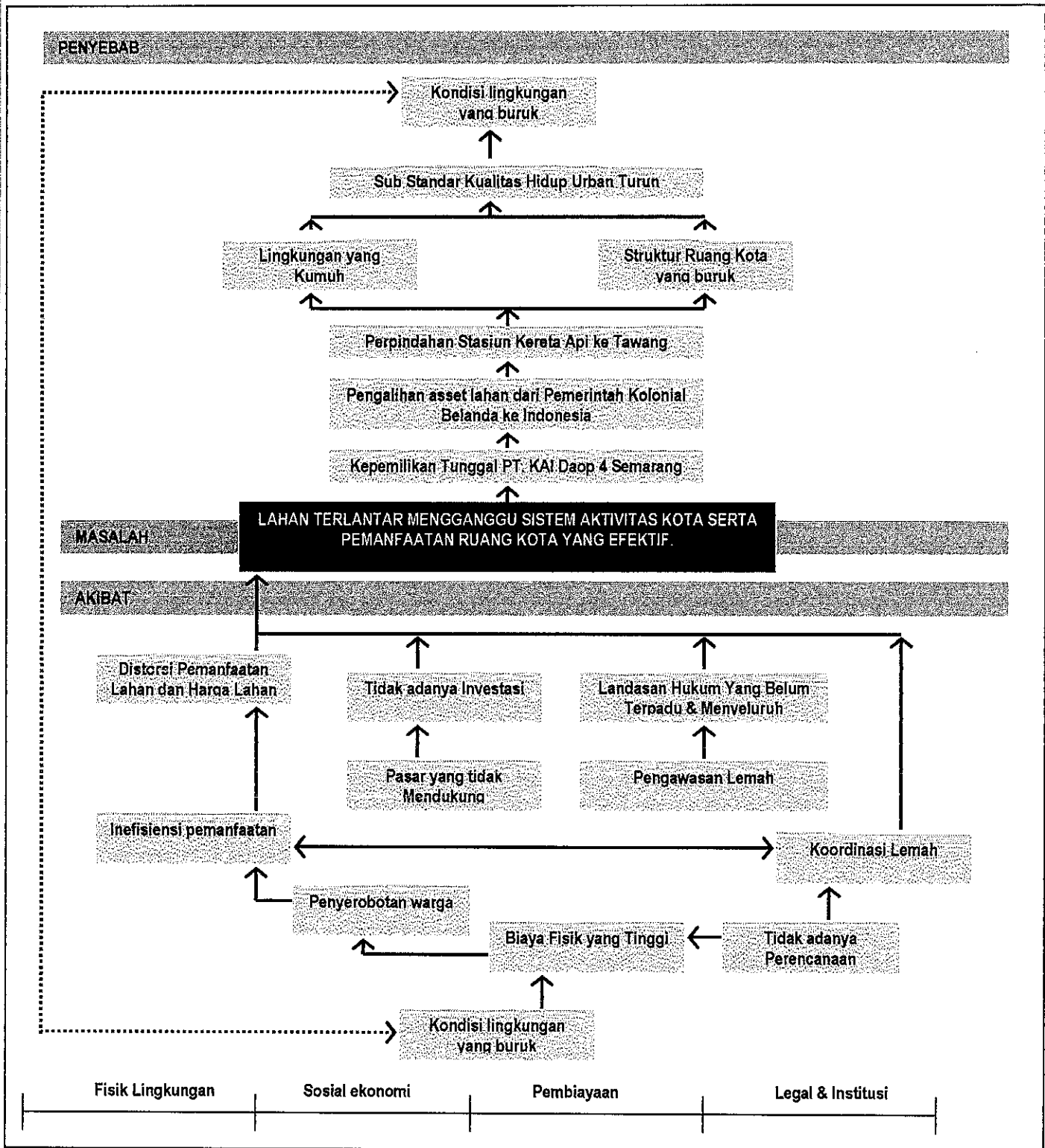
4.3.3.3 Penyebab dan Akibat Tidak Adanya Pengelolaan Lahan Kebonharjo

Pengelolaan lahan merupakan salah satu aspek di dalam penataan ruang perkotaan mempunyai unsur-unsur atau bagian yang dapat dilihat keterkaitannya dengan proses-prosedur-produk penataan ruang kota. Untuk itu perlu adanya kesesuaian berbagai unsur yang menyangkut aspek lahan perkotaan dengan proses, prosedur, produk penataan ruang kota baik pada tahap perencanaan, pelaksanaan maupun pengendaliannya (Diklat Penataan Ruang dan Manajemen Lahan Perkotaan, 1998).



Gambar 4.20 Masalah Lahan Terlantar
Sumber: Hasil Analisis

Sedangkan penjabaran akibat dan penyebabnya tidak adanya pengelolaan lahan adalah:



Gambar 4.21 Penyebab dan Akibat dari Tidak Adanya Pengelolaan Lahan Kebonharjo
 Sumber : Hasil Analisis

4.3.3.4 Perkembangan Kondisi Lahan Pengelolaan Lahan Kebonharjo

Kegiatan Manajemen lahan kota Semarang banyak dilakukan oleh pihak BAPPEDA kota Semarang. Karena kewenangannya yang sangat luas, menyeluruh sehingga sampai saat ini belum banyak merencanakan suatu kawasan dengan mendetil hingga implementasi dan pengawasan kawasan yang menyeluruh pula. Kegiatan yang biasa dilakukan dan merupakan bagian dari kegiatan manajemen lahan adalah Rencana Tata Guna Lahan. Selain itu inventarisasi lahan dilakukan oleh badan lain yaitu BPN, pembangunan fisik dilakukan oleh dinas Kimpraswil ataupun badan terkait lainnya, yang masing-masing berdiri sendiri tidak berkoordinasi satu sama lain dalam merancang suatu pembangunan ataupun perbaikan suatu kawasan, sehingga hal ini menjadi beban tugas masing-masing badan dan menjadi tuntutan perlunya pengelolaan lahan di Kota Semarang sehingga dicapai suatu kondisi kawasan yang diinginkan oleh semua pihak yang terlibat di dalamnya.

Sebenarnya berkaitan dengan penataan ruang kota, inti yang diatur dan dikelola dalam manajemen lahan adalah kegiatan-kegiatan yang berhubungan dengan (Diklat Penataan Ruang dan Manajemen Lahan Perkotaan, 1998):

a. penyediaan lahan

Usaha penyediaan lahan ini juga berkaitan erat dengan adanya kecenderungan meningkatnya motivasi dan pertimbangan para penanam modal untuk mengembangkan kawasan fungsional di kota-kota besar di Indonesia. Berdasarkan pertimbangan-pertimbangan mekanisme produksi dan pasar telah mendorong para investor untuk memikirkan kemungkinan penempatan kawasan kegiatan fungsional perkotaan tersebut di wilayah yang kadang-kadang tidak sesuai di dalam RTRK.

b. pemanfaatan lahan

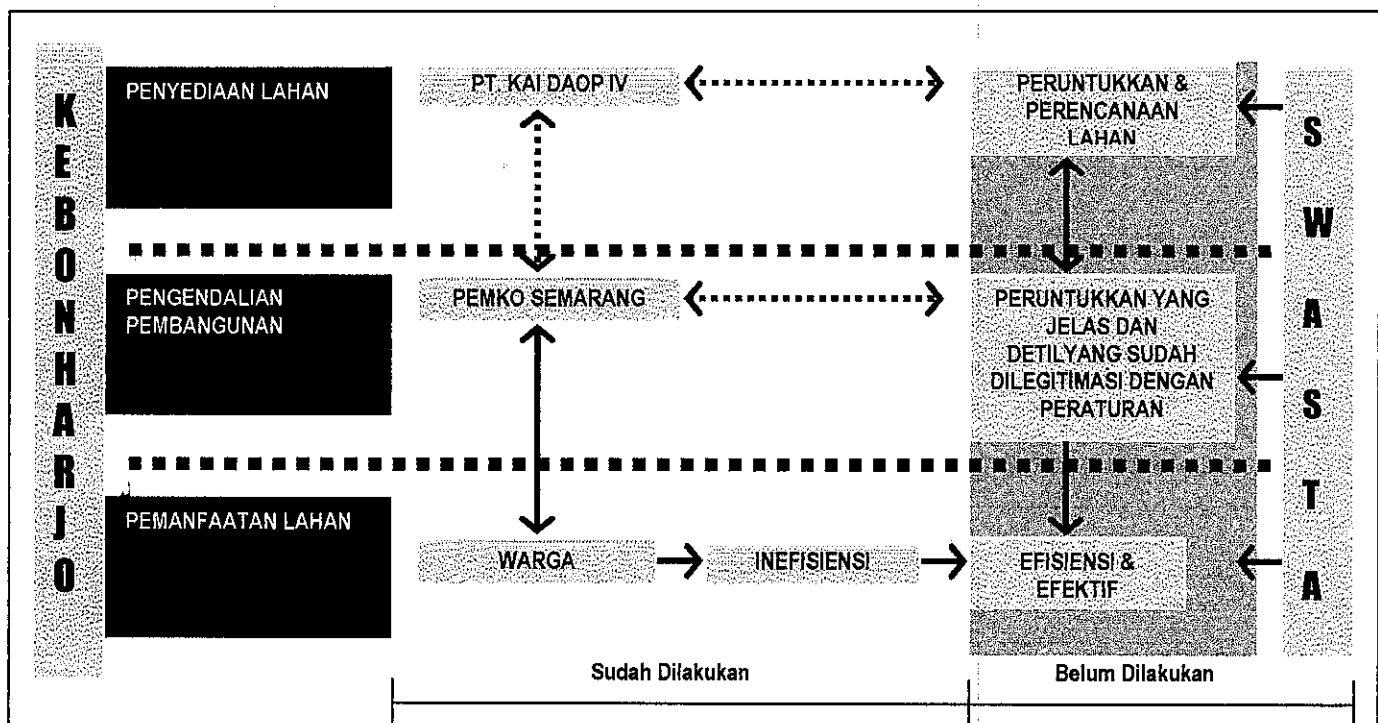
Pemanfaatan lahan sering kurang efisien. Bahkan seringkali karena ketiadaan rencana tata guna lahan atau adanya pelanggaran ketentuan peruntukkna, terjadinya suatu penggunaan lahan campuran (*mix use*), misalnya bangunan pemerintah/ perkantoran beada di dalam kawasan perdagangan atau sebaliknya, bangunan perumahan di daerah industri, pabrik ataupun sebaliknya.

c. pengendalian pembangunan.

Perlunya ada monitoring atau pengendalian terhadap hasil pembangunan yang melanggar ketentuan yang ada. Pengawasan ini merupakan hal yang sangat penting dalam proses penerapan rencananya. Hal ini masih lemah dalam sistem perencanaan di Indonesia pada umumnya. Terbukti banyaknya lahan-lahan *mix use* di pusat kota. Dalam Optimalisasi PEMBERDAYAAN Harta Kekayaan Negara oleh Doli Siregar dipaparkan bahwa pengawasan terdiri dari

Perlunya ada monitoring atau pengendalian terhadap hasil pembangunan yang melanggar ketentuan yang ada. Pengawasan ini merupakan hal yang sangat penting dalam proses penerapan rencananya. Hal ini masih lemah dalam sistem perencanaan di Indonesia pada umumnya. Terbukti banyaknya lahan-lahan *mix use* di pusat kota

Bila disesuaikan dengan kegiatan pengelolaan suatu lahan maka perkembangan pengelolaan lahan kebonharjo dapat digambarkan secara garis besar sebagai berikut



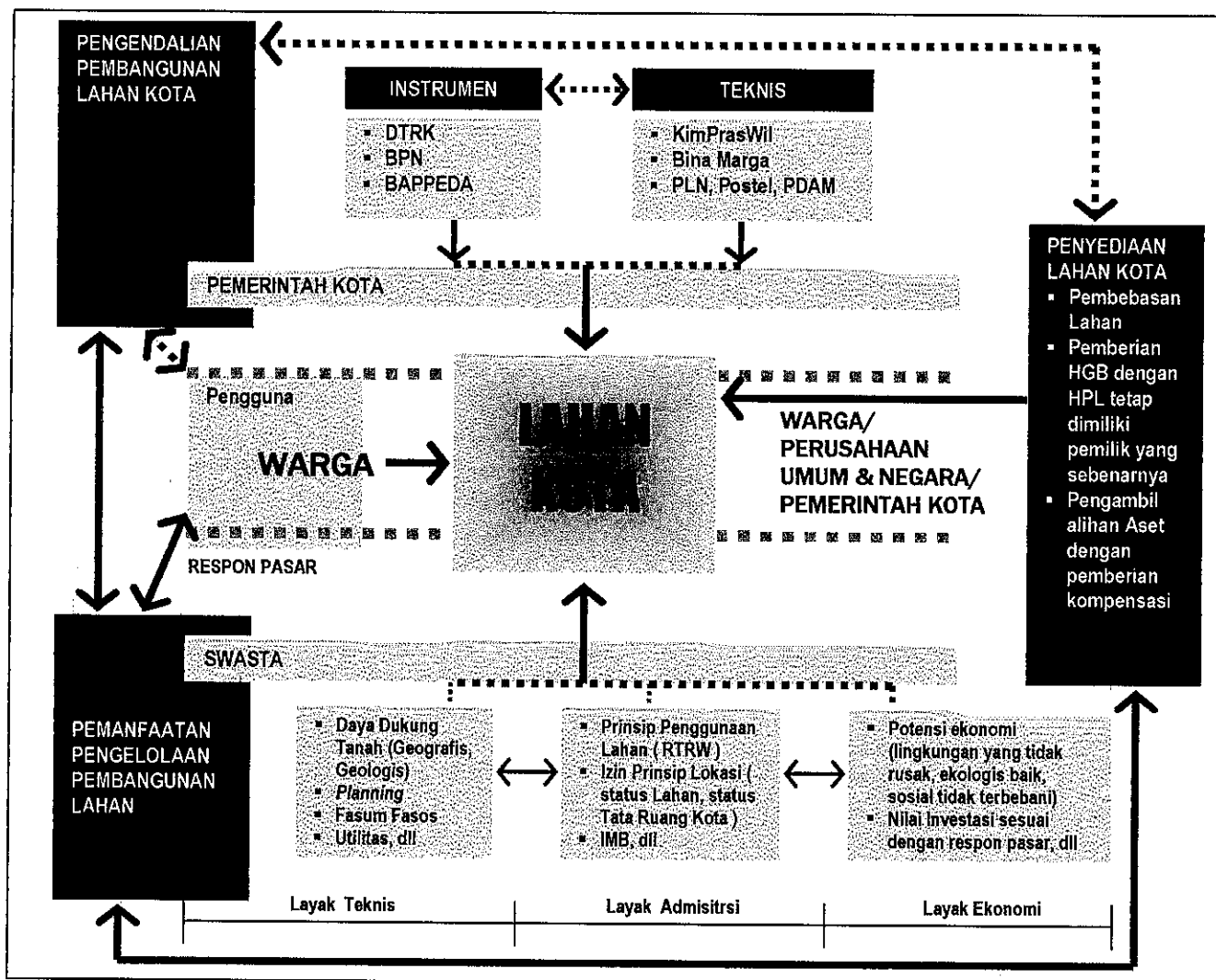
Gambar 4.22 Perkembangan Kegiatan Pengelolaan Lahan Kebonharjo
Sumber: Hasil Analisis

Selama ini pengawasan perencanaan, pemanfaatan dan pengelolaan terdapat beberapa permasalahan:

1. pengawasan yang saling tumpang tindih, hal ini dikarenakan banyak badan ataupun dinas yang memiliki fungsi kerja hampir sama. Keadaan yang demikian sangatlah tidak efektif dan efisien sekaligus menyebabkan pengembangan dan pembangunan menjadi tidak lancar dan tidak berhasil baik.
2. Kurang optimalnya koordinasi antar institusi pengawasan, pemanfaatan, pengelolaan, perencanaan
3. Lingkup pengawasan yang hanya pada aspek finansial (akuntansi), belum mengarah kepada aspek evaluasi pemanfaatan, optimalisasi pemanfaatan, dan pemantauan kinerja pemanfaatan secara menyeluruh.

4.3.3.5 Mekanisme/ Proses Interaksi Stakeholders

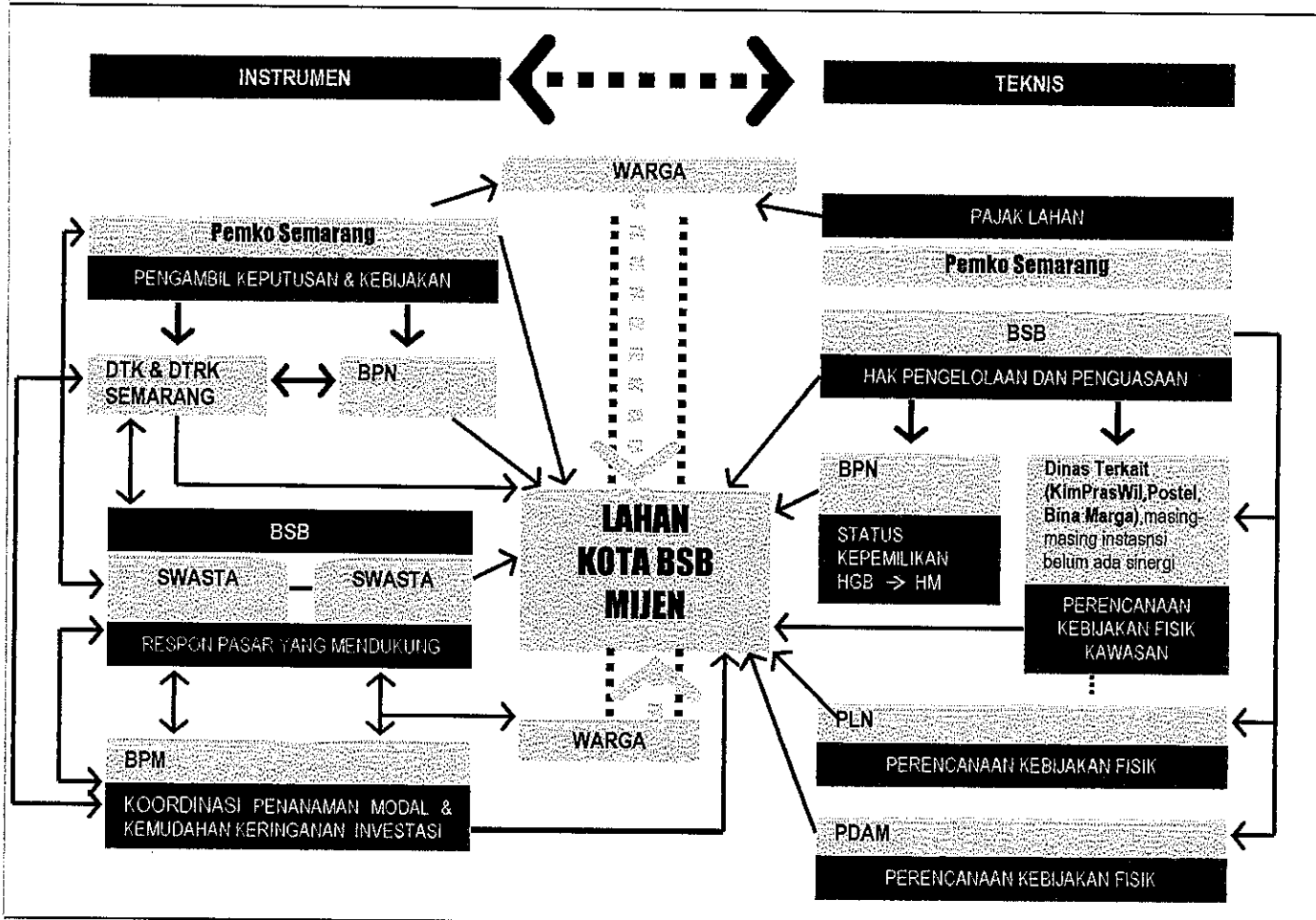
Dalam pengelolaan suatu kawasan perlu adanya suatu legalitas maupun sinergi antar badan terkait. Di Indonesia peraturan yang dibentuk sudah baik dan sudah memayungi pelaksanaan dalam hal pengelolaan dan pemanfaatan lahan namun koordinasi dan sinergi antar instansi masih sulit dilakukan. Keadaan yang demikian akan menyebabkan kegiatan pembangunan lahan menjadi tidak efektif dan efisien.



Gambar 4.23 **Mekanisme Stakeholders** dari Segi Pandang Pelaku Pasar
 Sumber: Hasil wawancara dengan Ir. Joko Susanto Ketua REI Jateng, 2004

Bagan diatas menunjukkan masih kurangnya koordinasi dan sinergi antar instansi yang terkait. Keadaan ini ditunjukkan oleh garis putus-putus yang menandakan bahwa seharusnya ada koordinasi namun saat ini belum ada. Sehingga bila diagram ini garis putus-putusnya dihilangkan maka akan timbul kepincangan atau tidak seimbang. Padahal idealnya diagram ini berbentuk seperti layaknya siklus.

