

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

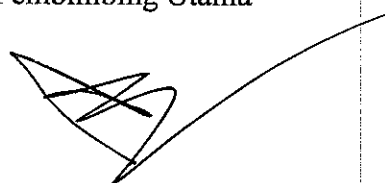
Semarang, 17 Juni 2004

Pembimbing Pendamping



Ir. Holi Bina Wijaya, MUM

Pembimbing Utama



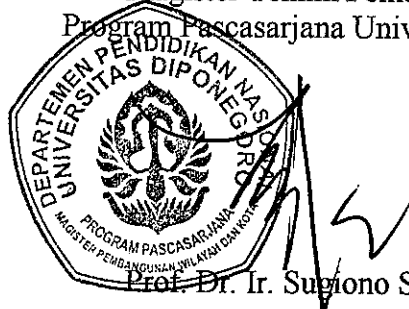
Ir. Djoko Suwandono, MSP

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 Dara</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 Kebijaksanaan 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.

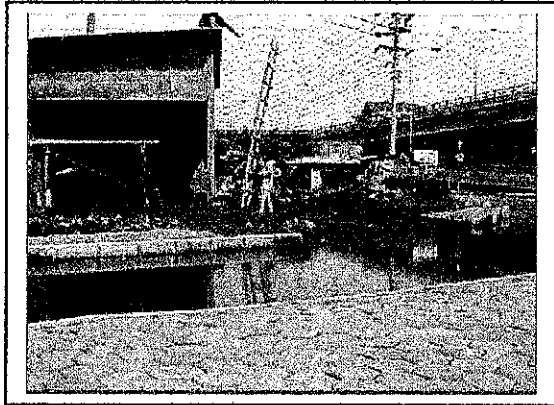
Dalam perkembangan selanjutnya, memasuki era pemerintahan Republik Indonesia, lambat laun kawasan pusat kota tersebut mengalami distorsi. Terutama dengan munculnya fenomena bergesernya pusat Kota Lama ke bagian-bagian lain suatu kota. Kota-kota Lama yang ada menjadi kurang menarik lagi sebagai pusat 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).

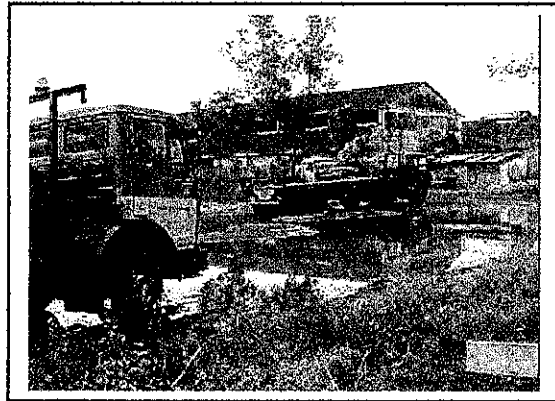
Di daerah Kota Lama Semarang, akibat bergesernya pusat kota banyak lahan yang berada di daerah pusat kota lama tersebut menjadi lahan terlantar, tak terbangun selain itu juga terdapat bangunan-bangunan yang saat ini masih berfungsi sebagai gudang barang. Sebagian besar lahan tersebut dimiliki oleh PT. 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.

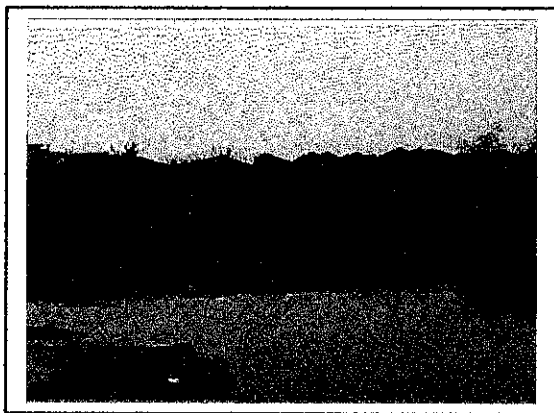
Keadaan lingkungan lahan kosong dan lahan tidur di kampung Kebonharjo tersebut saat ini sangat memprihatinkan, terlantar, dengan kualitas lingkungan yang buruk juga karena rob yang hampir tiap hari terjadi serta keadaan yang rawan terutama pada malam hari.