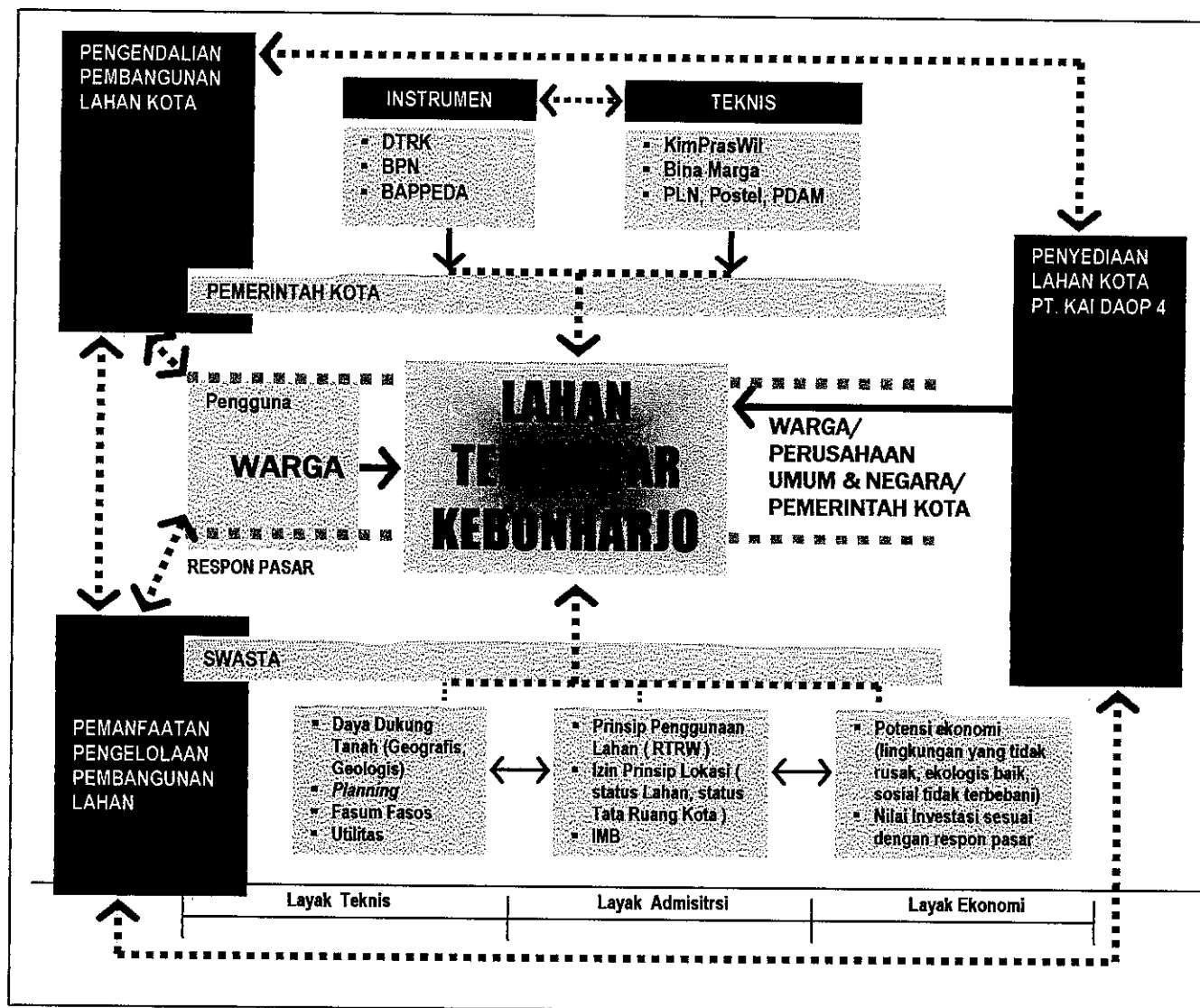
Keadaan serupa terjadi di pengelolaan lahan Kampung Kebonharjo. Namun demikian keadaan Kebonharjo lebih mirip dengan apa yang terjadi pada pengelolaan lahan



Gambar 4.25 Sinergi Mekanisme Pengelolaan oleh Pelaku Pasar BSB
 Sumber: Wawancara dengan KaDiv Perencanaan Ir. Husni, 2004

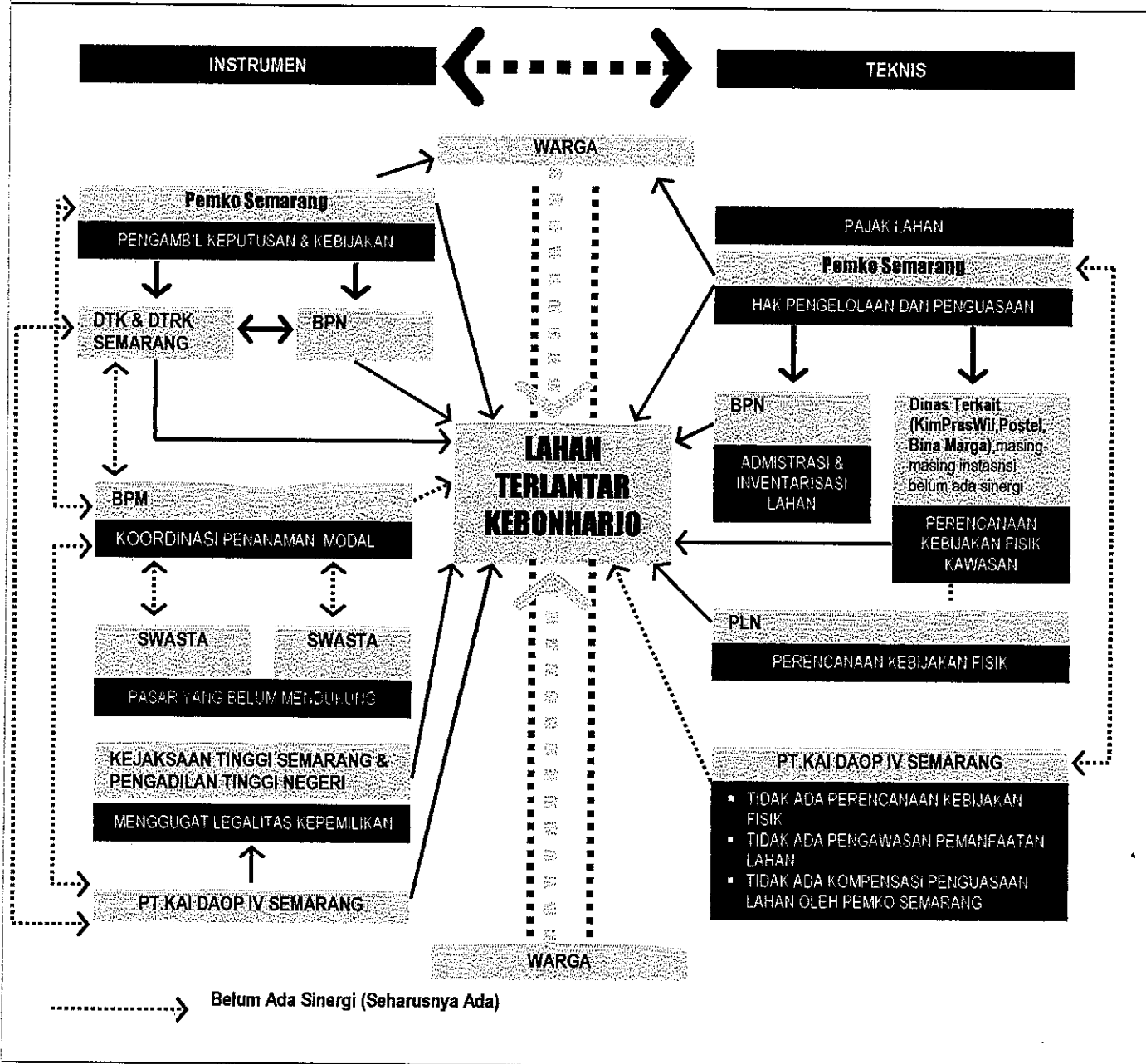
Bagan ini menunjukkan pengelolaan lahan yang hampir sempurna yang dilakukan oleh pelaku pasar namun masih nampak kurangnya sinergi dan koordinasi dari instansi-instansi terkait terutama dalam hal dampak perubahan fungsi lahan yang berubah pada masa yang datang. Sehingga dalam suatu pembangunan pelaku pasar juga perlu memperhatikan manfaat dan tanggung jawab terhadap lingkungan sekitarnya (wawancara dengan Ketua REI Jateng, 2004). Sedangkan kurangnya sinergi dan koordinasi pemerintah kota dalam mekanisme pengelolaan lahan terjadi karena kurangnya petunjuk persyaratan teknis yang ada hanyalah *blue print strategy* yang lebih pada faktor 2 dimensi saja.

Seperti yang telah digambarkan pada gambar 4.17 yang menyatakan perlunya sinergi antar para *stakeholder* lahan yang berfungsi sebagai penyedia, pemanfaatan pengelola serta pengendali pembangunan lahan sekaligus dengan pengguna lahan tersebut, maka apa yang terjadi di kampung Kebonharjo adalah adanya kepincangan sinergi yang merupakan salah satu penyebab terjadinya lahan terlantar kampung Kebonharjo. Seperti yang digambarkan berikut ini:



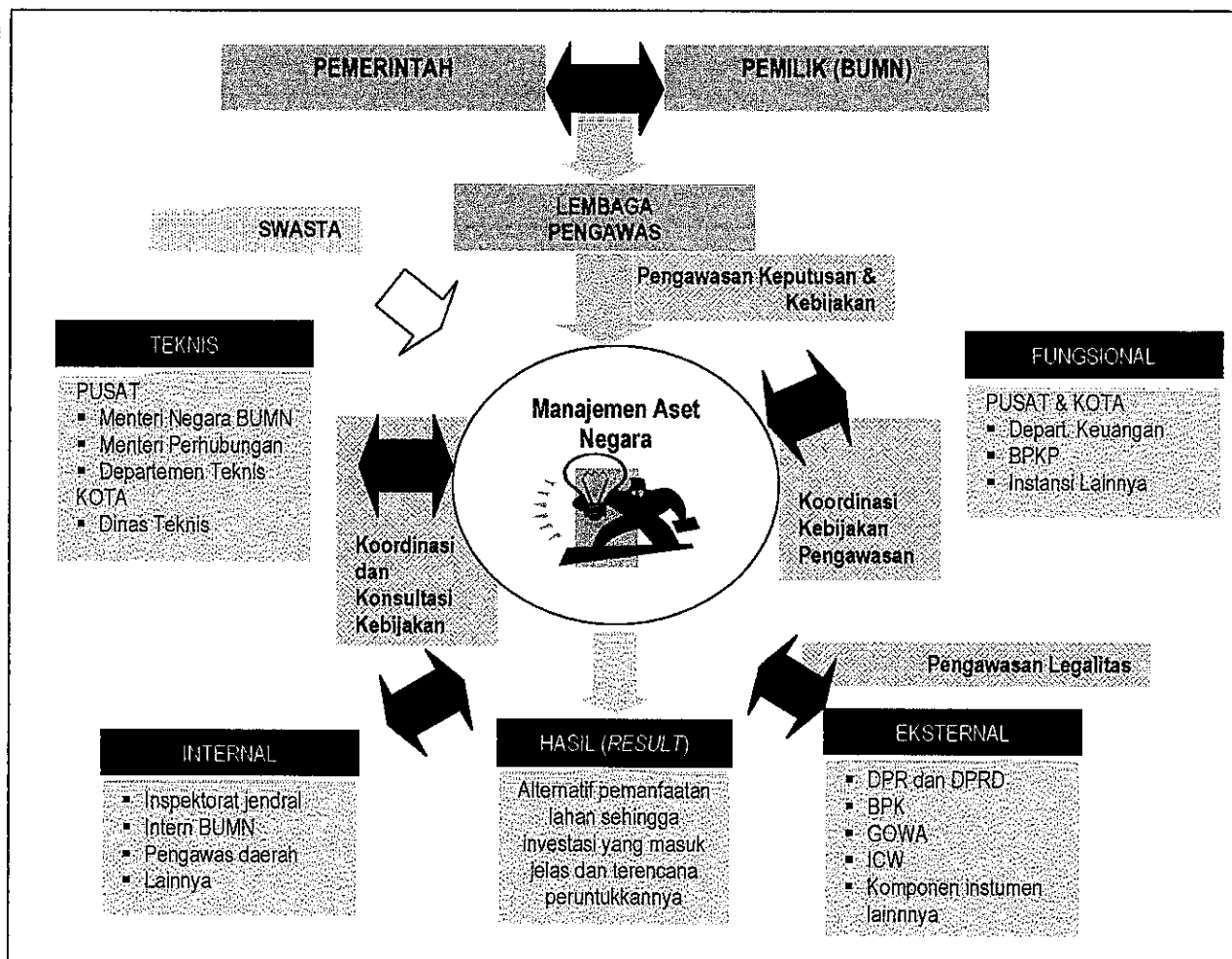
Gambar 4.26 Mekanisme Sinergi *Stake Holder* Lahan Kebonharjo
Sumber: Hasil Analisis dan Olahan

Dari diagram diatas tampak sekali masih banyak sekali garis-garis putus yang menunjukkan sinergi dan koordinasi yang belum ada. Bagan ini diperjelas dengan bagan dibawah ini yang menjelaskan koordinasi antar instansi:



Gambar 4.27 Sinergi Stakeholders saat ini dalam rangka Pengelolaan Lahan Kebonharjo
Sumber: Hasil Analisis dan Olahan

Sedangkan *framework* pengelolaan lahan aset negara yang bersinergi antar badan-badan pengelolaan aset negara adalah (Siregar, Doli, 2002, 217)



Gambar 4.28 Sinergi Badan Pengelola Aset Negara
Sumber: Siregar, Doli, 2002, 217

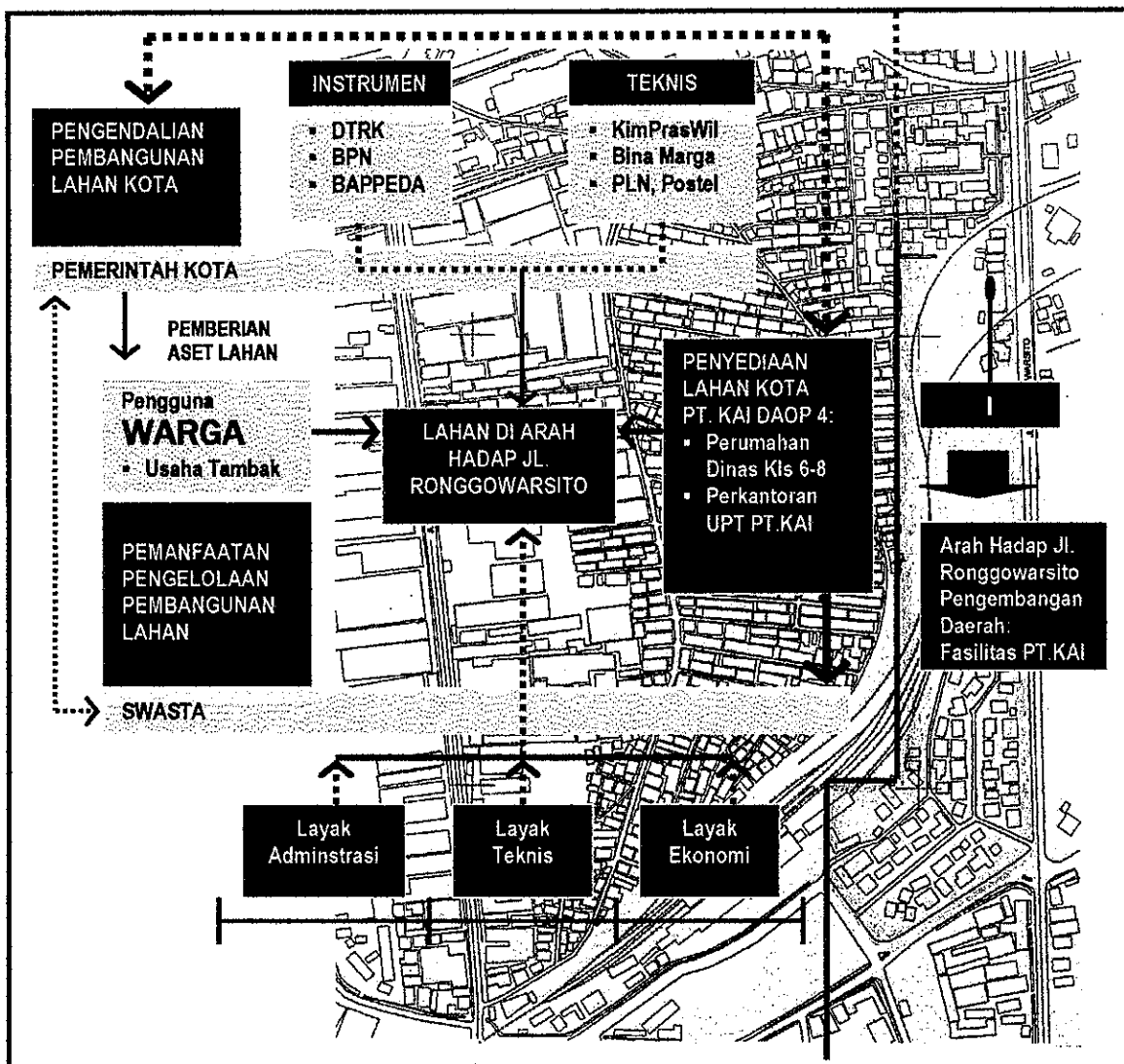
Adapun sinergi kerja dengan berbagai instansi dan lembaga kaitannya dengan pengelolaan lahan terlantar kota juga sangat penting diwujudkan dalam rangka keberhasilan operasi kerja dan implementasi strategi pengelolaan lahan terlantar kota. Sinergi kerja dan kerjasama dalam rangka mengakomodasi berbagai kepentingan yang terkait dengan hak penguasaan serta kewenangan pengelolaan. Dengan demikian sinergi eksekutif, legislatif dan yudikatif menjadi suatu keharusan. Termasuk dalam hal ini adalah pengawasan dari

masyarakat umum. Selain itu perlu adanya suatu lembaga yang berdiri sendiri guna mengelola suatu lahan apalagi bila lahan tersebut terkait dengan kepentingan banyak pihak.

4.3.3.6 Mekanisme/ Proses Interaksi *Stakeholder* Tiap Tipologi.

Lahan Kebonharjo memiliki 4 (empat) karakteristik kawasan. Tiap karakteristik kawasan memiliki mekanisme interaksi yang berbeda-beda pada penggunaan lahan tersebut.

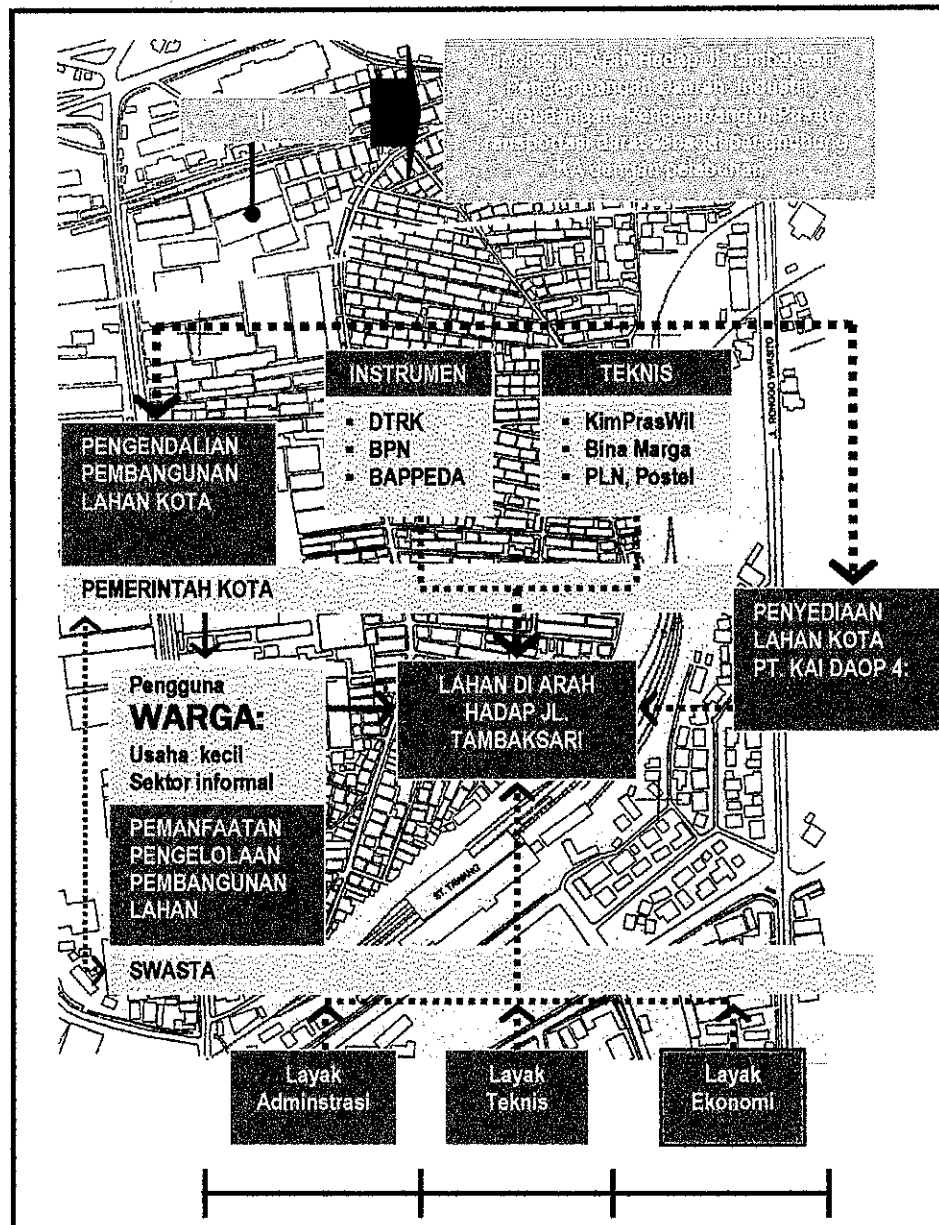
1. Tipologi I Arah Hadap Jl. Ronggowarsito



Gambar 4.29 Pola Interaksi *Stakeholders* di Arah Hadap Jl. Ronggowarsito
Sumber: Hasil Analisis Penulis

Dari gambar di atas tampak bahwa semua *stakeholders*, PT.KAI, warga serta pemerintah berperan dalam pemanfaatan dan pengelolaan lahan Kebonharjo saat ini. Namun interaksi satu sama lain masih lemah.

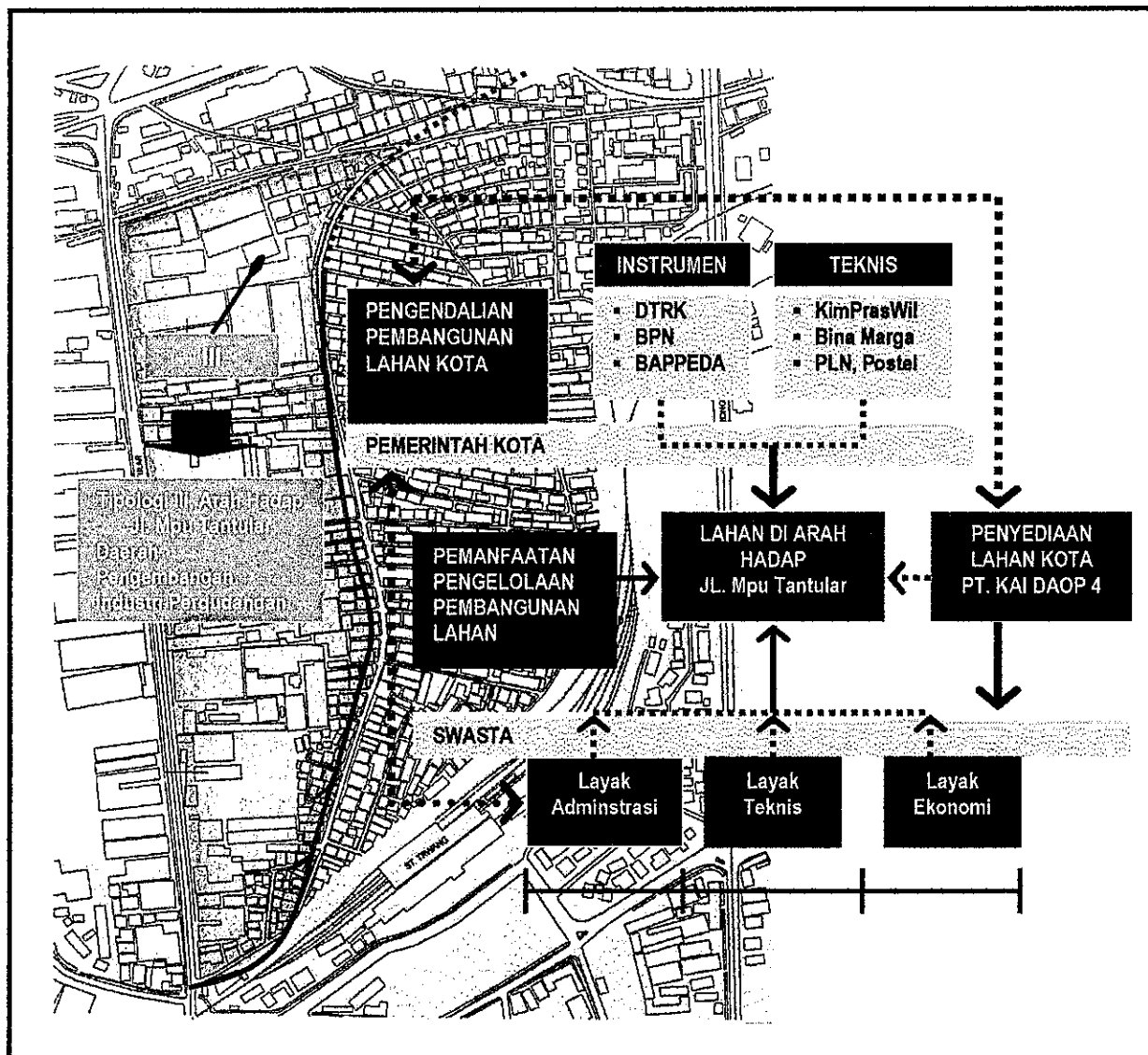
2. Tipologi II. Arah Hadap Jl. Tambak Sari



Gambar 4.30 Pola Interaksi *Stakeholders* Di Arah Hadap Jl. TambakSari
Sumber: Hasil Analisis Penulis

Warga memanfaatkan lahan di kawasan ini untuk sektor informal.

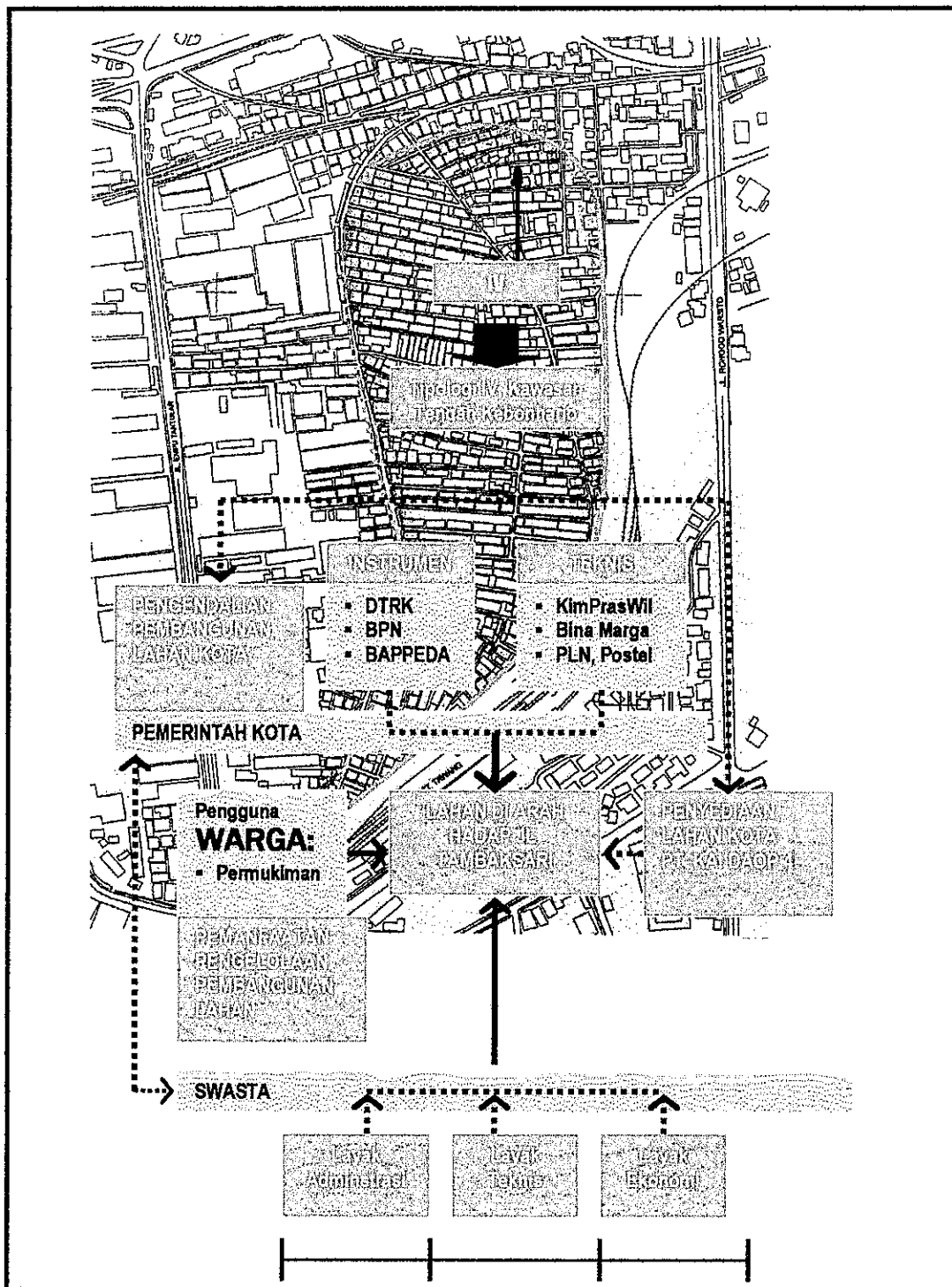
3. Tipologi III Arah Hadap Jl. Mpu Tantular



Gambar 4.31 Pola Interraksi Stakeholders Di Arah Hadap Jl. Mpu Tantular

Sumber: Hasil Analisis Penulis

4. Tipologi IV



Gambar 4.32 Pola Interraksi Stakeholders Di Tengah Kawasan
 Sumber: Hasil Analisis Penulis

4.4 Pola Pendekatan Pengelolaan dan Pemanfaatan Lahan Kebonharjo

4.4.1 Pola Pendekatan Pengelolaan Lahan Kebonharjo

4.4.1.1 Latar Belakang

Latar belakang perlunya suatu pengelolaan lahan adalah belum adanya suatu perumusan dan penerapan strategi pengembangan suatu lahan yang sangat ditentukan oleh kajian terhadap faktor-faktor eksternal dan internal; potensi dan kendala sehingga dapat dianalisa strategi pengembangan lahan dalam jangka panjang, jangka pendek dan strategi-strategi yang dilakukan untuk meningkatkan pemanfaatan lahan (Diklat Penataan Ruang dan Manajemen Lahan Perkotaan, 1998).

Kondisi lahan Kebonharjo yang terlantar dan buruk menyebabkan lahan tidak digunakan secara optimal sedangkan di satu sisi lahan ini memiliki potensi dan kendala dengan faktor eksternal dan internal yang mempengaruhi turut memperparah keadaan lahan saat ini karena tidak adanya pengelolaan lahan Kampung Kebonharjo. Keadaan ini erat kaitannya dengan peranan manajemen lahan dalam penataan ruang kota, kurang efektifnya manajemen lahan menyebabkan tidak efektifnya penataan ruang kota (Diklat Penataan Ruang dan Manajemen Lahan Perkotaan, 1998).

4.4.1.2 Hak Kepemilikan secara Finansial (*Financial Interest*) dan Hukum (*Legal Interest*)

Hak kepemilikan secara finansial di dalam properti berasal dari pembagian hukum atas hak kepemilikan saham dalam kegiatan bisnis dan hak atas penguasaan tanah dan bangunan (*real property*) (misalnya: *maatschap/ partnership*, sindikasi, Perseroan Terbatas, penyewaan bersama, *joint venture*), dari perjanjian pemberian atas suatu hak opsi untuk membeli atau menjual property (misalnya tanah hak dan bangunann, saham, atau instrumen-instrumen finansial lainnya) dengan harga yang disebutkan di dalam jangka waktu yang telah ditentukan atau dari pembentukan instrument investasi yang dijamin sekelompok (*pooled*) aset-aset *real estate*.

Dari segi hukum PT. KAI memiliki hak atas kepemilikan lahan Kebonharjo namun hak kepemilikan secara finansial atau pemanfaatannya sudah lama dipegang oleh warga. Tetapi hal yang patut diperhatikan bahwa hak kepemilikan lahan secara finansial secara hukum merupakan hak kepemilikan lahan secara sah, sehingga sampai saat ini keputusan pengadilan Semarang yang membenarkan PT. KAI daop IV sebagai pemilik sah, hal ini sudah dijelaskan pada subbab sebelumnya.

Menurut pelaku pasar suatu hak milik lahan tidak dapat dipindahtangankan, bila hal ini terjadi maka akan menjadi preseden buruk dikemudian hari terutama dari pihak swasta dalam hal legitimasi status kepemilikan lahan.

4.4.1.4 Konsepsi Kelembagaan Pengelolaan Lahan Kebonharjo

Kelembagaan ini haruslah menjadi lembaga yang memiliki otoritas yang berkoordinasi dengan pihak-pihak, badan pemerintah yang terkait.

Dengan demikian fungsi-fungsi tersebut berada pada satu lembaga untuk memudahkan dalam pengelolaan asset lahan. Hal ini yang masih menjadi kesulitan dalam mewujudkannya terutama di Kota Semarang, karena masing-masing badan masih berdiri sendiri serta koordinasi yang kurang maksimal.

Disini penting upaya pengamanan dan penyelamatan lahan terlantar milik Negara. Hal ini seharusnya terimplementasikan dalam suatu proses optimalisasi pengelolaan lahan Negara. Berkaitan dengan pengamanan dan penyelamatan lahan Negara tersebut, sudah barang tentu perlu memahami aspek legalitas penguasaan lahan. Begitupun dalam aspek peruntukkan, aspek penggunaan dan aspek pemeliharaan lahan Negara.

Selama ini, dalam penanganan lahan Negara tampak hampir semua instansi pemerintah cenderung kurang memahami aspek hukum berkaitan dengan penguasaan dan pemanfaatannya. Padahal jika aspek hukumnya diabaikan, Negara akan dirugikan karena tidak terjaminnya optimalisasi pemanfaatan dan pengelolaan. Selain itu implementasi pengawasan dan pengendalian pemanfaatan lahan milik Negara menjadi sulit dilaksanakan secara optimal. Dalam hal ini seperti kasus *ruislag*, *join venture*, BOT dll.

PT.KAI saat ini belum secara optimal mengambil keputusan untuk menyusun strategi pendayaagunaan lahan Negara yang berada di dalam tanggung jawabnya.

Penyusunan strategi pendayagunaan lahan dapat dilakuakn dengan pihak swasta melalui analisis optimalisasi asset (*highest and best use*), kerja sama pemanfaatan melalui perjanjian kerjasama BOT, *joint venture*, program privatisasi, penjualan asset, atau straetgi lainnya, serta upaya untuk melakukan efisiensi kepemilikan maupun penggunaannya.

Singkatnya peran dan kepentingn pengelolaan lahan terlantarmilik Negara dapat diwujudkan melalui dua hal poko yang sangat penting dalam implementasi pengelolaan yang optimal, efisien dan transparan. Dua hal pokok itu adalah:

1. Perlunya lembaga atau badan yang secara independent dan transparan berwenang mengelola lahan terlantar PT.KAI daop IV Semarang.
2. Perlu adanya *blue print* strategi pengelolaan yang jelas dan menyeluruh dan mampu memperlihatkan profesionalisme kerja dalam bentuk 2D dan 3D.

Sedangkan masing-masing pihak perlu melakukan

1. Pemerintah kota Semarang

- a. adanya koordinasi dan sinergi antar badan dan instansi terkait dengan lahan terutama dalam hal perencanaan dan peruntukkan lahan kosong dan terlantar milik Negara tersebut yang dibawah tanggungjawab PT.KAI dan belum dikembangkan serta dikelola.
- b. adanya kejelasan dan pengambilan keputusan berkaitan dengan pengelolaan lahan terlantar. Hal ini dirasa perlu agar insiden penyerahan asset lahan oleh kota ke warga tidak menjadi preseden buruk akan lahan-lahan terlantar milik negara dibawah tanggungjawab BUMN lainnya
- c. adanya pengakuan legalitas atas hak kepemilikan lahan Negara kepada PT.KAI yang memiliki tanggung jawab atas lahan tersebut yang selanjutnya bersama-sama dengan PT.KAI tersebut melakukan apa yang telah disebut pada item pertama
- d. adanya pengawasan terhadap pemanfaatan lahan kosong dan terlantar milik PT.KAI Daop IV Semarang.
- e. Menggerakkan respon pasar yang positif dengan memberikan kemudahan investasi, perbaikan lingkungan dan infrastruktur. Karena pada dasarnya lahan-lahan milik PT.KAI berada pada lokasi yang strategis.

- f. bersama-sama dengan PT.KAI mewujudkan lembaga pengelola lahan terlantar Kebonharjo yang independent yang memiliki ruang lingkup kewenangan yang jelas, legitimasi dan transparan serta profesional. Lembaga pengelolaan lahan terlantar ini sekaligus menjadi penengah dan mengakomodir pihak-pihak terkait baik pihak swasta sebagai pelaku pasar, instansi dan badan pemerintah yang terkait serta warga dan PT.KAI itu sendiri

2. PT.KAI Daop IV Semarang

- a. mewujudkan sinergi kerja dengan pemerintah kota Semarang dan badan-badan, instansi-instansi terkait di dalamnya.
- b. memfasilitasi pelaku pasar dengan memberikan HGB yang melekat pada HPL tanah Negara dalam hal ini juga bekerja sama dengan pihak kota Semarang yaitu BPN. Pelaku pasar lebih menyukai lahan dengan status HGB karena bagi mereka dalam pengajuan kredit ke Bank akan lebih mudah.
- c. memberikan kemudahan investasi kepada pelaku pasar dengan pemberian HGB parsial pada lahan tersebut.
- d. bersama-sama dengan PT.KAI mewujudkan lembaga pengelola lahan terlantar Kebonharjo yang independent yang memiliki ruang lingkup kewenangan yang jelas, legitimasi dan transparan serta profesional. Lembaga pengelolaan lahan terlantar ini sekaligus menjadi penengah dan mengakomodir pihak-pihak terkait baik pihak swasta sebagai pelaku pasar, instansi dan badan pemerintah yang terkait serta warga dan PT.KAI itu sendiri.

4.4.1.4 Konsepsi Operasional Kelembagaan Manajemen Lahan Kebonharjo

Dalam pengelolaan lahan Kampung Kebonharjo perlu adanya suatu manajemen lahan bersama antara para pengendil kota serta PT.KAI Daop IV Semarang. Manajemen ini seharusnya merupakan salah satu bagian dari suatu fungsi bank tanah (*land banking*) yang mana tiap kota semestinya memiliki. Hal ini mengingat banyaknya kebutuhan/ *demand* lahan yang besar namun *supply* lahan tidak mampu mengimbangnya. Manajemen ini harus memiliki otoritas guna mengimplementasikan rencana pengembangan, semua bentuk kerjasama harus saling menguntungkan. Namun demikian semua keputusan penting tetap

diambil oleh PT. KAI daop IV Semarang dengan PemKo Semarang sebagai lembaga institusi yang berwenang penuh atas lahan tersebut serta hubungannya dengan pengelolaan tata ruangnya.

Pengelolaan lahan (*land management*) Kebonharjo bertugas melakukan manajemen pertanahan di Kampung Kebonharjo serta melakukan analisis, penetapan strategi dan pengelolaan implementasi berkaitan dengan pertanahan. Adapun kegiatan manajemen lahan berkenaan dengan kebijakan yang mengatur, mengendalikan mengarahkan, serta mengoptimalkan penguasaan lahan oleh negara, swasta, maupun individu masyarakat. Manajemen lahan ini dapat merupakan embrio dari pembentukan bank tanah (*land banking*). Namun demikian hal utama yang patut diperhatikan dalam mengelola kawasan ini adalah status kepemilikan.

Kelembagaan manajemen lahan Kebonharjo ini merupakan salah satu syarat guna keberhasilan tujuan, fungsi dan manfaat manajemen ini. Hal ini memang sudah menjadi permasalahan umum berkaitan dengan kurang adanya keterpaduan gerak antar berbagai institusi yang terkait, khususnya berkenaan dengan pertanahan. Untuk itu perlu adanya institusi yang memadukan pembangunan baik di tingkat wilayah propinsi ataupun kabupaten./kota, yaitu yang dikenal dengan *board of development*.

Perlu adanya otoritas dan wewenang yang memungkinkan berjalannya rencana, program, serta pelaksanaan fungsi lembaga manajemen lahan ini. Lembaga ini perlu memiliki kemampuan untuk menguasai aset serta menentukan perencanaan yang tepat namun seimbang dalam artian manajemen lahan untuk publik ataupun manajemen lahan untuk kegiatan swasta. Mungkin perlu melakukan kemitraan dengan berbagai LSM, konsultan pembangunan, konsultasi properti dan penilaian, institusi riset, lembaga penelitian, perguruan tinggi, dan lain-lain untuk mendukung dan mengefisienkan kerja lembaga ini. Adapun kebijakan yang berkaitan dengan kelembagaan manajemen lahan Kebonharjo meliputi aspek:

- a. Legalitas dan administrasi lembaga manajemen lahan Kebonharjo, terdiri dari:
 - 1) legalitas yang kuat dalam bentuk undang-undang atau peraturan lainnya, hal ini diperlukan dalam menunjang operasional lembaga manajemen lahan ini.

- 2) inventarisasi administrasi lahan dan pengembangan sistem *database*. Inventarisasi ini berfungsi untuk memilah-milah lahan dengan karakteristik potensial beserta administrasinya seperti status kepemilikan, ijin bangunan, pemetaan dan zoning peruntukkan lahan/ pemanfaatan lahan yang terbagi atas 4 tipologi pemanfaatan lahan.
- 3) Penertiban sertifikasi lahan dan perizinan penggunaan lahan. Saat ini status kepemilikan lahan Kebonharjo merupakan persoalan yang sangat menggajal dalam hal pengembangannya selanjutnya. Hingga saat ini persoalan tersebut berlarut-larut dan belum ada penyelesaiannya. Perlu adanya suatu legalisasi yang tegas dan jelas untuk menyelesaikan masalah ini.
- 4) Keterpaduan kerja dengan berbagai instansi terkait. Keterpaduan ini akan sangat mempermudah proses implementasi pembangunan kawasan Kebonharjo selanjutnya, sehingga program masing-masing instansi dapat optimal, efisien dan efektif.

b. Manajemen administrasi lahan Kebonharjo, meliputi:

- 1) struktur organisasi lembaga, struktur ini akan dijelaskan pada subab selanjutnya
- 2) posisi lembaga dengan lembaga pertanahan, keruangan, dan infrastruktur lainnya, hal ini juga akan dijelaskan pada subab berikutnya.

c. Fungsi kewenangan dan tugas lembaga Manajemen Lahan Kebonharjo

Wewenang dan pembagian kerja manajemen lahan Kebonharjo adalah:

1) *Land Keeper*

- Inventarisasi dan pengembangan database lahan kampung Kebonharjo.
- Adminstrasi dan sistem informasi lahan kampung Kabonharjo

2) *Land Warrantee*

- Menjamin nilai lahan dan efisiensi pasar lahan di sekitar kampung Kebonharjo
- Mengamankan peruntukan dan pemanfaatan lahan kampung Kebonharjo

3) *Land Purchaser*

- Hak penguasaan lahan kampung Kebonharjo, hal ini diperlukan agar memudahkan dalam pengembangan lahan

- Penetapan harga lahan Kebonharjo yang terkait dengan persepsi kesamaan nilai lahan yang satu (PBB dan BPN)

4) *Land Valuer*

- Melakukan penilaian lahan Kebonharjo yang obyektif dalam menentukan satu nilai lahan yang berlaku untuk berbagai keperluan
- Menentukan acuan nilai lahan Kebonharjo yang baku untuk berbagai keperluan

5) *Land Distributor*

- Menjamin distribusi lahan Kebonharjo yang wajar dan adil berdasarkan kesatuan nilai lahan
- Mengamankan perencanaan, penyediaan dan distribusi lahan Kebonharjo

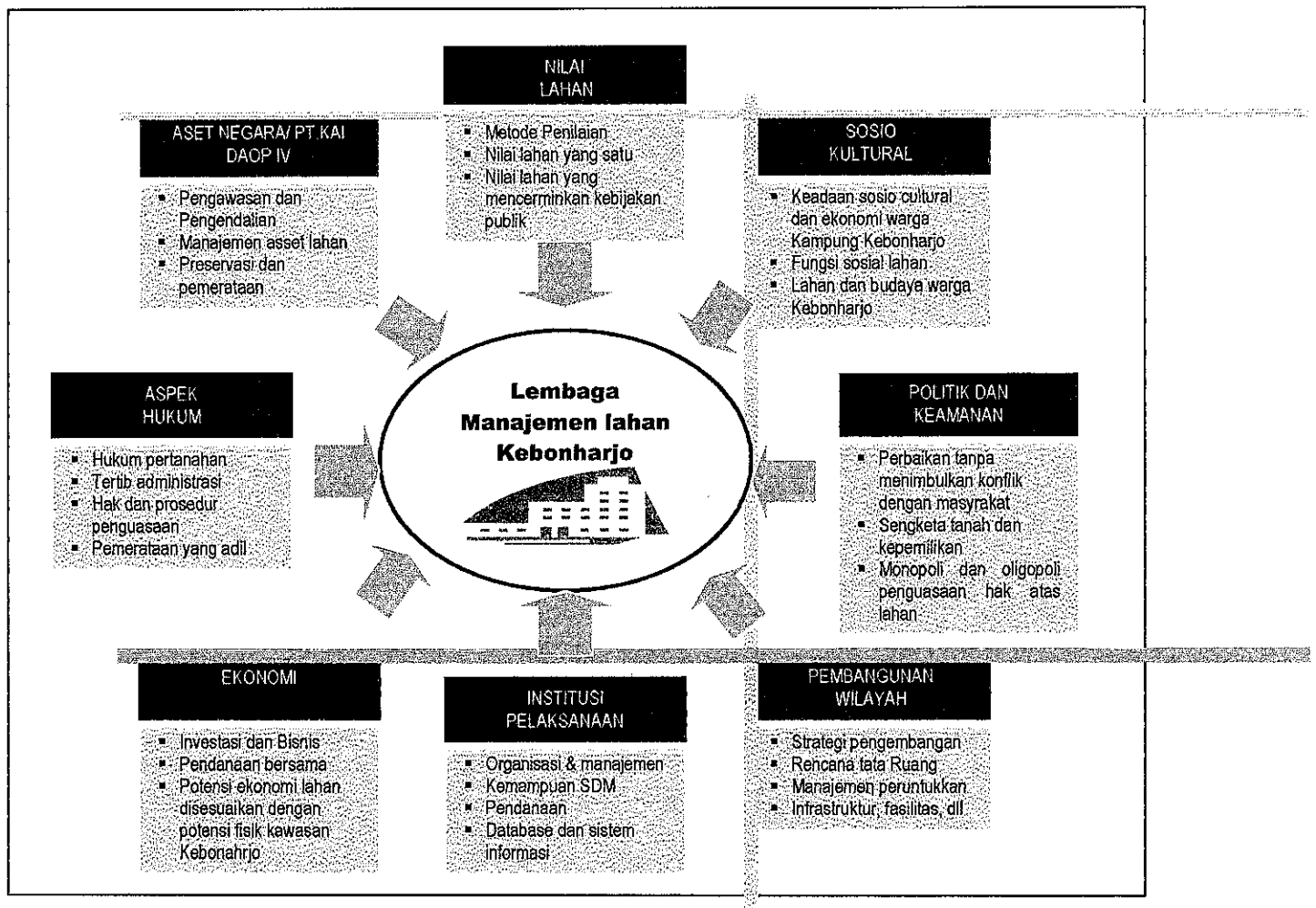
6) *Land Planning and Strategies*

- Melakukan perencanaan pemanfaatan lahan yang merupakan bagian dari manajemen aset keseluruhan
- Melakukan analisis, penetapan strategi dan pengelolaan implementasi berkaitan dengan pertanahan.

d. Pendanaan Lembaga akan dijelaskan pada subab selanjutnya (Matriks usaha PT. KAI daop IV dengan Pemerintah kota Semarang)

4.4.1.5 Manajemen Lahan Kebonharjo

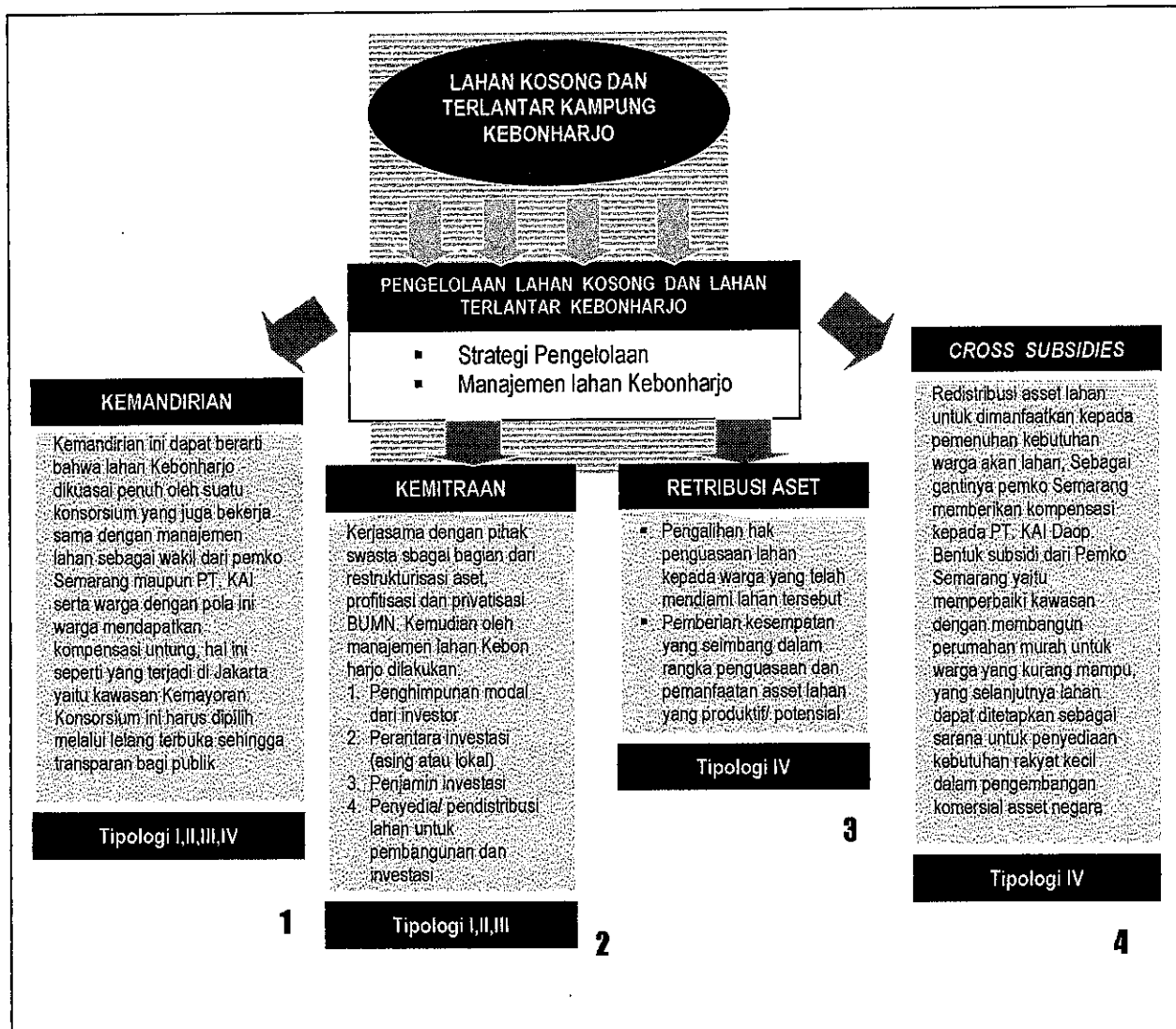
Manajemen Lahan Kebonharjo perlu memperhatikan kebijakan-kebijakan:



Gambar 4.33 Aspek-aspek kebijakan dalam Manajemen Lahan Kebonharjo
Sumber: Hasil Analisis

Tanpa adanya strategi yang terpadu, tanpa adanya lembaga yang berwenang untuk mengelola dan mengendalikan pemanfaatan lahan Kebonharjo serta tanpa adanya kemauan politik dari pemerintah baik pusat maupun daerah, sangat sulit diharapkan optimalisasi pemanfaatan dan pengelolaan asset lahan Kebonharjo.