Gambar 1.1 Rob di Jl. Ronggowarsito

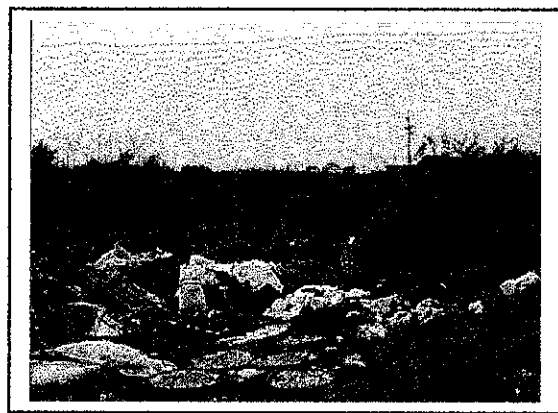


Gambar 1.2. Lahan terlantar untuk Parkir Trailer (Jl. Mpu Tantular)



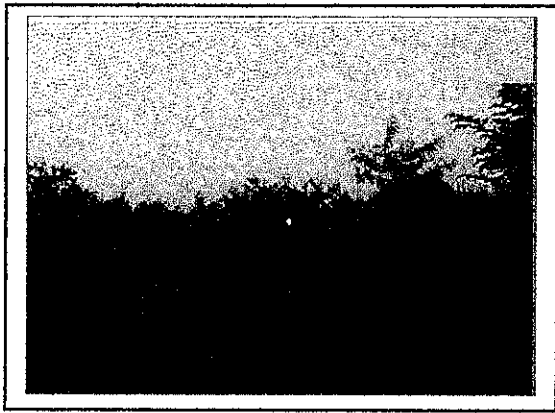
Gambar 1.3 Keadaan Lahan Terlantar tidak digunakan (Jl. Mpu Tantular)

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)

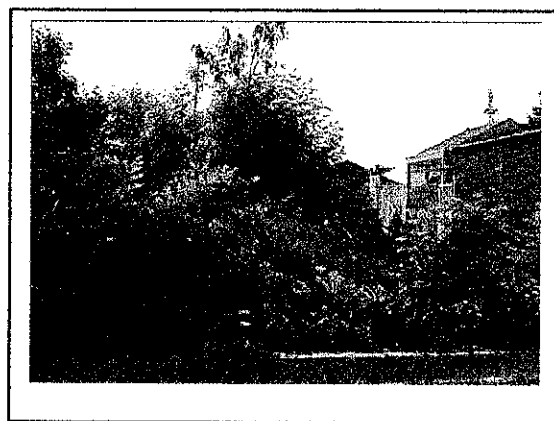


Gambar 1.6 Kondisi dan lahan Terlantar (Jl. Mpu Tantular)



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.

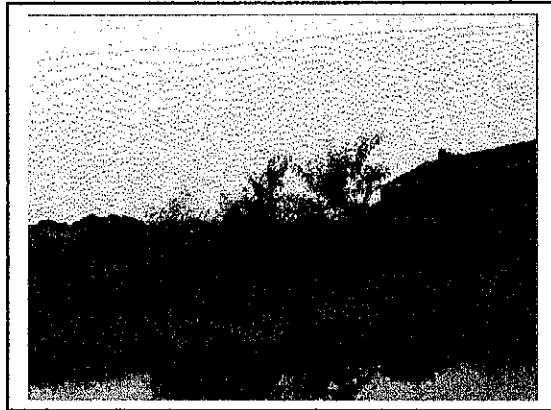
Namun demikian kepemilikan lahan yang mayoritas dimiliki oleh PT KAI Daop 4 juga turut menyulitkan Pemerintah Kota, dalam hal ini sebagai penanggungjawab kota, untuk memperbaiki kawasan tersebut. Sehingga dapat disimpulkan permasalahan yang ada pada lahan tersebut adalah:

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



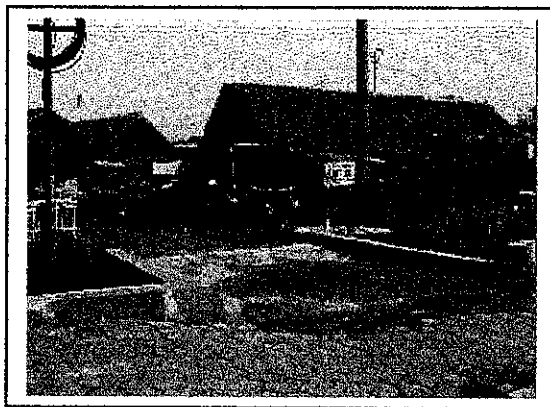
Gambar 1.9 Pemanfaatan Lahan untuk Sampah (Jl. Mpu Tantular)
Sumber: Survey Lapangan, 2003

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**

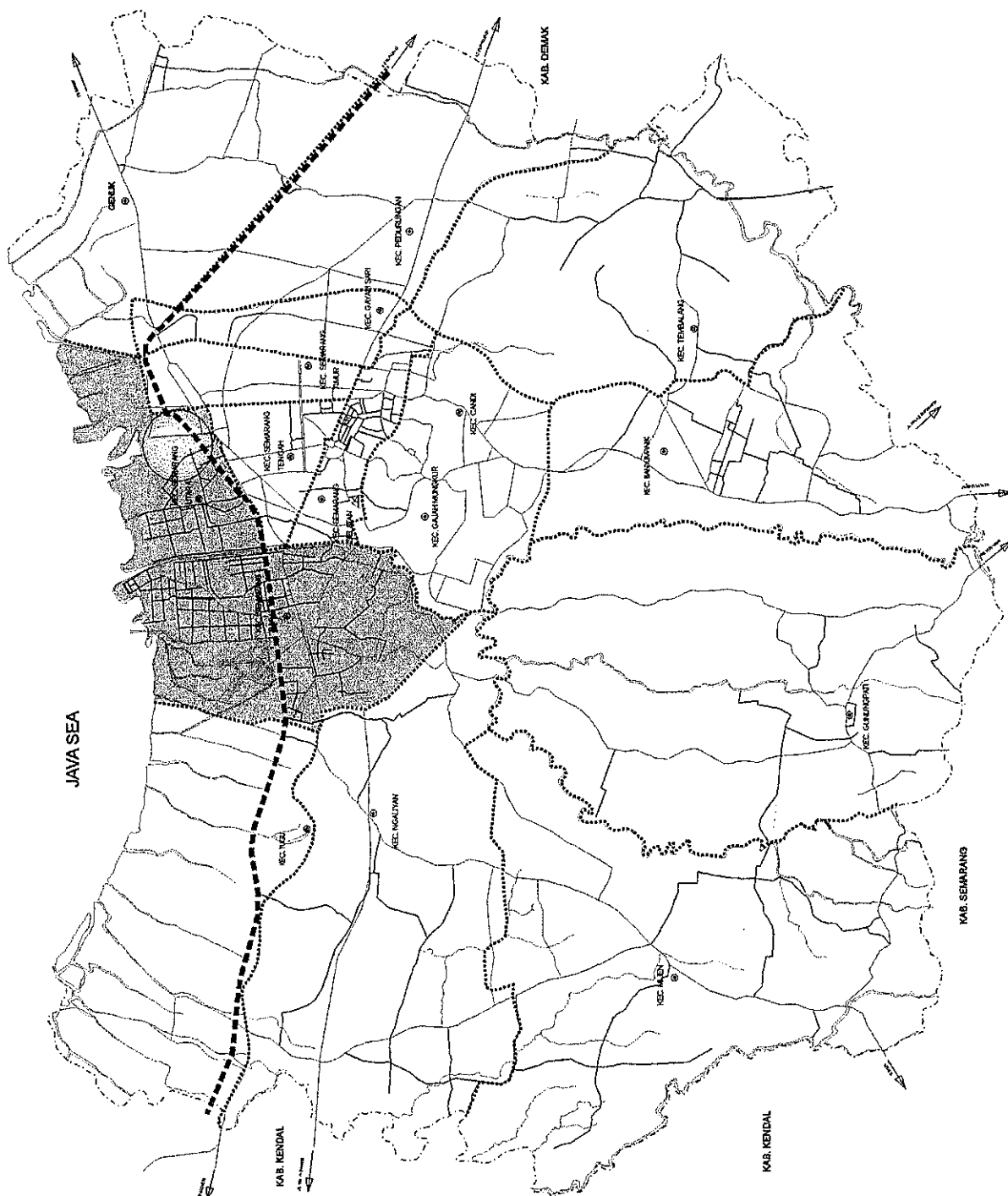
KETERANGAN :