Pengelolaan lahan di Kampung Kebonharjo memiliki optimasi lahan yang berbeda-beda tergantung dengan tipologi lahan berdasarkan pemanfaatannya.



Gambar 4.34 Optimalisasi Pengelolaan Lahan Kebonharjo
Sumber: Hasil Analisis penulis, 2004

Pengelolaan kemitraan merupakan upaya optimalisasi lahan Kebonharjo yang mungkin diambil melihat kondisi perekonomian Indonesia saat ini khususnya Semarang. Kemitraan ini merupakan bentuk kerjasama antara Pemko Semarang dengan PT. KAI Daop IV Semarang serta lembaga kemasyarakatan dan dinas-dinas pemerintahan yang terkait. Adapun matriks bentuk kerjasama dengan pelaku pasar yang mungkin mengadakan investasi manajemen lahan Kebonharjo serta akomodasi kepentingan manajemen lahan

Kebonharjo. Optimalisasi Kemitraan merupakan bentuk kerjasama yang saling menguntungkan adapaun macam bentuk kerjasama dengan kemitraan adalah:

Tabel IV.1
Matriks Bidang Kerjasama Kemitraan dengan Arah Penyelesaiannya

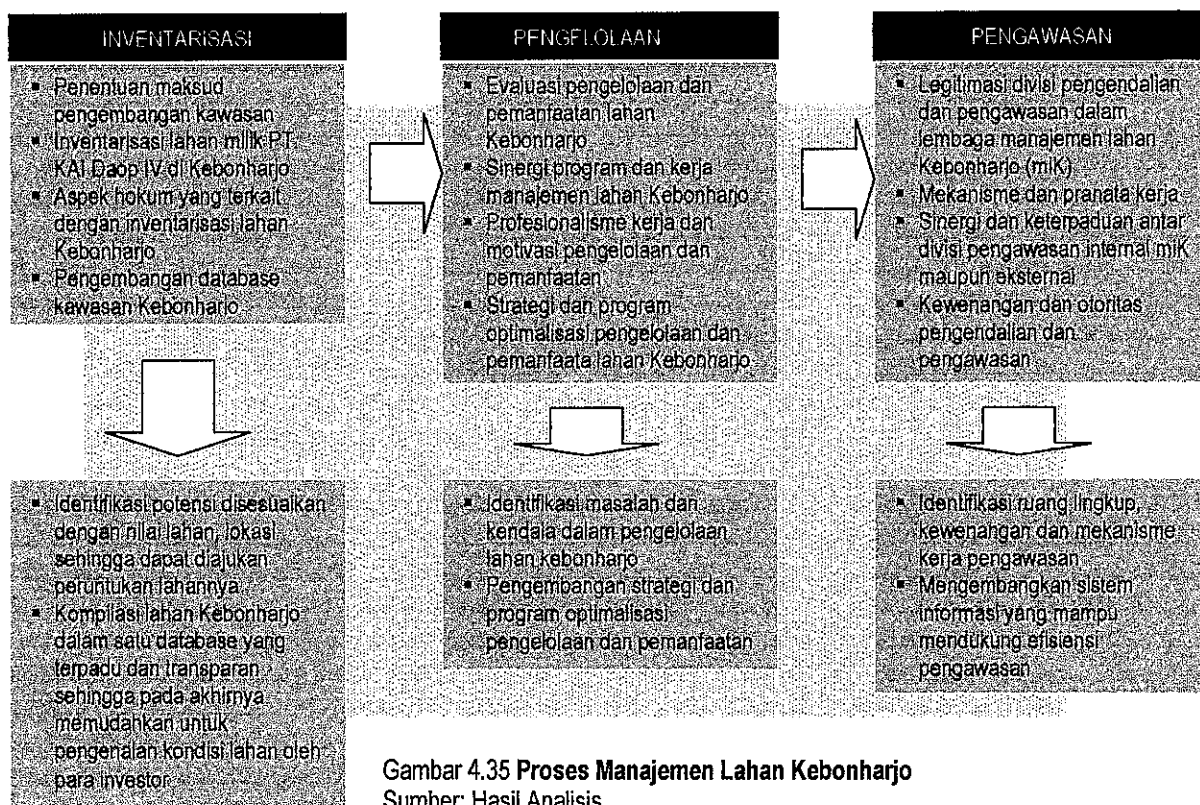
Bidang Kerjasama /Kemitraan	Arah Penyelesaiannya
<p>INFRASTRUKTUR/ PUBLIC FACILITIES Public Facilities dengan peruntukkan lahan yang sesuai di Kebonharjo adalah Terminal (baru), Pelabuhan (perluasan), Stasiun (perluasan)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Dari <i>core business</i>nya tidak ada yang dapat ditawarkan secara langsung dengan Lembaga manajemen lahan Kebonharjo (Lmlk), tidak bisa dengan <i>equity sharing</i> (Lmlk ditawarkan memiliki saham atas BUMN tersebut, saham saham dimaksudkan adalah bagian saham yang dimiliki oleh pemerintah pusat) ataupun <i>profit sharing</i> (Lmlk ditawarkan akan mendapatkan bagian dari keuntungan perusahaan) atas lahan yang dijadikan fungsi tersebut. Keberadaan infrastruktur ini jelas telah memberikan kontribusi nyata bagi Pemda dan pihak PT. KAI Daop IV Semarang dengan perjanjian atau kompensasi royalty (PT. KAI melalui Lmlk ditawarkan akan mendapatkan royalty yang jiwanya sebagai sewa lahan (<i>ground lease</i>), atau untuk ekspansi infrastruktur lahan dapat disiapkan untuk dikontrakkan kepada pihak ke 3 melalui penyewaan jangka panjang 70 tahun. Dari sewa lahan ini PT. KAI dapat memberi kompensasi atau pemindahan bagi warga yang sudah bermukim di daerah itu namun kaplingnya terkena ekspansi infrastruktur tersebut. ▪ Namun demikian dapat ditawarkan melalui Lmlk untuk Pemko Semarang: Joint Operasi/ Bagi Hasil/ Izin pungutan (retribusi) atas Fasilitas turunannya, (seperti areal parker, areal komersial dll)
<p>HANYA SEBAGAI TEMPAT USAHA (Perbankan, Asuransi, Jasa, Konsultan, Perdagangan, forwarding & trading, Surveyor dll)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Untuk PT. KAI Daop IV melalui Lmlk dapat ditawarkan sistem kontrak jangka panjang 25 tahun. Dari sewa lahan ini PT. KAI dapat memberi kompensasi atau pemindahan bagi warga yang sudah bermukim di daerah itu namun kaplingnya terkena ekspansi infrastruktur tersebut. ▪ Tidak ada yang dapat ditawarkan dengan pemko Semarang secara ekonomis, namun secara fisik kawasan menjadi tertata, fungsi lahan menjadi optimal pada akhirnya kawasan bekerja menjadi efektif, efisien untuk kepentingan publik.

Sumber: Hasil analisis penulis, 2004

Adapun dalam kaitan dengan *blue print* strategi pengelolaan lahan Kebonharjo, ada beberapa aspek yang perlu dipikirkan untuk dijadikan agenda penting:

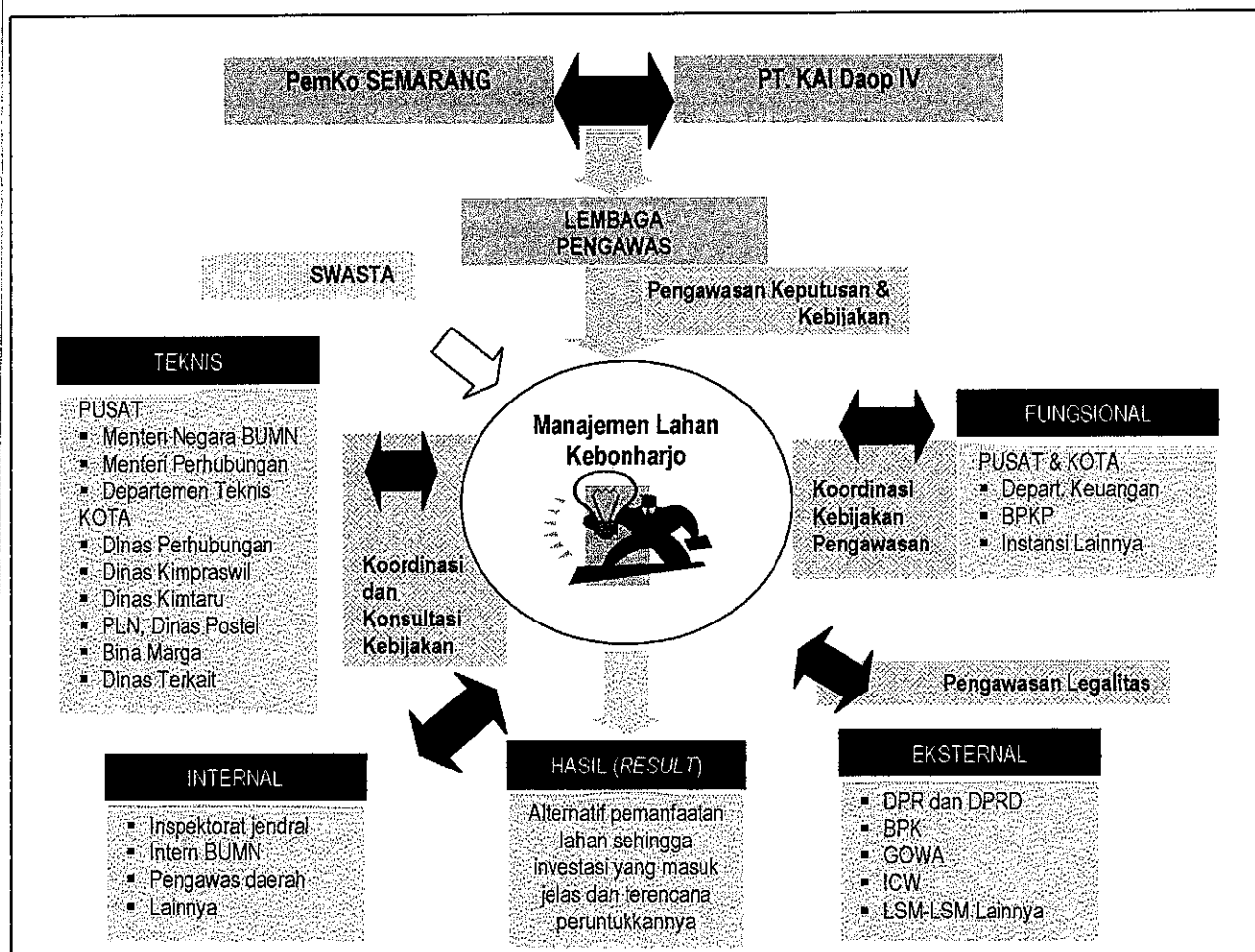
- a. Optimalisasi strategi pengelolaan lahan kebonharjo sebagai arahan dan acuan dalam proses pengelolaan mulai dari identifikasi dan inventarisasi nilai dan potensi aset, pemberlakuan sistem dan mekanisme pengelolaan yang transparan, efisien dan optimal serta pengawasan dan pengendalian pemanfaatan asset lahan kebonharjo yang transparan, independent, dan efisien.
- b. Menunjukkan sikap professional dalam pengelolaan lahan Kebonharjo yang diwujudkan dengan kemampuan mengelola asset lahan Kebonharjo (*asset management skill*) dan upaya pelibatan berbagai profesi atau keahlian yang terkait.

Tahap awal proses kerja Lembaga ini diawali dengan inventarisasi pengelolaan kemudian pengawasan. Untuk uraiannya dapat dijelaskan pada gambar berikut ini:



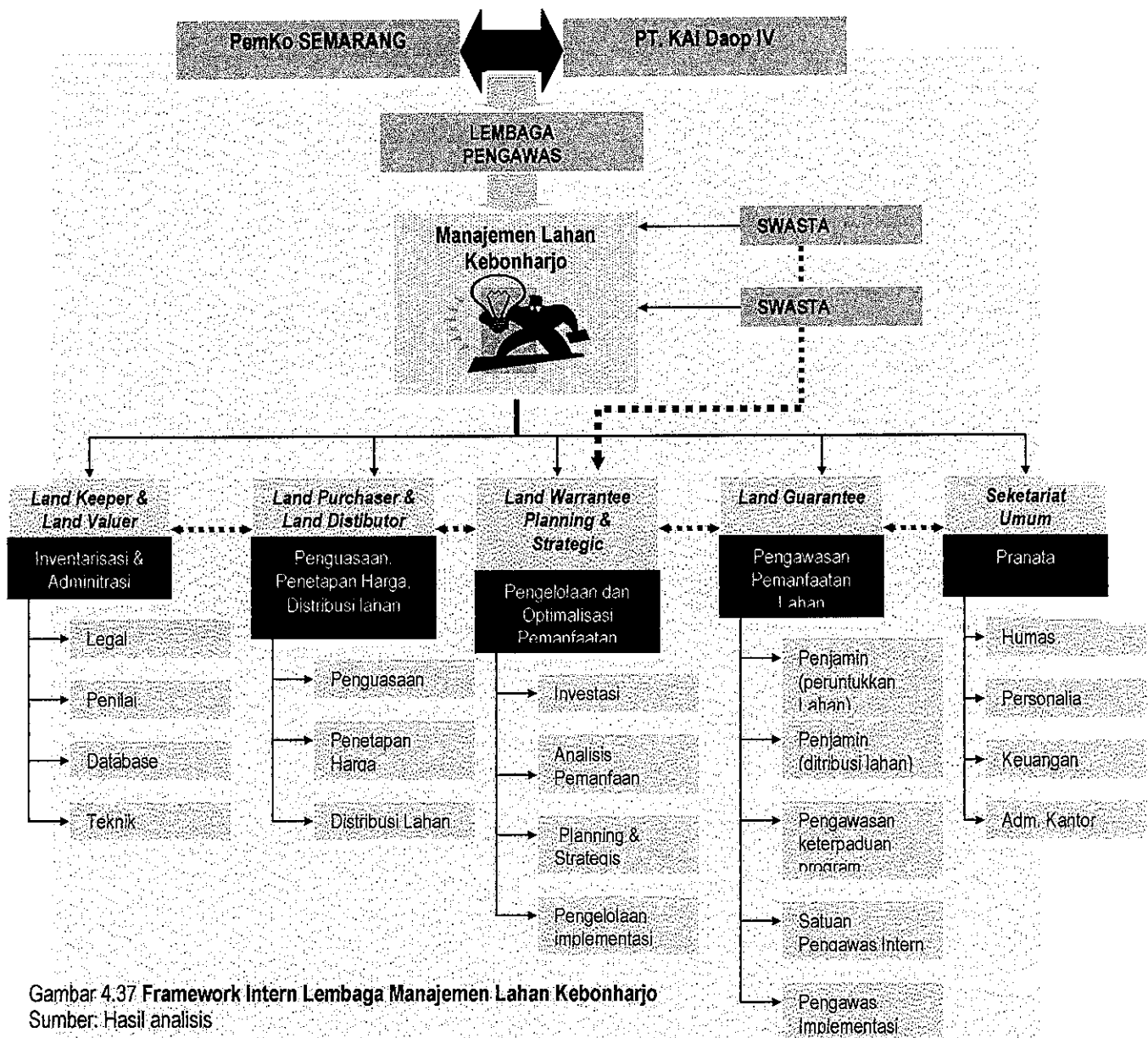
Keberadaan Lembaga ini menjadi suatu hal yang penting dalam rangka kewenangan dan otoritas pengelolaan aset Negara. Meski demikian ada beberapa agenda yang perlu dipertimbangkan berkaitan dengan keberadaan lembaga ini, yaitu:

2. Legitimasi atau pengakuan dari berbagai pihak dari aspek hukum dan perundangan, kelembagaan negaram, maupun kebijakan yang mendukung keberadaan lembaga ini
3. Sinergi kerja dengan berbagai lembaga dan instansi Negara yang terkait, terutama dalam aspek inventarisasi, pengelolaan dan pengawasan serta pengendalian (gambar 4.13). Adapun sinergi kerjasama Lembaga Manajemen Lahan Kebonharjo dengan para *stakeholder* atau badan-badan terkait



Gambar 436 Sinergi Kerja (Framework) Stakeholder dengan Manajemen Lahan Kebonharjo
Sumber: Hasil Analisis

Proses kinerja dan lingkup kewenangannya lembaga ini seperti yang telah dijelaskan pada bab sebelumnya membawahi Inventarisasi & Adminstrasi Lahan Kebonharjo; Pengusaan, Penetapan Harga, Distribusi Lahan Kebonharjo; Pengelolaan & Optimalisasi Pemanfaatan Lahan Kebonharjo; Pengawasan Pemanfaatan Lahan Kebonharjo serta pranata Lembaga ini, yang masing-masing membawahi bagian-bagian yang sudah memiliki spesifikasi tugas dan fungsi kerja tersendiri sehingga dharapkan mampu melingkupi kebutuhan yang ada. Adapun lingkup tugas (Framework) Manajemen Lahan Kebonharjo



Adapun lingkup-lingkup kerja Lembaga Manajemen Lahan Kebonharjo (LmlK), tiap-tiap bagian memiliki sub bagian yang memiliki sub ruang lingkup yang dapat dijelaskan sebagai berikut ini.

Bagian Inventarisasi dan Adminstrsi asset lahan Kebonharjo

1. Legal: Inventarisasi status legal dan hak penguasaan lahan secara finansial maupun secara penggunaannya

2. Penilai: Inventarisasi nilai lahan Kebonharjo, baik nilai *existing*, nilai potensi, maupun nilai pasar wajar
 3. Database: Pengembangan data base asset lahan yang mengkompilasi dan mengelola data asset lahan Kebonharjo.
 4. Teknis: sub bagian ini berkaitan dengan analisis potensi perbaikan kawasan Kebonharjo
- Bagian Penguasaan, Penetapan Harga dan Distribusi Lahan
1. Penguasaan: Penguasaan lahan secara financial maupun pemanfaatannya dipelukan dalam artian lebih memudahkan proses pengelolaannya
 2. Penetapan Harga: Menetapkan harga yang sesuai dan pantas dengan kondisi, potensi dan kendala fisik kawasan sehingga dalam proses hak kepemilikan finansial memudahkan proses kemitraan/ kerjasama
 3. Distribusi lahan: Pendistribusian lahan ini disesuaikan pembagian lahan, kapling yang juga disesuaikan dengan investasi dan zoning kawasan

Bagian Pengelolaan dan optimalisasi asset lahan terdiri dari:

1. Investasi: Pengembangan analisis investasi dalam kaitan optimalisasi pemanfaatan lahan Kebonharjo, serta penyesuaian investasi yang masuk dengan zoning serta bekerja sama dengan sub bagian distribusi lahan
2. Analisis Pemanfaatan: Pengembangan tema kawasan atau peruntukkan lahan di Kebonharjo
3. Planning & Strategic: Bekerja sama dengan sub bagian analisis pemanfaatan, setelah tema kawasan atau peruntukkan lahan Kebonharjo disusun perencanaan fisik serta strategi pengembangannya agar tidak ada friksi di masyarakat.
4. Pengelolaan Implementasi: Setelah di analisis pemanfaatan lahan dan di rencanakan secara fisik, sub bagian ini mengelola implementasi perencanaanya yaitu hal-hal yang perlu dipersiapkan dalam proses implementasi

Bagian Pengawasan dan Pemanfaatan Lahan Kebonharjo

1. Penjamin Peruntukkan lahan: Jaminan bahwa peruntukkan lahan tidak akan berubah sesuai dengan rencana tata ruang yang telah ada
2. Penjamin distribusi lahan: Jaminan bahwa tiap investor memiliki hak yang sama dalam hal kepemilikan lahan secara finansial

3. Pengawasan keterpaduan program: Mengawasi sinergi antar instansi terkait agar program dan perencanaan kawasan dapat efektif dan efisien
4. Satuan Pengawas Intern: Mengawasi jalannya kerja lembaga manajemen lahan Kebonharjo
5. Pengawasan Implementasi: Mengawasi jalannya implementasi perencanaan secara keseluruhan

Bagian Seketariat umum

1. *Public Relation* atau humas
2. Personalia
3. Keuangan dan Akutansi
4. Administrasi Kantor

4.4.2 Pengembangan Lahan Terlantar Kampung Kebonharjo menjadi Kawasan dengan Karakteristik & Nilai Tertentu

4.4.2.1 Analisis Dampak dan Penyebab adanya Lahan Terlantar Kebonharjo

Dalam perbaikan dan pengembangan kawasan perlu adanya suatu pengertian tentang awal penyebab dan akibat yang ditimbulkan dari lahan terlantar Kebonharjo ini, agar nantinya dalam proses perbaikan dan pengembangan ataupun kerlanjutan kawasan ini kedepannya dapat menarik pelajaran dari awal berkelanjutannya lahan terlantar Kebonharjo ini sehingga tidak terulang kembali keadaan ini. Selain itu pengertian yang mendalam tentang dampak dan akibat lahan terlantar ini dirasa perlu karena siklus dampak dan penyebab lahan terlantar biasanya pada akhirnya akan membentuk suatu lingkaran bila digabungkan, sehingga akan sangat sulit untuk membedakan mana yang penyebab dan mana yang dampak.

A. Pengertian Dampak

Dampak adalah suatu perubahan yang terjadi sebagai akibat suatu aktivitas. Aktivitas tersebut dapat bersifat alamiah maupun dilakukan oleh manusia (Sumarwotio, 1994 hal 43). Aktivitas manusia yang menimbulkan dampak antara lain adalah adanya pembangunan.

Dampak pembangunan terkadang menjadi masalah karena perubahan yang disebabkan oleh pembangunan selalu lebih luas daripada yang menjadi sasaran pembangunan yang direncanakan.

Dampak dapat bersifat biosfik, dapat juga bersifat sosial-ekonomi dan budaya (ibid hal 44). Sasaran pembangunan ialah untuk menaikkan kesejahteraan rakyat. Pembangunan dapat mengakibatkan dampak primer yang mengakibatkan dampak sekunder, tersier dan seterusnya yang biosfik dan/ atau sosial-ekonomi-budaya. Dampak-dampak ini akan mempengaruhi sasaran yang ingin dicapai.

Lebih lanjut batasan tentang pengertian dampak ini menurut Otto Sumarwoto (ibid) adalah sebagai berikut:

1. Dampak pembangunan terhadap lingkungan ialah perbedaan antara kondisi lingkungan sebelum ada pembangunan dan yang diperkirakan ada setelah pembangunan
2. Dampak pembangunan terhadap lingkungan ialah perbedaan antara kondisi lingkungan yang diperkirakan akan ada tanpa adanya pembangunan dan yang diperkirakan akan ada dengan adanya pembangunan tersebut.

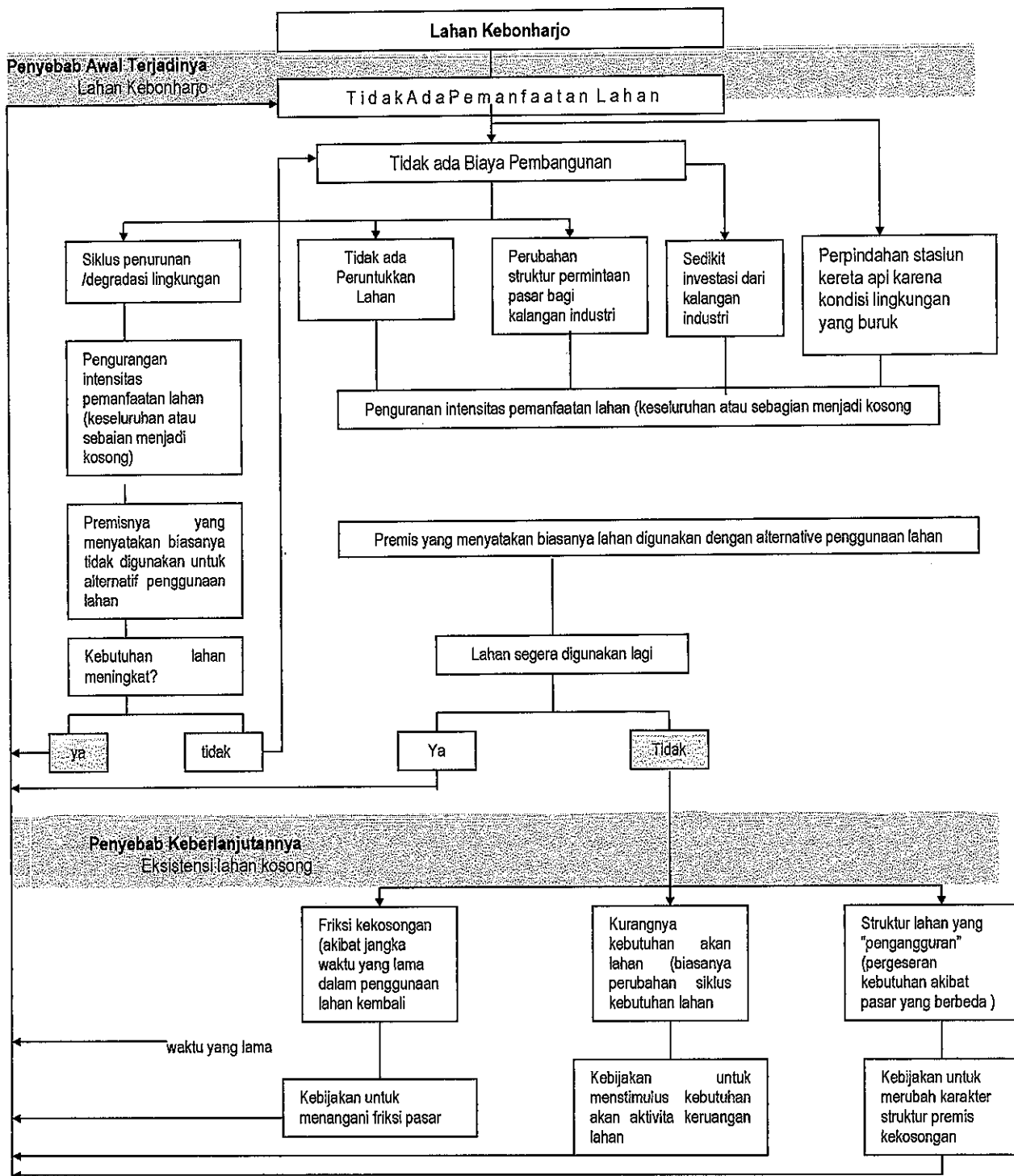
B. Dampak Lahan Terlantar Kebonharjo

Dampak semakin berkembangnya fungsi pelabuhan yang paling nampak adalah bertambahnya fasilitas pemukiman dan campuran. Selain itu akibat warga kota yang terdesak dari pusat kota dan arus urbanisasi juga menyebabkan struktur tanah berubah. Pemanfaatan lahan yang semula bersifat agraria lambat laun berkurang berganti dengan bangunan komersil dan usaha warga yang dianggap secara ekonomis lebih strategis dan potensial mendatangkan keuntungan.

Fenomena lahan terlantar paradoksal karena lahan tersebut secara ekonomi merupakan lahan yang potensial, berbatasan dengan pemukiman dan lahan komersial. Lahan seperti itu seharusnya memiliki nilai lahan dan fungsi yang luar biasa, terbentang luas tidak digunakan dan dihiraukan. Penyebab terjadinya terlantar antara lain, menurunnya sektor industri yang diikuti oleh banyaknya pengangguran, aktivitas kriminal yang meningkat serta keengganan dan ketidakmampuan pemilik lahan untuk mengelola lahan mereka. (Goldstein, 2001). Hal ini terjadi di Lahan Kebonharjo ini

Akibat-akibat lahan kosong ini terutama adalah penurunan kualitas hidup. Lahan yang tidak diurus dan digunakan menghilangkan suatu komunitas usaha, serta merupakan ancaman akibat timbunan sampah yang menyebabkan lingkungan yang tidak sehat, aktivitas kriminal. (PHS dalam Goldstein, 2001). Situasi yang demikian menimbulkan tidak adanya pengembang atau investor yang berminat untuk memulai bisnis mereka di lahan tersebut yang mana penuh dengan sampah dan reruntuhan bangunan serta kondisi kualitas lingkungan yang buruk. Jika hal ini berlanjut maka pembangunan kembali kawasan tersebut akanlah sangat sulit. Lahan Keonharjo menghadapi dilemma semacam itu. Di satu sisi kota membutuhkan lahan namun disisi lain terdapat lahan kebonharjo yang seharusnya dapat dioptimalkan pemanfaatan lahannya.

Akibat negatif ini akan menurunkan nilai lahan. Pemilik lahan, PT. KAI daop IV Semarang, menjadi enggan dan tidak mampu lagi untuk mengelola lahan mereka. Ini terutama bila pemilik lahan tidak mampu lagi membiayai seluruh perbaikan kawasan karena terbentur biaya. Lahan menjadi tidak menguntungkan yang mana akan semakin menyulitkan PT. KAI Daop IV untuk mengelola bangunan ataupun lahan mereka. Sejalan dengan menurunnya nilai lahan karena kondisi lahan yang tidak mendukung usaha perbaikan para investor juga enggan untuk menginvestasikan uang mereka di lahan tersebut. Pada saat nilai lahan sudah hampir mendekati atau sama dengan biaya perawatan bangunan ataupun lahan, termasuk pajak, PT.KAI semakin menelantarkan lahan mereka. Akhirnya pemilik lahan akan pula kesulitan untuk membayar pajak dan mengelola termasuk mengawasi bila adanya penyerobotan lahan. Hal ini digambarkan pada gambar 4.38



Gambar 4.39 Penyebab Awal dan Keberlanjutannya Eksistensi Lahan Terlantar Kebonharjo
 Sumber: Hasil analisa dan olahan penulis

C. Penyebab Lahan Terlantar

Lahan terlantar kota bukan merupakan persoalan yang berdiri sendiri namun lebih merupakan akibat dari kurangnya pemanfaatan lahan yang pada akhirnya menyumbang terciptanya siklus pemanfaatan lahan yang buruk.

Lahan terlantar Kebonharjo memiliki keterkaitan dengan kemerosotan lingkungan yang terjadi di kawasan lahan Kebonharjo (hasil olahan wawancara beberapa warga dan pengamatan kondisi fisik kawasan):

1. Kemerosotan Kondisi Fisik Lingkungan pada jaman Kolonial Belanda

Pada awalnya NIS, perusahaan kereta api Belanda, membangun stasiun KA di Tambaksari, namun kondisi lingkungan yang tidak mendukung karena sering terjadi banjir bila musim hujan maka stasiun ini dipindahkan di daerah Tawang. Dalam buku *Station op Java* disebutkan pula bahwa **ketika musim kemarau daerah ini sangat gersang dan berdebu, terutama ketika angin berhembus kencang sementara ketika musim penghujan tiba daerah ini menjadi sangat becek, bahkan beberapa tempat ketinggian airnya bisa mencapai setengah meter (De Locomotive, 29 April 1911, dalam de Jong, 1993).**

2. Adanya suatu siklus pemanfaatan lahan yang buruk, siklus ini terjadi antara pemerintah, PT.KAI Daop IV Semarang dan warga kota

Karena Lahan Kebonharjo ditinggalkan sejak jaman Belanda dan tidak berapa lama Indonesia merdeka, lahan Kebonharjo tidak memiliki arahan pengembangan yang jelas. Pemerintah Indonesia sejak jaman dahulu hingga saat ini melalui PT.KAI Daop IV tidak ada peruntukkan lahan yang jelas, terinci dan detil. Hal ini menimbulkan celah bagi warga kota yang tidak mampu memiliki lahan di pusat kota untuk mendiami lahan di Kebonharjo. Sedangkan kontrol dari pemerintah kota Semarang dan PT.KAI daop IV juga kurang. Lahan terlantar tersebut juga dapat menarik aktivitas kriminalitas sehingga lahan di kawasan tersebut tidak lagi diinginkan oleh warga kota untuk dikembangkan lagi.

3. Keuangan

- a. Sejak awal kemerdekaan, PT.KAI sebagai pemilik lahan tidak banyak membangun baik dari segi sarana maupun prasarana dalam artian bangunan serta rel yang ada saat ini

adalah peninggalan Belanda (NIS). Hal ini dikarenakan tidak adanya dana untuk ekspansi pengembangan usaha. Sedangkan kondisi lahan yang buruk membutuhkan infrastruktur yang mahal karena harus mengatasi kendala lingkungan terlebih dahulu. Akibatnya lahan ditinggalkan dan dibiarkan saja.

c. **Penanaman modal yang minus dan Kegagalan Pasar**

Tidak adanya penanaman modal pada lahan yang ditawarkan oleh PT.KAI. Tidak ada respon pasar atas tawara ini karena tidak adanya upaya bersama baik PT.KAI Daop IV dengan PemKo Semarang untuk mensosialisasikan atau memasarkan lahan ini karena tidak adanya sinergi keduanya. Tidak adanya respon dan pasar yang mendukung juga diakibatkan lingkungan yang juga tidak mendukung sehingga lahan kawasan tersebut menjadi lahan kosong dan lahan terlantar. Penanaman modal tersebut juga merupakan salah satu biaya yang digunakan untuk pembiayaan infrastruktur kawasan, bila tidak adanya penanaman modal maka kawasan akan menjadi terlantar. Lahan terlantar akan semakin banyak dan pada akhirnya lahan-lahan kosong dan terlantar menjadi pemandangan dan hal yang lazim ditemui di kota-kota, terutama lahan-lahan yang dimiliki oleh PT.KAI Daop IV yang tersebar di Kota Semarang khususnya dan Jawa Tengah pada umumnya.

2. **Peraturan dan Institusi**

Selain keuangan sebagai penyebab penurunan pemanfaatan lahan, peraturan-peraturan serta institusi atau badan pemerintah kota juga merupakan salah satu penyebab penurunan pemanfaatan lahan hingga menjadi lahan kosong dan lahan terlantar. Zoning merupakan salah satu penyebab tidak langsung terjadinya lahan kosong dan lahan terlantar Kebonharjo Zoning peruntukkan lahan yang tidak terinci dan detil menyebabkan adanya celah pelanggaran menyebabkan lahan Kebonharjo tidak dikembangkan lebih lanjut sesuai dengan kebutuhan saat ini. Misalnya, perekonomian kota fokus pengembangannya bergeser yang semula berfokus pada industri, terkadang peraturan zoning gagal untuk mengadopsinya (Kivell, 1999). Seperti lahan Kebonharjo kawasan ini berada pada kawasan pelabuhan, perdagangan yang sangat potensial untuk dikembangkan namun tidak adanya tindakan lanjutan baik dari PemKo Semarang maupun PT.KAI Daop IV Semarang, lahan terlantar Kebonharjo tersebut sebetulnya

dapat diperuntukkan kepentingan bagi industri sebagai bagian dari kawasan pelabuhan seperti yang dilakukan pada jaman Belanda. Lahan-lahan terlantar Kebonharjo ini dapat memperlambat restrukturisasi dan revitalisasi ekonomi lokal. Selain itu lahan terlantar Kebonharjo akan menyebabkan siklus penurunan pemanfaatan lahan yang baru. Namun tidak adanya sinergi antar instansi yang terkait sangat mendukung terciptanya lahan terlantar

3. Suburban sprawl

Penduduk yang bermigrasi ke Semarang dan menjadi buruh pelabuhan (dari data monografi jenis pekerjaan ini merupakan yang terbanyak) kemudian mencari lahan yang dekat dengan pelabuhan. Hal ini tampak dalam pola penyebaran penduduk seperti yang digambarkan pada gambar 4.5 dan 4.6

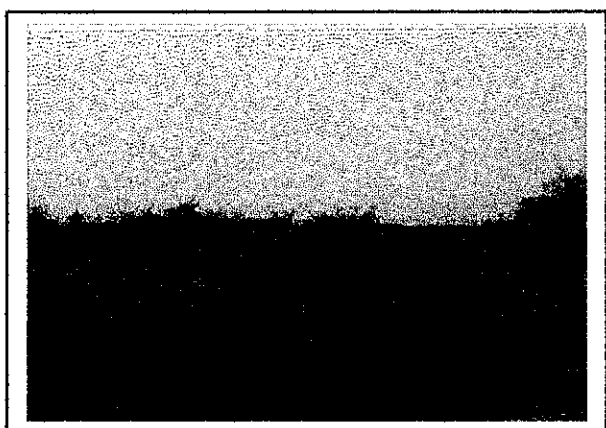
Tentunya kemerosotan lingkungan juga tidak terjadi dalam waktu satu malam, dan masih banyak penyebab terjadinya kemerosotan tersebut yang menyebabkan lahan terlantar. Akibat yang ditimbulkan oleh lahan yang terlantar tersebut sama besarnya dengan penyebabnya. Banyaknya solusi yang telah diterapkan seperti di Amerika dimana lahan terlantar sangat banyak, namun keberhasilannya tidak seimbang dengan jumlah lahan terlantar yang tumbuh dan timbul terus menerus.



Gambar 4.40 Lahan Terlantar yang kosong
(Jl. Mpu Tantular)



Gambar 4.41 Kondisi Lingkungan Lahan Terlantar
(Jl. Mpu tantular)



Gambar 4.42 Lahan Terlantar yang Tidak ditinggali
(Jl. Mpu Tantular)
Sumber: Survey Lapangan, 2003

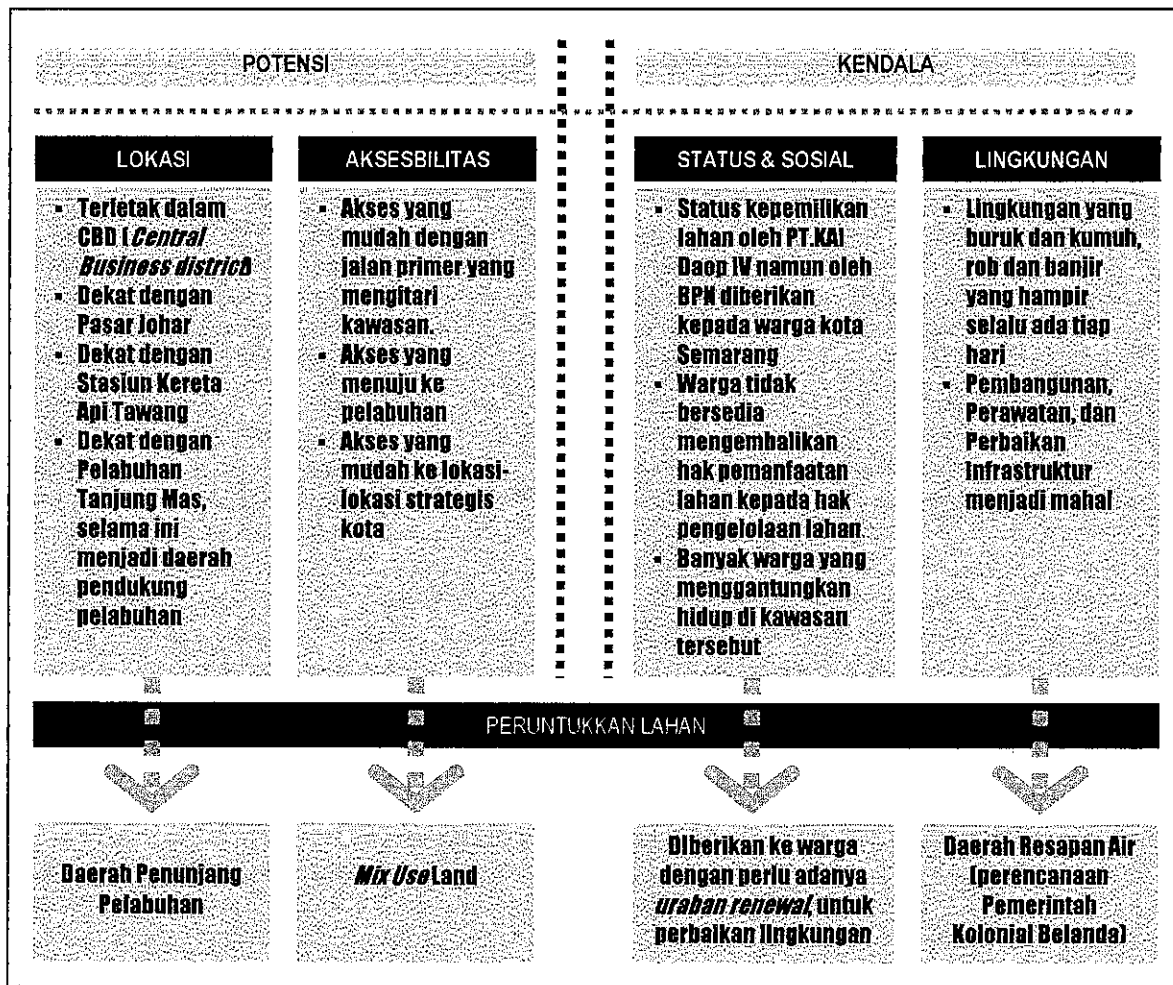


Gambar 4.43 Lahan Terlantar yang Tidak ditinggali
(Jl. Mpu Tantular)

4.4.2.2 Analisis Pengembangan Optimal Lahan Kampung Kebonharjo

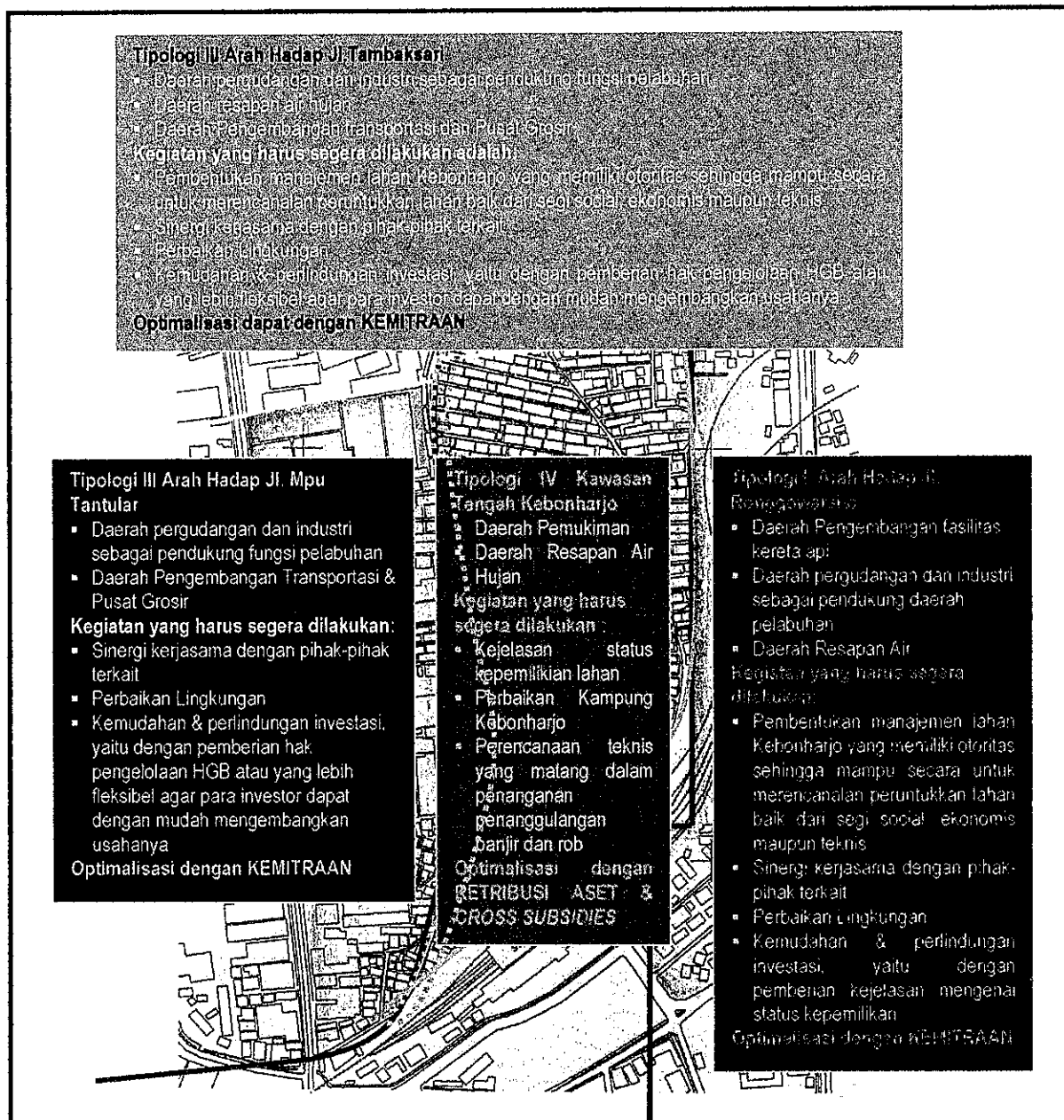
Suatu lahan walaupun dalam kondisi baik maupun buruk tetaplah memiliki nilai. Pengertian nilai (*value*) dapat diartikan sebagai sejumlah uang yang sama dengan hak kepemilikan (*property right*) yang dapat memberikan manfaat dan keuntungan yang timbul dari pemilikan properti tersebut.

Ada beberapa hal yang menjadi potensi yang saat ini menonjol serta kendala yang harus diselesaikan secepatnya agar tidak terjadi konflik yang berkepanjangan dan menghambat proses perbaikan dan pembangunan kembali kawasan.



Gambar 4.44 Potensi dan Kendala yang Menonjol
 Sumber: Hasil Analisis

Sedangkan pendekatan pengembangan kawasan berdasarkan 4 tipologi pemanfaatan lahan adalah sebagai berikut:



Gambar 4.45 Pendekatan Pengembangan Kawasan Berdasarkan Tipologi Karakteristik
 Sumber: Hasil Analisis Penulis

4.4.2.3 Alternatif Pengembangan Optimal Lahan Kebonharjo

Masing-masing tipologi memiliki kemungkinan pengembangan sesuai dengan karakteristik kondisi yang ada saat ini. Adapun beberapa alternatif penggunaan lahan yang dapat digunakan sesuai dengan karakteristik kawasan dan potensi yang telah digambarkan pada subab sebelumnya, antara lain:

1. Pengembangan kawasan sebagai bagian dari kawasan pelabuhan (kawasan industri dan perdagangan sebagai bagian dari kawasan pelabuhan)

PENGEMBANGAN KAWASAN PELABUHAN (PRODUKSI, DISTRIBUSI DAN PERDAGANGAN)		
Kawasan Yang Mungkin	Kawasan Yang Cukup Mungkin	Kawasan Yang Kurang Mungkin
Tipologi II,III	Tipologi I	Tipologi IV, kecuali bila seluruh pemukiman dipindahkan

2. Pengembangan kawasan sebagai daerah Pusat transportasi (terminal, bis, dll) sebagai perantara antara KA dengan pelabuhan.