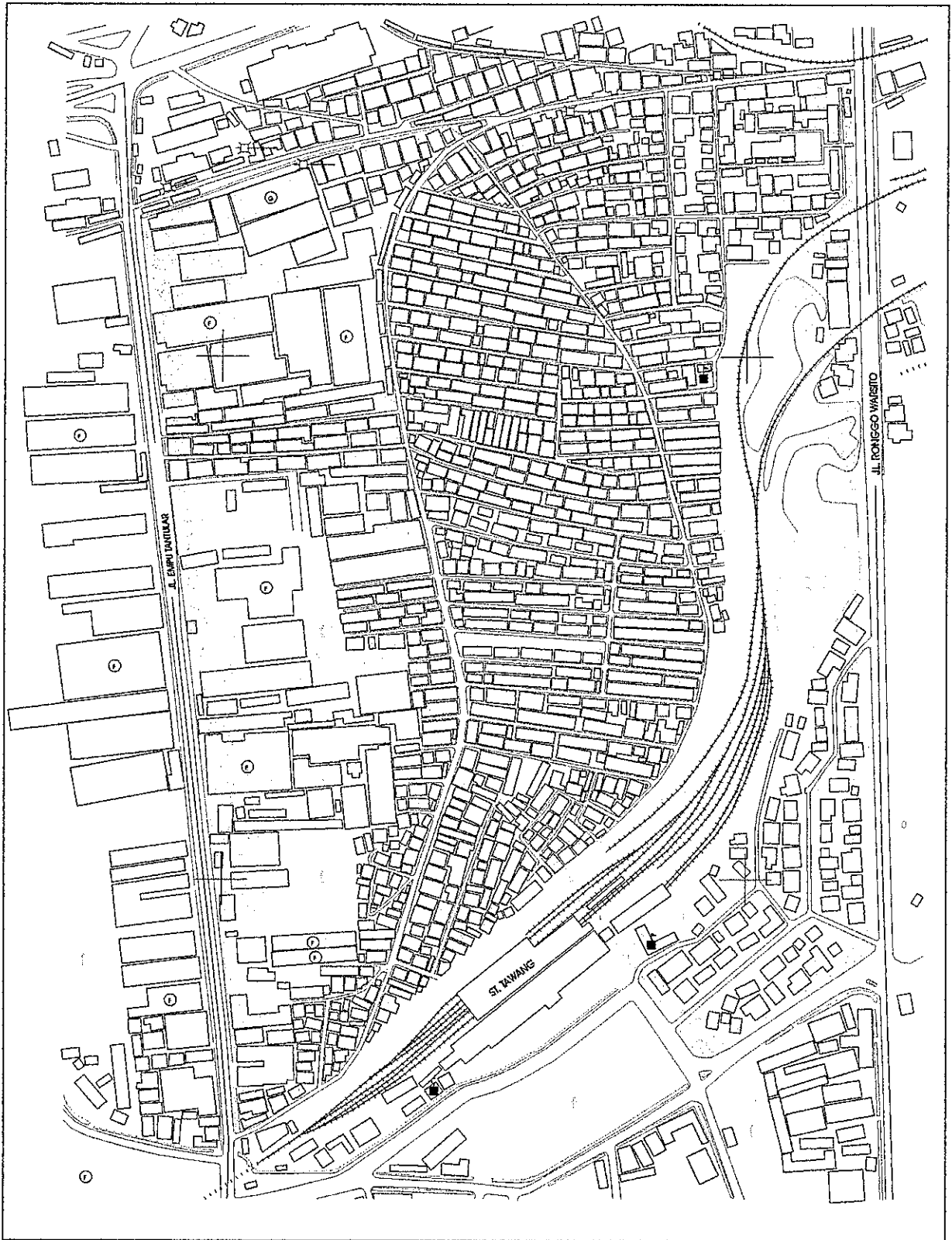
- Jalan
- Batas Kecamatan
- Rel Kereta Api
- Batas BVK
- Sungai
- Wijayah Studi
- Wijayah BVK III