PENGEMBANGAN KAWASAN PUSAT TRANSPORTASI DARAT		
Kawasan Yang Mungkin	Kawasan Yang Cukup Mungkin	Kawasan Yang Kurang Mungkin
Tipologi II,III	Tipologi I	Tipologi IV, kecuali bila seluruh pemukiman dipindahkan

3. Pengembangan kawasan sebagai daerah resapan air pasang/ air hujan (kolam retensi)

PENGEMBANGAN KAWASAN RESAPAN AIR HUJAN DAN AIR PASANG		
Kawasan Yang Mungkin	Kawasan Yang Cukup Mungkin	Kawasan Yang Kurang Mungkin
Tipologi I, Lahan daerah ini sebagian besar tergenang air Tipologi III, banyak lahan yang terbengkelai	-	Tipologi III, banyak lahan yang bukan milik PT.KAI Daop IV Tipologi IV, kecuali bila seluruh pemukiman dipindahkan

4. Namun bila pada akhirnya lahan Kebonharjo tersebut diberikan kepada warga masyarakat baik untuk dikuasai utuh ataupun disewakan maka perlu adanya suatu upaya perbaikan kawasan

PENGEMBANGAN KAWASAN PELABUHAN (PRODUKSI, DISTRIBUSI DAN PERDAGANGAN)		
Kawasan Yang Mungkin	Kawasan Yang Cukup Mungkin	Kawasan Yang Kurang Mungkin
Tipologi IV	Tipologi II	Tipologi I,III, banyak pemanfaatan lahan yang sudah mapan dan permanen

5. Pengembangan kawasan dengan berbagai macam fungsi tersebut di dalamnya kawasan konservasi (daerah resapan air). Semua daerah tipologi mungkin untuk dikembangkan sebagai kawasan *Mix Use Land*

Alternatif ini didasarkan pada fungsi kota (Richard B. Andrews 1962:57), fungsi penting pusat kota sebagai akibat dari pelaku pembangunan dan aktivitas yang dilakukan adalah:

1. Fungsi Bisnis

- Perdagangan grosir dan pergudangan yang biasanya muncul di pinggiran pusat kota.
- Kegiatan industri ringan yang juga menepati daerah pinggiran pusat kota.

2. Fungsi Budaya dan Komunikasi

Di pinggiran (*edge*) pusat kota terdapat universitas, sekolah, dan tempat-tempat kursus.

3. Fungsi Rekreasi Komersial

Di pinggir kota lebih banyak rekreasi alam untuk mendukung keseimbangan lingkungan pusat kota.

4. Fungsi Pemerintahan

5. Fungsi Pemukiman

Di daerah pinggiran pusat kota biasanya terdapat pemukiman warga akibat kompetisi lahan di pusat kota yang tinggi

6. Fungsi Transportasi

Pusat kota merupakan pusat roda transportasi dan titik transfer bagi sistem transit kota dengan akses-akses utama yang terpusat

I. Pengembangan Kawasan Pelabuhan (Kawasan Industri dan Perdagangan) Generasi III

Kampung Kebonharjo terletak di depan Pelabuhan Semarang sehingga untuk pengembangan kawasan pelabuhan, kampung Kebonharjo sangatlah berpotensi.

1. Pelabuhan yang selama ini dinamai sebagai pintu gerbang perekonomian, dirubah menjadi bagian yang tak terpisahkan dari mata rantai distribusi barang baik berupa bahan mentah atau barang jadi. **Artinya sektor industri dan perdagangan terintegrasi ke dalam sistem penyelenggaraan pelabuhan, dengan demikian dapat diperpendek atau dihilangkan mata rantai kegiatan antara industri dan perdagangan** di satu pihak dan pelabuhan di lain pihak

Perdagangan untuk bahan mentah dan barang jadi untuk industri dapat diminimalkan dengan mengalihkan fungsi perdagangan ini di pabrik-pabrik industri yang bersangkutan, sedangkan transportasi diperpendek melalui transportasi khusus dengan jalan khusus bebas hambatan antara pelabuhan dengan lokasi industri/ perdagangan

Dengan demikian terjadi hubungan timbale balik yang saling menguntungkan antara sektor industri/ perdagangan di satu pihak dan pelabuhan di lain pihak semakin tinggi kecepatan perkembangan industri dan perdagangan semakin tinggi pula kegiatan di pelabuhan. Konsep ini disebut **PELABUHAN GENERASI KEDUA (*Second Generation Port*)** yang menuju **PELABUHAN GENERASI KETIGA (*Third Generation Port*)**

2. Penyelenggaraan pelabuhan seperti yang ada saat ini tidak dapat meningkatkan efektifitas dan efisiensi secara terus menerus, karena memang tidak ada tuntutan secara nyata untuk itu. Penyelenggaraan pelabuhan cenderung ke arah monopoli karena ahnya satu operator pada setiap pelabuhan yaitu PT. Pelindo II.

Berbeda dengan **SISTEM LAND LORD**, pelabuhan dimiliki oleh Pemerintah dan Pemerintah menyewakan kepada beberapa swasta untuk melaksanakan kegiatan penyelenggaraan pelabuhan, dinilai dari penambatan kapal, bongkar muat, pergudangan dan transportasi ke pemilik barang. Mereka dapat bersaing secara sehat. Bila ada perlakuan yang kurang efisien terhadap pengguna jasa mereka dapat memilik pelaksana kegiatan lain. Sehingga apabila tidak efisien dan efektif maka akan dijauhi oleh pengguna jasa, yang berarti perusahaan di ambang kebangkrutan.

3. Terpuruknya perusahaan pelayaran Nasional, dimana salah satu kemungkinan penyebabnya adalah produktivitas kerja pelabuhan yang masih kurang optimal, sehingga kapal terlalu lama berada di pelabuhan. Hal ini mengurangi waktu kapal untuk

digunakan berlayar mengangkut muatan. Kurang optimalnya produktivitas kerja pelabuhan karena kurang adanya tekanan dari luar untuk melaksanakan efisiensi.

Pelayanan di pelabuhan seolah-olah berupa monopolistik

Ada 2 (dua) kecenderungan dalam sistem penyelenggaraan pelabuhan di dunia:

1. Penyelenggaraan pelabuhan Generasi III (kawasan industri dan pelabuhan berada dalam satu kawasan

a. Pada prinsipnya sistem Land Lord dalam penyelenggaraan pelabuhan, bahwa pemilik pelabuhan khususnya prasarana pelabuhan adalah pemerintah. Namun pemerintah tidak melaksanakan aktivitas/ kegiatan dalam penyelenggaraan pelabuhan

b. Pelabuhan dibagi-bagi dalam satu kesatuan kegiatan dan disewakan kepada swasta-swasta, yang selanjutnya di sebut **Terminal Operator**. Artinya yang disewa oleh Terminal Operator berupa dermaga lapangan penumpukan dan gudang serta fasilitas lain yang ada.

Kegiatan yang dilaksanakan oleh Terminal Operator dimulai sejak penyandaran kapal, *steve doring* dan *delivery charge*. Fasilitas-fasilitas untuk bongkar muat dalam rangka mempertinggi produktivitas kerja, dipersiapkan oleh Terminal Operator. Persewaan prasarana pelabuhan seperti ini lazimnya 20 tahun . Persewaan ini dilakukan oleh pihak swasta kepada PT. PELINDO sedangkan PT. PELINDO menyewa lahannya dari PT. KAI Daop IV. Proses sewa menyewa ini menjadi lebih mudah karena PT. PELINDO dan PT. KAI Daop IV merupakan BUMN serta berada dalam satu sistem yaitu Menteri Negara BUMN dan dalam segi operasional di bawah Departemen Perhubungan.

c. Pemerintah dapat menyewakan pantai dalam rangka ekspansi pelabuhan kepada Terminal Operator untuk dapat dibangun fasilitas pelabuhan (dermaga, lapangan penumpukan dan gudang), jangka waktu sewa menyewa khusus hal ini karena dengan melalui membangun failitas yang cukup besar biasanya dengan jangka waktu 70 tahun.

d. Penunjukan terminal operator dengan syarat-syarat tertentu dan ditenderkan.

e. Keuntungan dari sistem ini:

- 1) Akan terjadi kompetisi terhadap pelayanan kapal dan pemilik barang antar Terminal Operator, sehingga penyelenggaraan pelabuhan dapat berlangsung secara efisien dan efektif.
 - 2) Pemerintah tidak perlu menyediakan dana yang cukup besar untuk membangun pelabuhan.
- f. Hampir sebagian besar pelabuhan di dunia menggunakan system penyelenggaraan semacam ini. Rotterdam pelabuhan terbesar di dunia, Hamburg, Port KLang, Hongkong dan sebagainya. Bila kita tidak mempersiapkan diri dari sekarang maka dalam pasar bebas kita akan benar-benar terpuruk.

Fungsi Pelayanan dan Tata Ruang Kota dalam pengembangan kawasan pelabuhan ini adalah:

1. Adanya suatu *linkage* atau *network* kawasan yang menghubungkan jalur industri, bongkarmuat, serta pengiriman barang yang akan menyebabkan efektifitas dan efisiensi pelayanan kota dalam hal pelabuhan. Dalam rangka mempersiapkan globalisasi perekonomian maka sektor industri dan perdagangan harus berjalan dengan efektif dan efisien. Artinya bagi sektor industri kemudahan, kecepatan, ketepatan dan jumlah untuk mendapatkan bahan mentah sangat penting artinya. Demikian pulas sebaliknya untuk menjual produk.

Pada pelabuhan generasi kedua, mengisyaratkan bahwa industri dan perdagangan harusnya menjadi satu kesatuan dengan penyelenggaraan pelabuhan atau diperlukan kecepatan transportasi baik waktu maupun biayanya.

2. Pelabuhan sebagai infrastruktur perekonomian yang sangat penting
 - a. Penyelenggaraan pelabuhan bagi pemerintah baik pusat maupun kota seharusnya tidak beranggapan bisnis murni

Tujuan utama penyelenggaraan pelabuhan bagi pemerintah yakni mendukung proses perpindahan barang dan jasa serta mobilisasi manusia dapat terselenggara dengan aman, lancar, cepat, teratur dan terjangkau oleh konsumen. Atau dengan kata lain efektif dan efisien.

Dengan penyelenggaraan pelabuhan yang efektif dan efisien pemerintah kota akan mendapatkan *forward linkage* melalui pesatnya perkembangan industri dan perdagangan, terserapnya tenaga kerja dan akhirnya peningkatan pemasukan pemerintah melalui pajak-pajak/ retribusi yang lazim dipungut. Hal ini akan menguntungkan pemerintah kota Semarang karena otonomi daerah yang sudah ada.

b. Peran pemerintah dalam pengembangan pelabuhan

Pelabuhan tidak dapat berdiri bebas terhadap lingkungannya, karena kegiatan pelabuhan tergantung *cargo flow*/ arus barang yang lalu lalang di pelabuhan. Sedangkan *cargo flow* sangat dipengaruhi oleh tingkat perkembangan perekonomian yang menggunakan pelabuhan dimaksud. Sehingga peranan pemerintah kota dalam menata perekonomian ikut menentukan besarn *cargo flow* di pelabuhan. Artinya cepat atau lambatnya perkembangan pelabuhan ditentukan aktivitas perekonomian sektor industri dan perdagangan yang pada hakekatnya banyak dipengaruhi konsep penataan-penataan oleh Pemerintah.

c. Penyelenggaraan Pelabuhan bersifat individual

- a. Setiap pelabuhan mempunyai karakteristik tersendiri baik berupa kondisi lingkungan, tingkat kesulitan, kebiasaan-kebiasaan dalam bonkat muat, panjang pendeknya *approach channel* dan sebagainya yang sangat berbeda antara pelabuhan yang satu dengan yang lain. Oleh karena itu membutuhkan pengaturan-pengaturan yang berbeda.
- b. Tingkat margin suatu pelabuhan seharusnya dapat digunakan untuk membiayai/ menumbuhkan pelabuhan itu sendiri apabila tidak maka pelabuhan tersebut akan menjadi kesulitan bahkan dapat menimbulkan stagnasi

Sedangkan matriks pelabuhan di dunia, dimana pelabuhan di Indonesia rata-rata masih pada Pelabuhan Generasi I (*First Generation*).

Tabel IV.4
Matrik Evaluasi Pelabuhan

Period of Development	First Generation	Second Generation	Third Generation
Main Cargo	Break Bulk cargo	Break and dry liquid bulk cargo	Bulk and unitized containerized cargo
Attitude & strategy of port development	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Conservative ▪ Changing point of development 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Expansionist ▪ Transport, industrial and commercial centre 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Commercial oriented ▪ Integrated transport centre and logistic platform for international trade
Scope of activities	Cargo loading discharging storage, navigational service <ul style="list-style-type: none"> ▪ Quay and waterfront area 	1. Cargo loading discharging storage, navigational service <ul style="list-style-type: none"> ▪ Quay and waterfront area 2. Cargo transformation, ship related industrial and commercial service <ul style="list-style-type: none"> ▪ Enlarge port area 	1. Cargo loading discharging storage, navigational service <ul style="list-style-type: none"> ▪ Quay and waterfront area 2. Cargo transformation, ship related industrial and commercial service <ul style="list-style-type: none"> ▪ Enlarge port area ▪ Cargo & information. Distribution, logistic, activities ▪ Terminals & distribelt toward ladside
Organization Characteristics	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Independent activities within port ▪ Informal relationship between port and port users 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Close relationship between port and port users ▪ Loose relationship between activities within port ▪ Casual relationship between port and municipality 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ United port community ▪ Integration of port with trade and transport chain ▪ Close relationship between port and mincipality ▪ High value added
Production characteristics	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Cargo flow ▪ Simple individual service ▪ Low value added 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Cargo flow ▪ Cargo transformation ▪ Combined service ▪ Improved value adde 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Cargo information flow ▪ Cargo information distribution ▪ Multiple service package ▪ High value added
Decisive factors	Labour/ capital	Capital	Technology/ knowhow

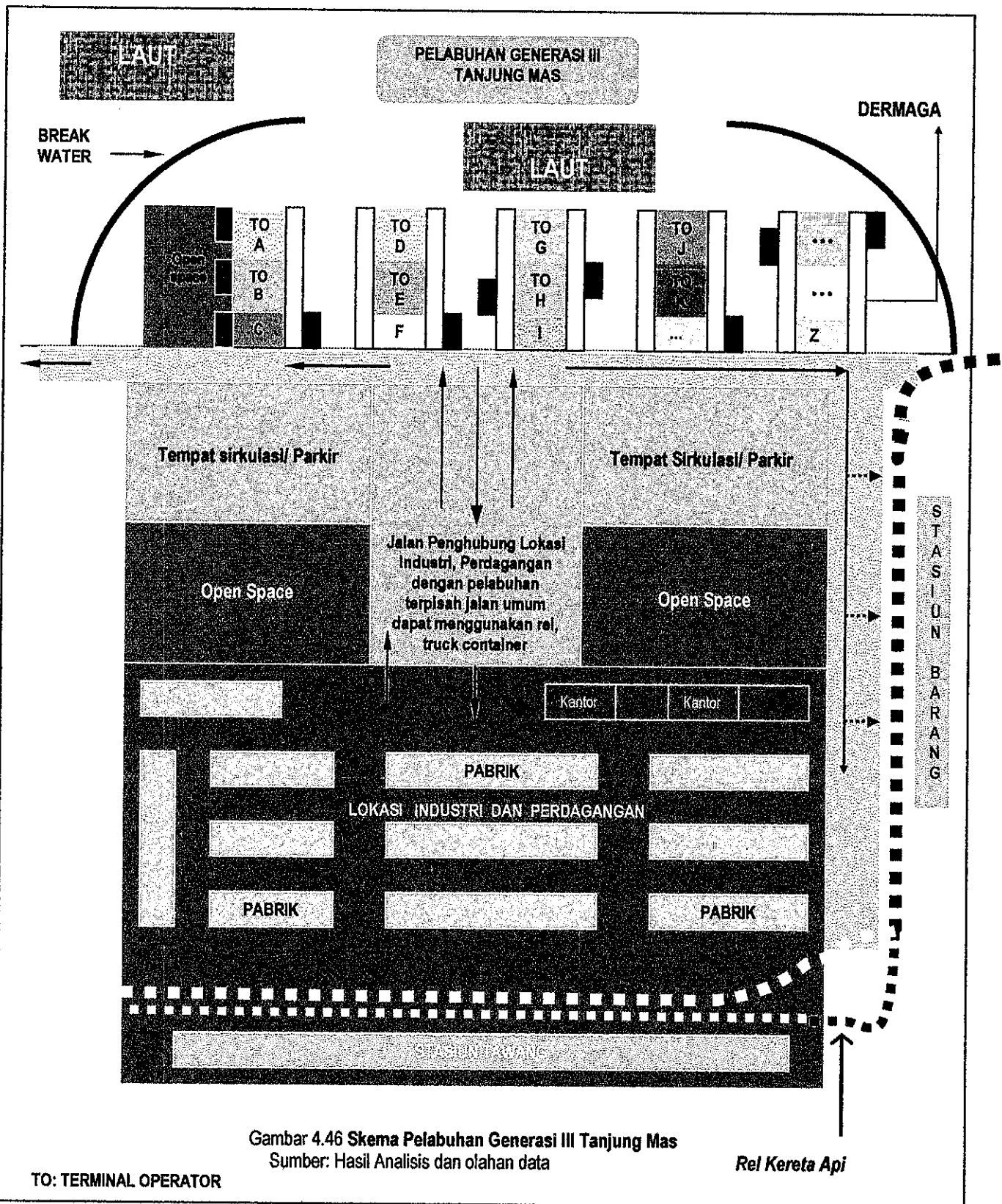
Sumber: UNCTAD/ UNO

3. Terlepas dari kriteria-kriteria tahapan yang ada, maka yang dapat disiapkan pada pelabuhan Tanjung Mas adalah terintegrasinya antara perindustrian dan perdagangan dengan pelabuhan. Sektor industri dengan mudah untuk memperoleh akses masuk dan keluar untuk mendapatkan bahan mentah dan melempar barang jadi ke pasaran termasuk pasaran global. Distribusi dan transportasi akan lebih efisien dibutuhkan informasi dan pelayanan yang cepat. Bahan mentah tidak memerlukan penumpukan/ pergudangan di pelabuhan tetapi dapat langsung dikirim ke gudang industri yang bersangkutan, demikian pula sebaliknya. Lokasi industri dan perdagangan yang disiapkan mempunyai jalan penghubung khusus yang dipisahkan dengan jalan umum. Hal ini sesuai dengan apa yang ada di kawasan Kampung Kebonharjo yang terpisah oleh jalan umum Tambak sari.

Untuk mempersiapkan pelabuhan seperti dimaksud khususnya integrasi perindustrian dan perdagangan diperlukan kemauan dan peranan dari Pemerintah Daerah (Pemda) Jawa Tengah dan Pemerintah Kota (PemKo) Semarang.

4. Sesuai dengan fungsi kota yaitu sebagai fungsi bisnis di mana industri, perdagangan menempati daerah pinggiran kota

Secara visual, maka pelabuhan **Generasi III Tanjung Mas** dengan kawasan pelabuhan sebagai pendukungnya dapat disiapkan sebagai berikut:



Gambar 4.46 Skema Pelabuhan Generasi III Tanjung Mas
Sumber: Hasil Analisis dan olahan data

TO: TERMINAL OPERATOR

Rel Kereta Api

II. Pengembangan Kawasan Konservasi dan Preservasi (resapan Air Hujan/ Pasang)

Dalam pengembangan kawasan lahan Kebonharjo terdapat dua kegiatan yang dapat berhubungan dengan konservasi dan preservasi lingkungan yaitu:

1. **Cagar atau Preservasi (*zone of preservation*)**, yaitu penggunaan lahan yang umumnya dibiarkan secara alamiah, dan penduduk tidak diperbolehkan mengganggunya atau mengubahnya, misalnya hutan lindung dan cagar alam. Pengawasan tetap diperlukan.
2. **Lindung atau konservasi (*zone of conservation*)**, yaitu penggunaan lahan yang dilakukan secara hati-hati dalam kawasan yang luas, sebagai pendukung keseimbangan lingkungan sekitarnya. seperti untuk reservasi hutan produksi, pertanian, peternakan, taman nasional dan rekreasi.

Kegiatan diatas dilakukan bila kawasan ini digunakan sebagai daerah penyeimbang lingkungan, hal ini mengingat sejak pertama kali kawasan ini dikembangkan kawasan ini memang tidak pernah lepas dari banjir dan rob. Pada jaman pemerintah Belanda mengalokasikan daerah tersebut sebagai daerah resapan air agar kawasan pusat kota Semarang (sekarang kota lama) tidak mengalami kebanjiran ataupun rob yang akan merusak kualitas dan standar kehidupan warga kota saat itu. Namun perencanaan tersebut belum sepenuhnya dapat diaplikasikan oleh Pemerintah Kolonial Belanda.

III. Pengembangan Kawasan Pemukiman (Pemberian Hak Atas Lahan Ke Warga)

Hasil analisis potensi dan kendala kawasan dimana bila pada akhirnya Lahan Kebonharjo diberikan kepada warga maka hal yang perlu diperhatikan adalah:

1. Agar tidak terjadi konflik horisontal dan vertikal antar warga dan pemerintah maka pembagian kapling tanah masih harus dimusyawarahkan
2. Kondisi Kawasan Lahan Kebonharjo yang secara fisik bila digunakan sebagai pemukiman masih buruk maka perlu adanya perbaikan kawasan. Perbaikan Lahan Kebonharjo tersebut dapat dilakukan melalui *urban renewal*, yaitu dengan :

a. Gentrifikasi

Upaya peningkatan vitalitas suatu kawasan kota melalui upaya peningkatan kualitas lingkungannya, namun tanpa menimbulkan perubahan yang berarti dari struktur fisik kawasan tersebut. Gentrifikasi bertujuan memperbaiki ekonomi suatu kawasan

kota dengan cara memanfaatkan berbagai sarana dan prasarana yang ada, meningkatkan kualitas serta kemampuan dari berbagai sarana tersebut melalui program rehabilitasi/ renovasi tanpa harus melakukan pembongkaran yang berarti. Upaya ini sebenarnya banyak persamaannya dengan upaya perbaikan lingkungan atau kampung, dimana peningkatan kualitas lingkungan dilakukan tanpa melakukan perombakan yang berarti dan sesedikit mungkin merubah struktur lingkungan yang ada, akan tetapi dengan lebih memanfaatkan bangunan-bangunan (*housing stock*) yang ada serta mengadakan berbagai sarana dan prasarana dasar yang diperlukan.

b. Rehabilitasi

Upaya untuk mengembalikan kondisi suatu bangunan atau unsur-unsur kawasan kota yang telah mengalami kerusakan, kemunduran atau degradasi, kepada kondisi aslinya sehingga dapat berfungsi lebih baik, serta perbaikan dari bagian-bagian suatu bangunan yang telah rusak sehingga dapat berfungsi kembali dengan baik. Metode ini banyak dipakai dalam proses Gentrifikasi dan Konservasi lingkungan.

c. *Redevelopment* (pembangunan kembali)

Upaya ini biasanya dilakukan terhadap lahan-lahan yang kosong dan lahan terlantar (Goldstein, 2001). Upaya penataan kembali suatu kawasan kota dengan terlebih dahulu melakukan pembongkaran sarana dan prasarana dari sebagian atau seluruh kawasan kota tersebut yang telah dinyatakan tidak dapat dipertahankan lagi kehadirannya. Perubahan secara strukutral dari peruntukkan lahan serta ketentuan-ketentuan pembangunan lainnya yang mengatur intensitas pembangunan baru (KLB, KDB, GSB, Tinggi maksimum dll) biasanya terjadi.

Peran dan Fungsi Pemerintah Kota Semarang dengan Perbaikan Kawasan Kebonharjo ini adalah:

1. **Redistribusi Tanah Perkotaan terhadap Beberapa Fungsi Lahan**

Melalui peremajaan ini, pemerintah secara strategis mencoba mengintervensi kegagalan mekanisme pasar dalam penyediaan tanah perkotaan yang sering menjadi permasalahan kota.

2. **Kerangka Pembangunan Kota yang Komprehensif**

Berdasarkan teori pembangunan ruang, investasi untuk pemukiman di kota menunjukkan bahwa *massive developmnet* dalam jangka panjang umumnya lebih berhasil, lebih terkendali dan lebih efisien dibandingkan pendekatan parsial. Perbaikan kawasan kota biasanya dilakukan pada penguasaan lahan kumuh yang cukup luas, sehingga konsep ini memiliki kerangka yang lebih luas, baik bagi dari segi waktu maupun program dan memungkinkan strategi pembangunan bertahap. Sehingga beberapa permasalahan dapat ditangani secara bertahap dengan melihat tingkat kepentingannya. Dengan demikian pemanfaatan lahan dan penggunaan ruang dapat menjadi lebih efisien, bangunan rumah, sarana prasarana dan fasilitas yang lebih layak dapat disediakan, ruang-ruang untuk kepentingan komersial dan kegiatan ekonomi lainnya pun dapat dikembangkan.

3. Memaksimalkan Pemanfaatan Potensi

- Potensi-potensi yang dimiliki lahan Kebonharjo dapat diefektifkan lagi mengingat nilai lahan yang strategis baik dari lokasi maupun nilai jual lahan tersebut. Pengektifan dapat dilakukan dengan fungsi ruang yang sesuai dengan keadaan, situasi dan kondisi lahan tersebut.
- Subsidi pemerintah merupakan hal yang sulit dihindari dalam perbaikan. Selain merupakan upaya redistribusi pendapatan, subsidi juga akan menekan biaya sosial seperti kriminalitas, penyakit, kebakaran, yang berikutnya akan mengurangi biaya penyediaan pelayanan sosial. Untuk menekan subsidi pemerintah, konsep subsidi silang dengan melibatkan pihak swasta juga dapat dipakai.

4. Menumbuhkan iklim Investasi

Kegiatan penanaman/ investasi langsung yang dilakukan oleh baik oleh pihak pemerintah maupun pihak swasta. Kegiatan pengembangan sistem insentif dan bonus untuk merangsang investasi dan usaha lain yang datang dari pihak masyarakat atau pihak swasta. Insentif ini merupakan salah satu bentuk kerja sama yang saling menguntungkan antara pemilik lahan dengan pemerintah kota. Insentif ini dapat berkaitan dengan investasi yang dilakukan oleh pemerintah, dapat pula dalam bentuk lain seperti insentif di bidang fiskal.

5. Sesuai dengan fungsi kota yaitu fungsi pemukiman

Namun ada beberapa kekurangan yang patut dipertimbangkan dan diperhatikan yaitu:

1. Kritik yang mengenai terjadinya proses *gentrification* (lawan dari *filtering process*)
2. Lahan perkotaan juga merupakan komoditas bisnis dalam sistem pasar sehingga sering melibatkan peran swasta dalam pola kerjasama *Public Private Partnership*, namun swasta lebih sering dituduh sebagai pihak yang menciptakan *uneven development* (ketidakadilan hasil pembangunan).
3. Belum sempurnya koordinasi antar berbagai instansi terkait.

Kekurangan-kekurangan tersebut lebih merupakan kelemahan teknis daripada kelemahan konseptual strategis. Tuntutan terhadap koordinasi antar berbagai instansi terkait yang sampai sekarang sulit dilaksanakan, menjadi salah satu kelemahan teknis.

IV. Pengembangan Kawasan Campuran (*Mix Use Land*)

Kawasan Kebonharjo saat ini merupakan kawasan pemukiman dimana banyak lahan yang digunakan sebagai lahan perdagangan, industri serta pemukiman tentunya. Sehingga dalam perkembangan selanjutnya kawasan tersebut dapat dikembangkan dengan pola *mix use land*. Namun mengingat lahan Kebonahrjo merupakan lahan yang kurang baik lingkungannya maka perlu adanya usaha untuk menyeimbangkan lingkungan agar dapat mengurangi atau meniadakan kondisi buruk tersebut.

Lahan suatu kawasan digunakan oleh penduduk baik sebagai tempat kegiatan sosial maupun ekonomi. Dalam penggunaan lahan, suatu wilayah secara wajar terbagi-bagi menjadi (Jayadinata, 1999; 256):

- a. **Cagar atau Preservasi (*zone of preservation*)**, yaitu penggunaan lahan yang umumnya dibiarkan secara alamiah, dan penduduk tidak diperbolehkan mengganguya atau mengubahnya. Pengawasan tetap diperlukan.
- b. **Lindung atau konservasi (*zone of conservation*)**, yaitu penggunaan lahan yang dilakukan secara hati-hati dalam kawasan yang luas, sebagai pendukung keseimbangan lingkungan sekitarnya. seperti untuk reservasi hutan produksi, pertanian, peternakan, taman nasional dan rekreasi.

- c. **Zona binaan atau pembangunan (*zone of development*)**, yakni penggunaan lahan yang dilakukan secara intensif sebagai kawasan perumahan, perkantoran, pendidikan, perindustrian, dan sebagainya, yang digunakan oleh sejumlah orang yang banyak pada setiap satuan luasnya baik untuk kepentingan ekonomi maupun sosial

Jayadinata menyimpulkan bahwa penzoningan wilayah menjadi tiga macam penggunaan seperti diatas itu perlu supaya penduduk dapat hidup dengan memanfaatkan lahan sementara lingkungan alam tetap lestari. Hal ini juga bertujuan dalam pemanfaatan lahan yang optimal namun seimbang sehingga tercapai tujuan pertumbuhan ekonomi, kesejahteraan sosial, serta keseimbangan lingkungan.

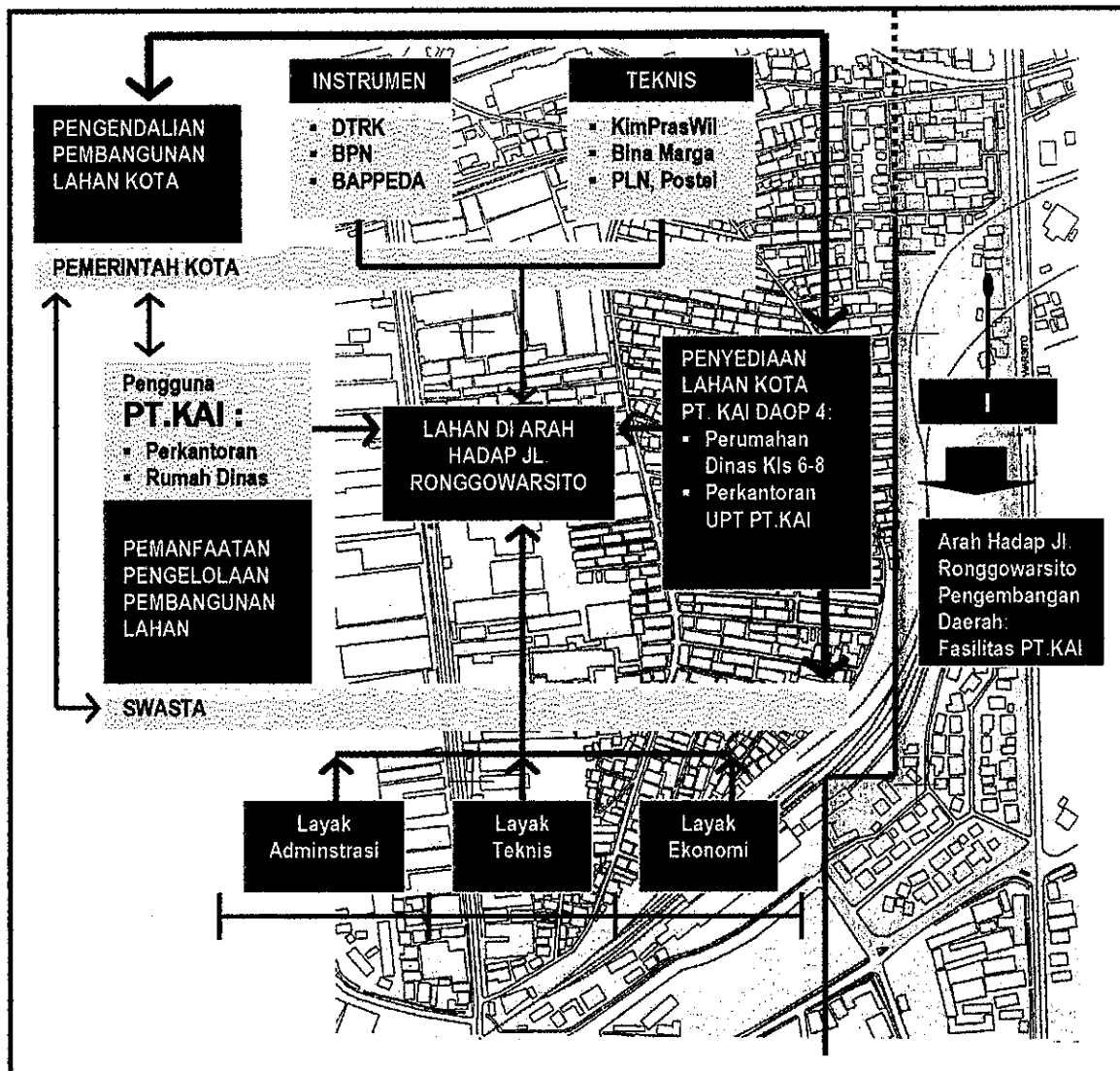
Dalam pengembangan kawasan Kampung Kebonharjo perlu mempertimbangkan hal-hal berikut ini yaitu:

1. Kemungkinan untuk menerapkan *cross subsidy (subsidi silang)* di antara pelaku pengembangan kawasan campuran yang terdiri dari pemerintah, swasta, pemilik lahan.
2. Kemungkinan menerapkan sistem insentif dan disinsentif untuk mendukung rencana pemanfaatan ruang.
3. Kemungkinan untuk menerapkan konsep konsolidasi lahan jika ternyata keterikatan terhadap unsur pemilikan lahan sangat kuat.
4. Kemungkinan sistem tukar menukar aset lahan maupun bangunan untuk menghasilkan kerjasama yang saling menguntungkan antar berbagai pihak.
5. Pengembangan kawasan campuran terkadang mengaburkan dan lama-lama akan menghilangkan fungsi lahan-lahan tertentu fungsi lahan hal ini bisa diatasi adanya pengaturan yang jelas batasan-batasan fungsi penggunaan lahan pada kawasan Kebonharjo.

4.4.3.3 Pendekatan Mekanisme Operasional Pengelolaan Lahan Kebonharjo Pada Tiap Tipologi Lahan

Dengan melihat hasil analisis pada subab berikut maka:

1. Tipologi I Arah Hadap Jl. Ronggowarsito. Arah Hadap ini dapat digunakan untuk kepentingan PT.KAI sendiri ataupun aktifitas kota dengan optimalisasi kemitraan.

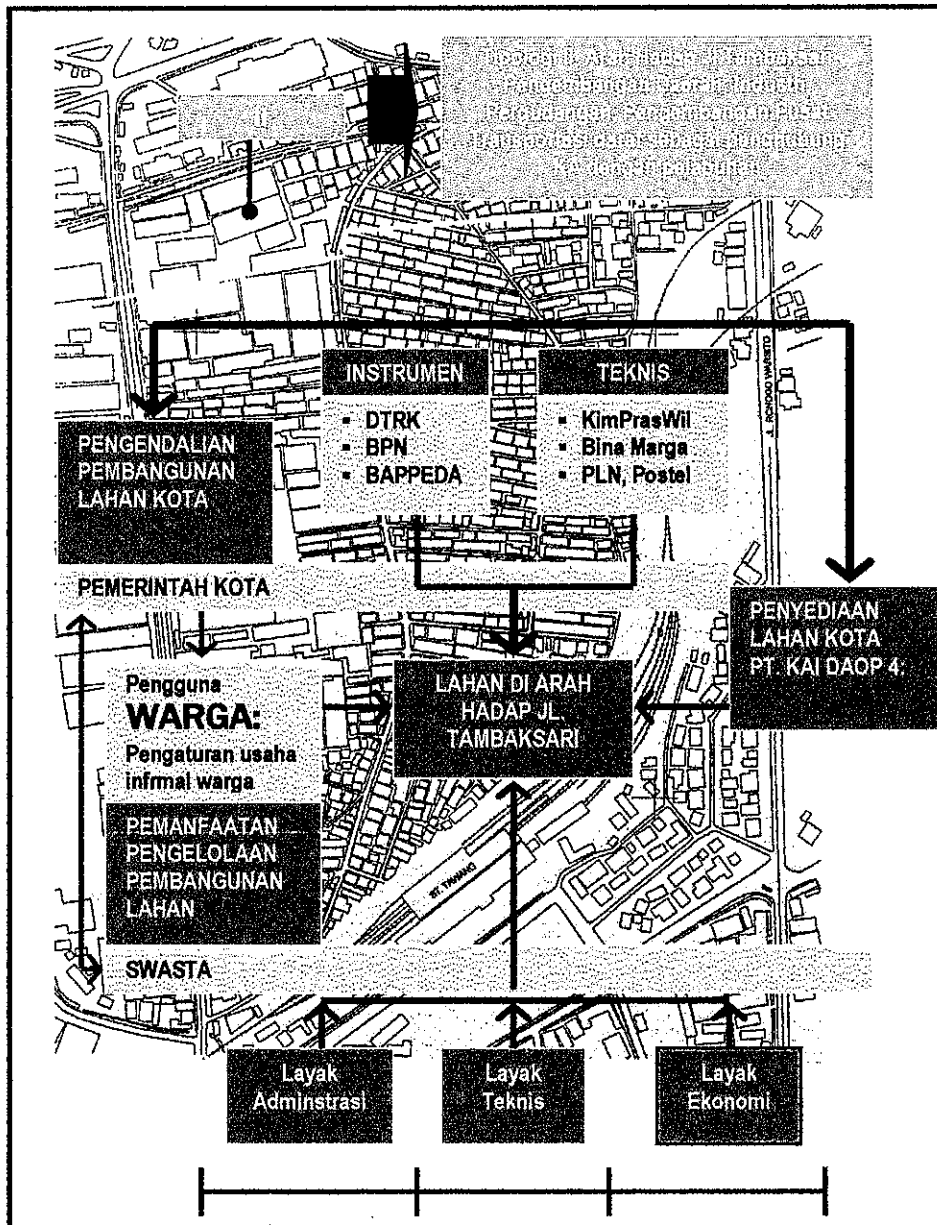


Gambar 4.47 Pola Interaksi Stakeholders di Arah Hadap Jl. Ronggowarsito

Sumber: Hasil Analisis Penulis

Dari gambar di atas tampak lahan pemanfaatannya diprioritaskan demi kepentingan pengembangan fasilitas PT.KAI dengan alternatif pemanfaatan dan pengelolaan untuk aktivitas kota (industri). Perlunya memperkuat interaksi satu sama. Sedangkan organisasi pengelolaan murni berasal dari PT.KAI Daop IV Semarang.

2. Tipologi II Arah Hadap Jl. Tambak Sari dengan optimalisasi kemitraan

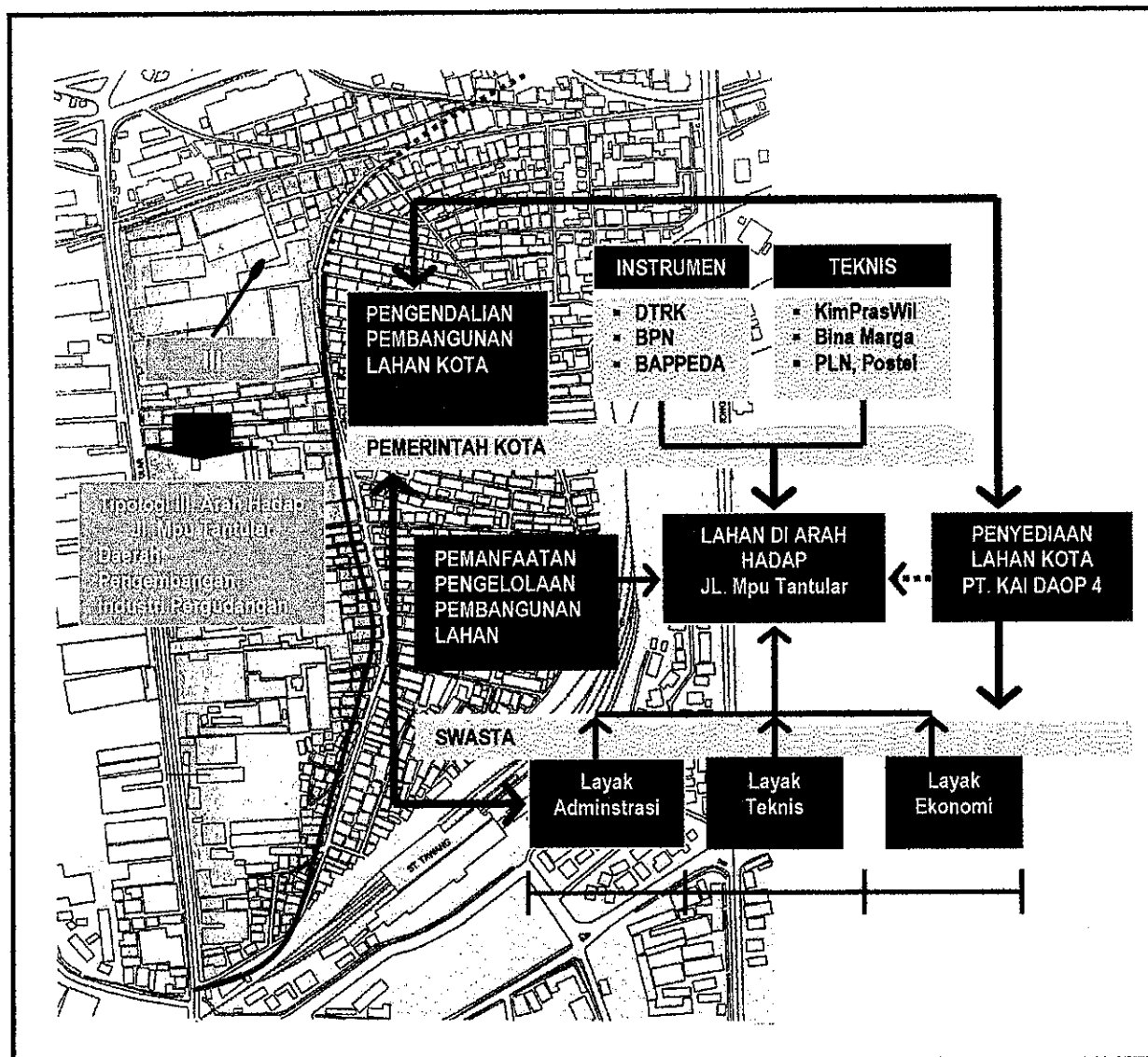


Gambar 4.48 Pola Interraksi Stakeholders Di Arah Hadap Jl. TambakSari
 Sumber: Hasil Analisis Penulis

Dari gambar di atas tampak lahan pemanfaatannya diprioritaskan demi kepentingan swasta dengan alternatif pemanfaatan dan pengelolaan untuk aktivitas kota (industri). Perlunya memperkuat interaksi satu sama lain dalam wadah manajemen lahan bersama. Sedangkan mekanisme penerapan operasionalnya adalah organisasi manajemen lahan yang dibentuk bersama (subbab 4.4.2.5) akan mengatur dalam pengelolaan dan pemanfaatan lahan bersama dengan pembagian untung atas dasar kemitraan. Ada beberapa hal yang perlu diperhatikan yaitu:

- Status lahan yaitu pihak PT.KAI Daop IV Semarang bersedia menerbitkan HGB secara parsial. HGB dapat melekat pada hak pengelolaan lahan, HGB dapat diatas tanah konversi (adat), lahan Negara. HGB ini bukan berarti hak lahan diberikan kepada pengguna lahan. Dengan HGB ini maka dapat dilakukan perjanjian kerjasama seperti BOT. Sehingga dari HPL (Hak pengelolaan) kemudian diberikan kepada pengguna lahan berupa HGB yang setelah beberapa waktu lahan tersebut akan kembali ke pemiliknya sesuai hak pengelolaan.
- Dengan status lahan bagi penyewa seperti item diatas maka para pengguna lahan tersebut tidak akan kesulitan dalam pengajuan kredit di Bank
- Hak lahan yang parsial sehingga investasi akan mudah masuk, mengingat lahan yang ada sangat luas sehingga dengan demikian bila hak parsial lahan didapat maka investasi yang masuk tinggal menghitung kemungkinan kebutuhan lahan yang mungkin dengan tetap mengacu dengan pengaturan kapling lahan yang ada dari pihak manajemen lahan Kebonharjo.
- Lahan PT.KAI dari segi lokasi merupakan tempat strategis namun keadaan lingkungannya tidak baik, secara ekologis buruk, terbebani oleh sosial masyarakat yang kesemuanya merupakan *added value* suatu lahan. Sehingga dapat dikatakan bahwa lahan kereta api memiliki pasar investasi yang besar namun nilai ekonomisnya lahan sangat rendah.
- Lingkungan fisik dan social yang tidak mendukung

3. Tipologi III Arah Hadap Jl. Mpu Tantular, dengan optimalisasi lahan kemitraan



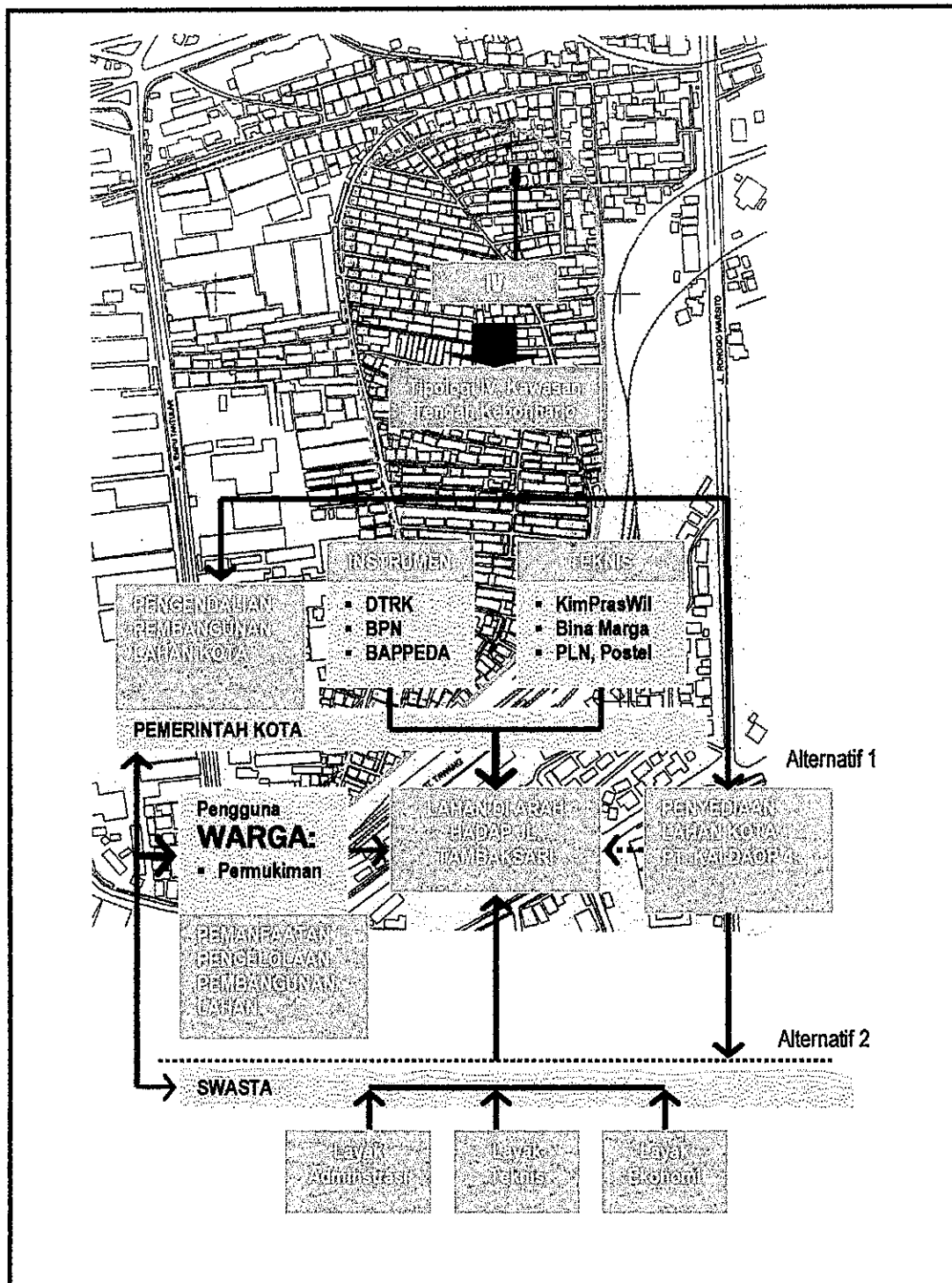
Gambar 4.49 Pola Interaksi Stakeholders Di Arah Hadap Jl. Mpu Tantular
Sumber: Hasil Analisis Penulis

Dari gambar di atas tampak lahan pemanfaatannya diprioritaskan demi kepentingan swasta dengan alternatif pemanfaatan dan pengelolaan untuk aktivitas kota (industri).

pengelolaan dan pemanfaatan lahan bersama dengan pembagian untung atas dasar kemitraan. Ada beberapa hal yang perlu diperhatikan yaitu:

- Status lahan yaitu pihak PT.KAI Daop IV Semarang bersedia menerbitkan HGB secara parsial. HGB dapat melekat pada hak pengelolaan lahan, HGB dapat diatas tanah konversi (adat), lahan Negara. HGB ini bukan berarti hak lahan diberikan kepada pengguna lahan. Dengan HGB ini maka dapat dilakukan perjanjian kerjasama seperti BOT. Sehingga dari HPL (Hak pengelolaan) kemudian diberikan kepada pengguna lahan berupa HGB yang setelah beberapa waktu lahan tersebut akan kembali ke pemiliknya sesuai hak pengelolaan.
- Dengan status lahan bagi penyewa seperti item diatas maka para pengguna lahan tersebut tidak akan kesulitan dalam pengajuan kredit di Bank
- Hak lahan yang parsial sehingga investasi akan mudah masuk, mengingat lahan yang ada sangat luas sehingga dengan demikian bila hak parsial lahan didapat maka investasi yang masuk tinggal menghitung kemungkinan kebutuhan lahan yang mungkin dengan tetap mengacu dengan pengaturan kapling lahan yang ada dari pihak manajemen lahan Kebonharjo.
- Lahan PT.KAI dari segi lokasi merupakan tempat strategis namun keadaan lingkungannya tidak baik, secara ekologis buruk, terbebani oleh sosial masyarakat yang kesemuanya merupakan *added value* suatu lahan. Sehingga dapat dikatakan bahwa lahan kereta api memiliki pasar investasi yang besar namun nilai ekonomisnya lahan sangat rendah.
- Lingkungan fisik dan social yang tidak mendukung

4. Tipologi IV, dengan optimalisasi *cross subsidy* dan retribusi asset



Kawasan Kebonharjo penuh dengan konflik mengingat banyak warga yang sudah menempati lahan di kawasan ini sejak lama, maka:

1. Alternatif 1, penggunaan dan pengelolaan lahan diberikan utuh kepada warga namun tetap perlu adanya perbaikan kawasan dengan penekanan pada *community based development*. Perlu adanya studi lanjutan mengingat pemanfaatan lahan untuk daerah pemukiman yang dekat dengan industri pada saat ini saja sudah tidak cocok.
2. Alternatif 2, penggunaan dan pengelolaan lahan yang diberikan kepada pihak swasta dengan optimalisasi kemitraan sebagai bagian dari perluasan lahan untuk industri dari tipologi I, II, III yang mengelilinginya, maka perlu adanya studi lanjutan cara pemindahan warga.

BAB V

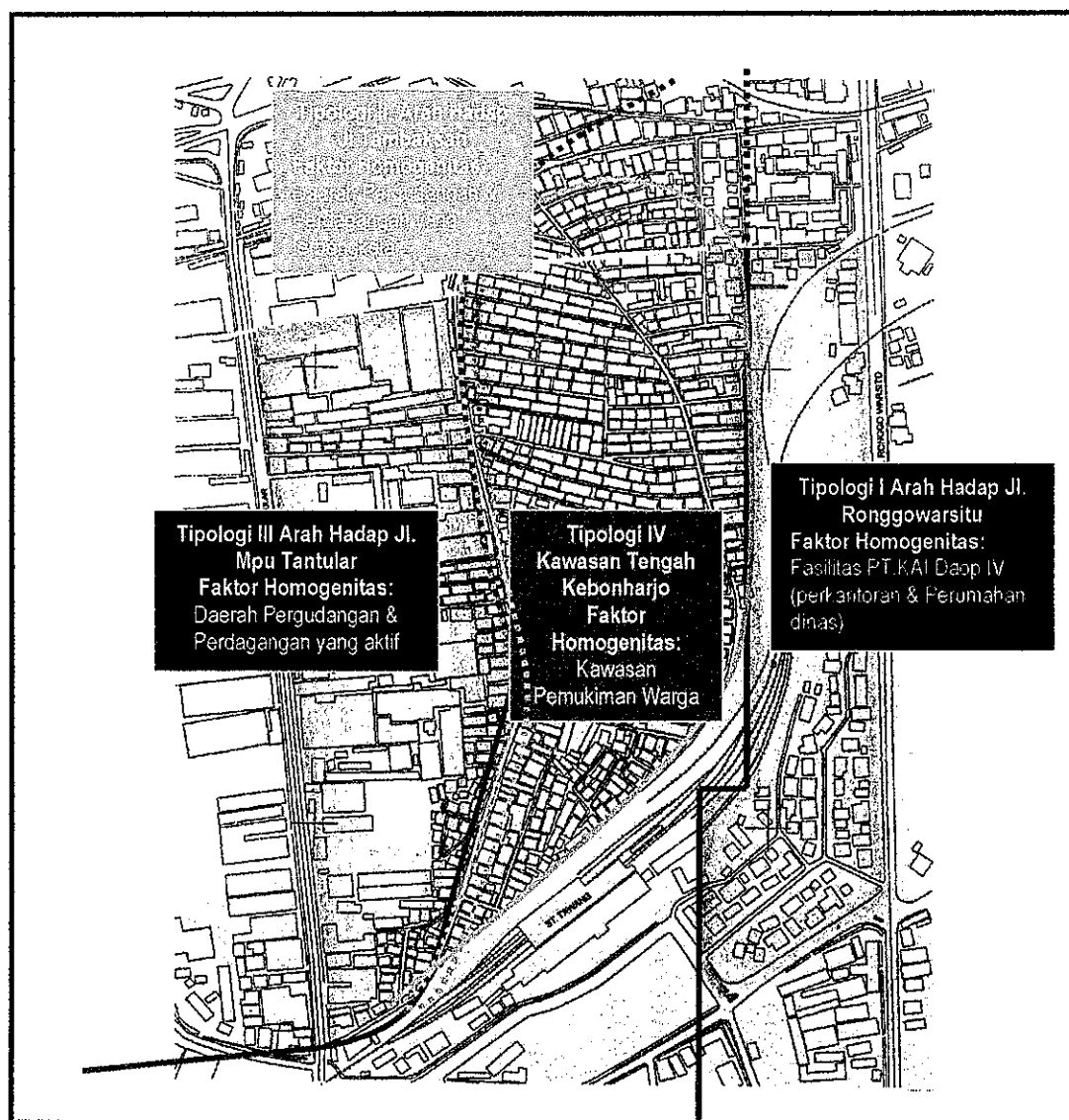
KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

5.1 Kesimpulan

Permasalahan lahan terlantar Kebonharjo pada dasarnya adalah pola pengelolaan dan pemanfaatan yang ada saat ini tidak memfungsikan secara optimal kemampuan ataupun *performance* lahan Kebonharjo. Kampung Kebonharjo merupakan lahan warisan Pemerintah Kolonial Pemerintah Belanda kepada Pemerintah Indonesia khususnya PT. KAI dalam bentuk harta kekayaan negara. Namun demikian, potensi nilai lahan dengan skala luas ternyata belum diimbangi dengan upaya pengelolaan yang optimal, bertanggung jawab dan transparan.

1. Kawasan Lahan terlantar Kebonharjo merupakan sebagian dari lahan terlantar yang dimiliki PT.KAI Daop IV di Jawa Tengah. Lahan Kebonharjo memiliki potensi lahan yang baik dengan lokasi, aksesibilitas serta fungsi lahan yang cukup baik untuk mendukung pengembangan perencanaan dalam rencana pemanfaatan lahan di BWK III yaitu sebagai kawasan transportasi, perdagangan, industri karena letaknya yang berada di antara stasiun Tawang dan Pelabuhan Tanjung Mas. Namun demikian, banyak kendala yang dihadapi untuk pengembangan ataupun pemanfaatan lahan Kebonharjo saat ini adalah kualitas lingkungan yang buruk, tata ruang dan pemanfaatan lahan yang buruk serta konflik kepemilikan antara PT.KAI Daop IV dengan warga yang telah lama mendiami lahan tersebut.
2. Bila ditinjau dari pola pemanfaatan lahan Kebonharjo yang ada terdapat perbedaan pemanfaatan lahan berdasarkan arah hadap jalan,yaitu arah hadap Jl. Ronggowarsito, arah hadap Jl.Mpu Tantular, arah hadap Jl. Tambak Sari, serta kawasan tengah Kebonharjo. Pengelompokkan tipologi Kawasan Lahan Kebonharjo ini juga sekaligus meliputi pengelompokkan Lahan Kebonharjo berdasarkan kesamaan fungsi pemanfaatan lahan, aktivitas kawasan Kebonharjo yang mencerminkan karakteristik kawasan sehingga dapat dilakukan pendekatan pemanfaatan lahan yang optimal pada tiap kelompok kawasan.

Lahan kebonharjo terbagi dalam 4 tipologi pemanfaatan ruang, masing-masing memiliki karakteristik kawasan yang sangat dipengaruhi oleh arah hadap jalan utama, sekunder, dan rel kereta api



Gambar 5.1 Tipologi lahan Kebonharjo
Sumber: Hasil Analisis dan Olahan Penulis

3. Dalam pengelompokan lahan Kebonharjo yang berdasarkan kesamaan pemanfaatan lahan didapat bahwa terdapat perbedaan pengandil yang terlibat dalam masing-masing tipologi. Pengumpulan persepsi dari masing-masing pihak yang terkait untuk menciptakan batasan-batasan keinginan dari masing-masing tipologi/ kluster sehingga menghasilkan pendekatan-pendekatan pengelolaan, mekanisme operasional dari masing-masing tipologi agar tercapai *cost recovery* serta mnejadikan keadaan kawasan yang lebih baik dari sebelumnya.
4. Perlu adanya suatu pengelolaan dan penanganan yang khusus dalam memecahkan masalah lahan terlantar terutama dalam PT.KAI Daop IV Semarang yang mana harus menggandeng pihak-pihak terkait kota, antara lain Pemerintah Kota dengan dinas-dinas yang membawahnya serta pihak swasta dan warga Kebonharjo. Pengelolaan lahan tersebut harus memiliki otoritas dan wewenang yang memungkinkan berjalannya rencana, program, serta pelaksanaan fungsi lembaga manajemen lahan ini. Lembaga ini perlu memiliki kemampuan untuk menguasai aset serta menentukan perencanaan yang tepat namun seimbang dalam artian manajemen lahan untuk publik ataupun manajemen lahan untuk kegiatan swasta. Mungkin perlu melakukan kemitraan dengan berbagai LSM, konsultan pembangunan, konsultasi properti dan penilaian, institusi riset, lembaga penelitian, perguruan tinggi, dan lain-lain untuk mendukung dan mengefisienkan kerja lembaga ini.
5. Dalam pengembangan kawasan Kebonharjo menjadi suatu kawasan dengan karakteristik tertentu perlu mencari terlebih dahulu dampak dan akibat lahan terlantar Kebonharjo sehingga di kemudian hari atau dengan kasus yang serupa yang dimiliki PT.KAI dapat segera ditangani hingga tidak berlarut-larut. Dalam perbaikan dan pengembangan kawasan perlu adanya suatu pengertian tentang awal penyebab dan akibat yang ditimbulkan dari lahan terlantar Kebonharjo ini, agar nantinya dalam proses perbaikan dan pengembangan ataupun kerlanjutan kawasan ini kedepannya dapat menarik pelajaran dari awal berkelanjutannya lahan terlantar Kebonharjo ini sehingga tidak terulang kembali keadaan ini. Selain itu pengertian yang mendalam tentang dampak dan akibat lahan terlantar ini dirasa perlu karena siklus dampak dan penyebab lahan terlantar biasanya pada akhirnya

akan membentuk suatu lingkaran bila digabungkan, sehingga akan sangat sulit untuk membedakan mana yang penyebab dan mana yang dampak.

5.2 Rekomendasi dan Saran

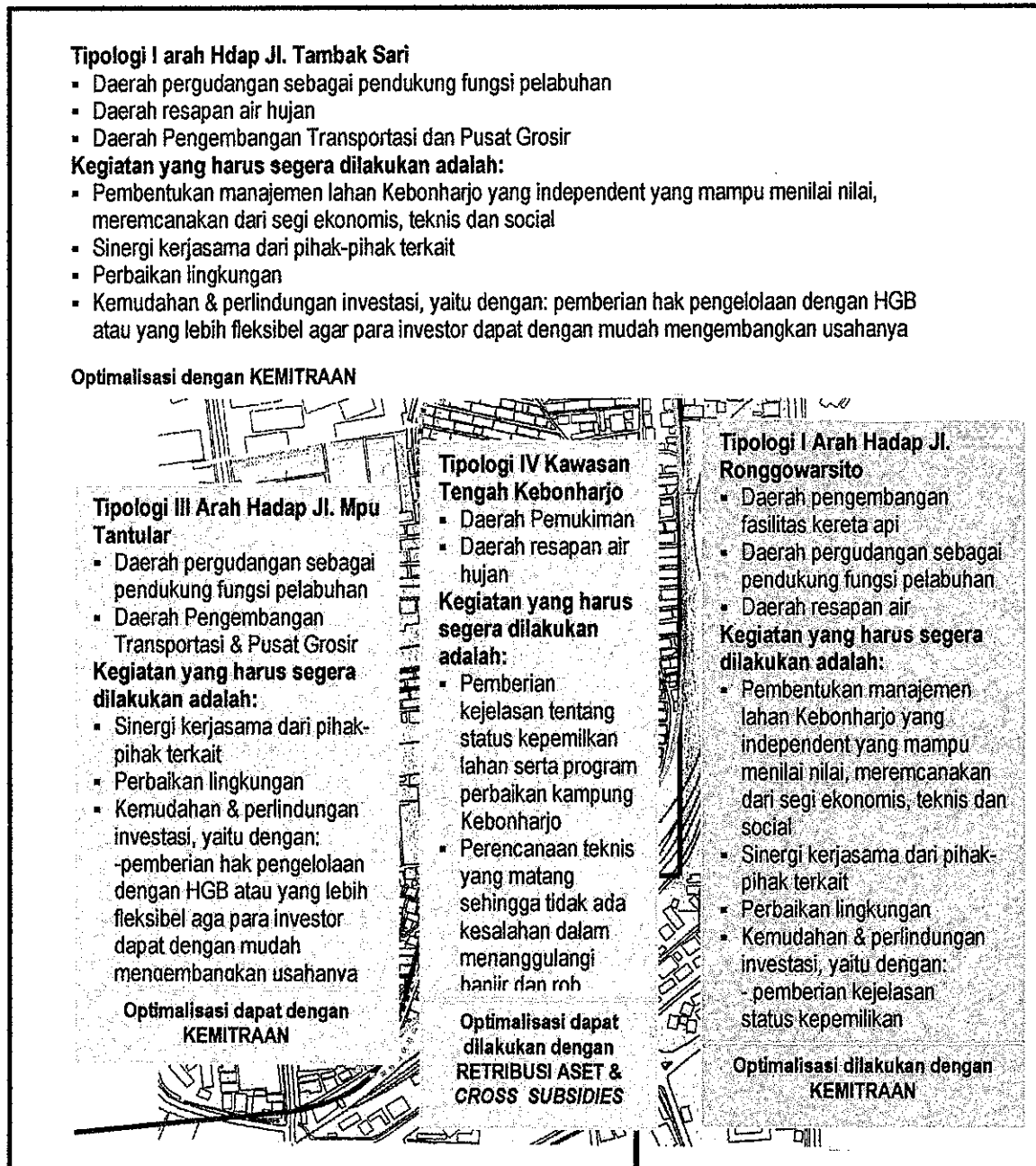
Untuk menangani kasus tersebut perlu adanya suatu koordinasi gerak antara perencanaan dengan ketersediaan lahan, antara pemerintah kota dengan pemilik lahan dalam hal ini adalah PT. KAI yang selanjutnya ditindak lanjuti kerjasamanya dengan melibatkan pihak swasta dan masyarakat kawasan tersebut. Dan diikuti dengan perencanaan kawasan yang matang.

Keterpaduan dan sinergi dari semua pihak sangat dibutuhkan dalam kasus lahan seperti ini. Perlu adanya suatu lembaga manajemen lahan yang beranggotakan para *stake holder*, fungsinya agar pemanfaatan lahan di Kampung Kebonharjo menjadi optimal, efektif dan efisien. Manajemen lahan ini harus memiliki perangkat peraturan dan institusi yang jelas agar lebih memudahkan gerakannya, sehingga manajemen lahan ini memiliki otoritas yang diakui oleh semua pihak.

Ada beberapa alternatif penggunaan lahan yang dapat digunakan sesuai dengan karakteristik kawasan dan potensi yang telah digambarkan pada subab sebelumnya, yaitu:

1. Pengembangan kawasan dengan fungsi lahan yang sama sebagai bagian dari kawasan pelabuhan (kawasan industri dan perdagangan sebagai bagian dari kawasan pelabuhan)
2. Pengembangan kawasan dengan fungsi lahan sebagai daerah pengembangan transportasi darat.
3. Pengembangan kawasan sebagai daerah resapan air pasang/ air hujan (kolam retensi) yang artinya sebagai daerah konservasi.
4. Namun bila pada akhirnya lahan Kebonharjo tersebut diberikan untuk warga masyarakat baik untuk dikuasai utuh ataupun disewakan maka perlu adanya suatu upaya *urban renewal*
5. Pengembangan kawasan dengan pembagian fungsi termasuk di dalamnya kawasan konservasi (daerah resapan air)

Lahan Kebonharjo memiliki 4 karakteristik pemanfaatan lahan dengan pendekatan pengelolaan dan pemanfaatannya berbeda-beda. Masing-masing tipologi juga memiliki pendekatan berdasarkan *stakeholders* yang berperan.



Gambar 5.2 Pengembangan Kawasan Berdasarkan Tipologi Karakteristik
Sumber: Hasil Analisis Penulis

DAFTAR PUSTAKA

BUKU

Branch, Melville. C., 1996. *Perencanaan Kota komprehensif (Pengantar dan Penjelasan)*. Yogyakarta, Gadjahmada University Press.

Budihardjo, Eko, 1997. *Tata Ruang Perkotaan*. Jakarta, P.T. Alumni.

Couch, Chris., *Urban Renewal Theory and practice.*, 1990, London, Macmillan Education LTD

Catanese, Antony. J., dan Snyder, James. C., 1996, *Urban Planning*, (terjemahan oleh ir. Wahyudi, dalam Perencanaan Kota), Penerbit Erlangga, Jakarta

Chapin dan Kaiser, 1990. *Urban Land Use Planning*. London, University of Illinois Press

Daldjoeni, N., 1987, *Geografi Kota dan Desa*, Bandung, PT. Alumni.

Dandekar, Hemalata. C., 1998, *City, Space and Globalization: An International Perspective*, University of Michigan

Gallion dan Eisner, 1994, *Pengantar Perancangan Kota Jiid II*. Jakarta, Erlangga.

Hartshorn, Truman A., 1980. *Interpreting The City, An Urban Geography*

Jayadinata, Johara T., 1999. *Tata Guna Tanah Dalam Perencanaan Pedesaan Perkotaaan & Wilayah*. Bandung, Penerbit, ITB

Kivell, Philip, 1993, *Land and the City; Patterns and Process of Urban Change*, Routledge, 1993

Lean dan Goodall, 1966. *Aspect of Land Economics*. Barh, Pitman Press. First Edition.

Mather, *Land Use*. 1986. New York, John Wiley and sons.

Mti-ITB, 1975. *Konsep Teknologi*. Bandung

Mulyana, Deddy, 200. *Metodologi Penelitian Kualitatif, Pardigma Baru Ilmu Komunikasi dan Ilmu Sosial Lainnya*, Bandung, PT. Remaja Rosdakarya

Golany, Gideon, 1976. *New Town Planning: Principles and Practice*. New York, john Wiley and Sons

UPT-PUSTAK-UNDIP

Stubbs, Jeffry., 1996, *Megacity Management in The Asian and Pacific Region*, Manila, The Asian Development Bank

Yudohusodo, Siswono. Et al., 1991. *Rumah Untuk Seluruh Rakyat*, Jakarta Selatan, Yayasan Padamu Negri

JURNAL/ MODUL

Goldstein, James, 2001, *Urban Vacant Land Redevelopment: Challenges and Progress*, Lincoln institute of Land Policy Working Paper

Kivell, 1993; Setterfield, Mark. *Abandoned Building: models for Legislative & Enforcement Reform*, Trinity Center for Neighborhoods, research project 23, march, 1997

Soedradjat, Imam., 1998, *Perencanaan Strategis bagi Penataan Ruang dan Manajemen Lahan Perkotaan*, Kerjasama antara BAKM, Badan Diklat Dept. Dalam Negri, Bappenas, DPU dan USAID

Heripurwanto, Eko., 1998, *Ekonomi Lahan dan Perencanaan Peruntukkan Lahan Perkotaan yang Dinamis/ Akomodatif*, Kerjasama antara BAKM, Badan Diklat Dept. Dalam Negri, Bappenas, DPU dan USAID

TESIS/ TUGAS AKHIR

Purba, dkk, *Pengembangan Lahan Perkotaan Untuk Peremajaan Kota dengan Teknik Penaksiran Proyek-Studi kasus Kawasan Selatan Stasiun KA Bandung*. Tugas Akhir Bandung; ITB, 1983

Ismail, Yusuf, 1999, *Konfigurasi Ruang dan Bangunan Kawasan Kota Lama*, Thesis, UNDIP

PROYEK

Program Penangan Permukiman Kumuh melalui Peremajaan Kota lokasi: Kotamadya Bengkulu, 1993/1994, DPU Cipta Karya

Program Penangan Permukiman Kumuh melalui Peremajaan Kota lokasi: Kotamadya Medan, 1993/1994, DPU Cipta Karya

Program Penangan Permukiman Kumuh melalui Peremajaan Kota lokasi: Kotamadya Bengkulu, 1993/1994, DPU Cipta Karya

Program Penangan Permukiman Kumuh melalui Peremajaan Kota lokasi: Kotamadya Balikpapan, 1993/1994, DPU Cipta Karya

Program Penangan Permukiman Kumuh melalui Peremajaan Kota lokasi: Kotamadya Pontianak, 1993/1994, DPU Cipta Karya

Program Penangan Permukiman Kumuh melalui Peremajaan Kota lokasi: Kotamadya Palembang, 1993/1994, DPU Cipta Karya

Program Penangan Permukiman Kumuh melalui Peremajaan Kota lokasi: Kotamadya Samarinda, 1993/1994, DPU Cipta Karya

PERATURAN-PERATURAN

Pemerintahan Daerah Tingkat II Kotamadya Semarang, 1995, RDTRK Tahun 1995-2000
BWK III Kecamatan Tembalang, Bappeda Kotamadya Dati II Semarang, Semarang

Pemerintahan Daerah Tingkat II Kotamadya Semarang, 1995, RDTRK Tahun 1995-2000
BWK III Kecamatan Banyumanik, Bappeda Kotamadya Dati II Semarang, Semarang