SUMBER Ufara

RDTR Kota Semarang

SKALA





1.4.2 Ruang Lingkup Substansial

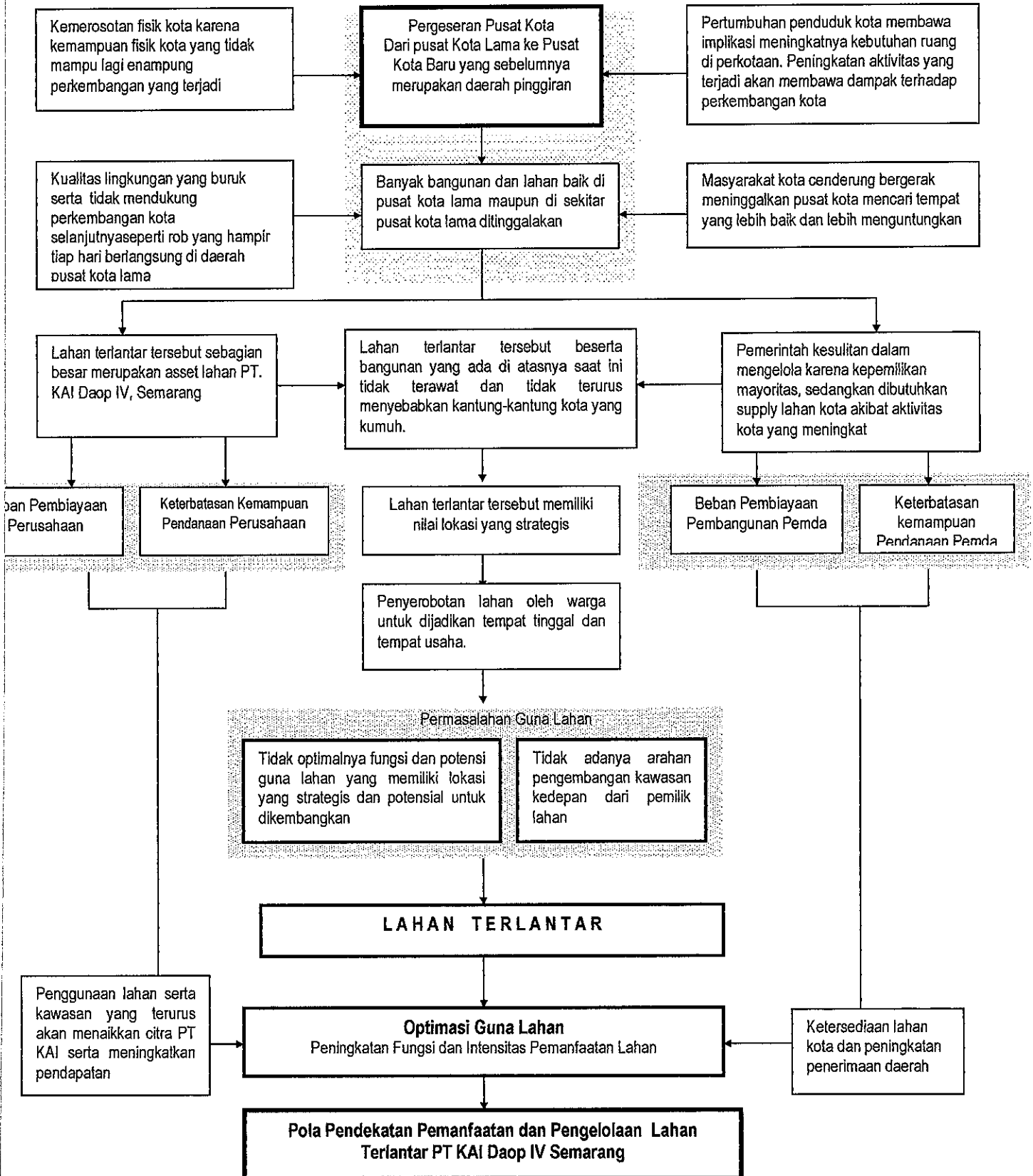
Adapun ruang lingkup substansial dari pembahasan lahan terlantar milik PT KAI Daop 4 dengan melakukan pendekatan:

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.

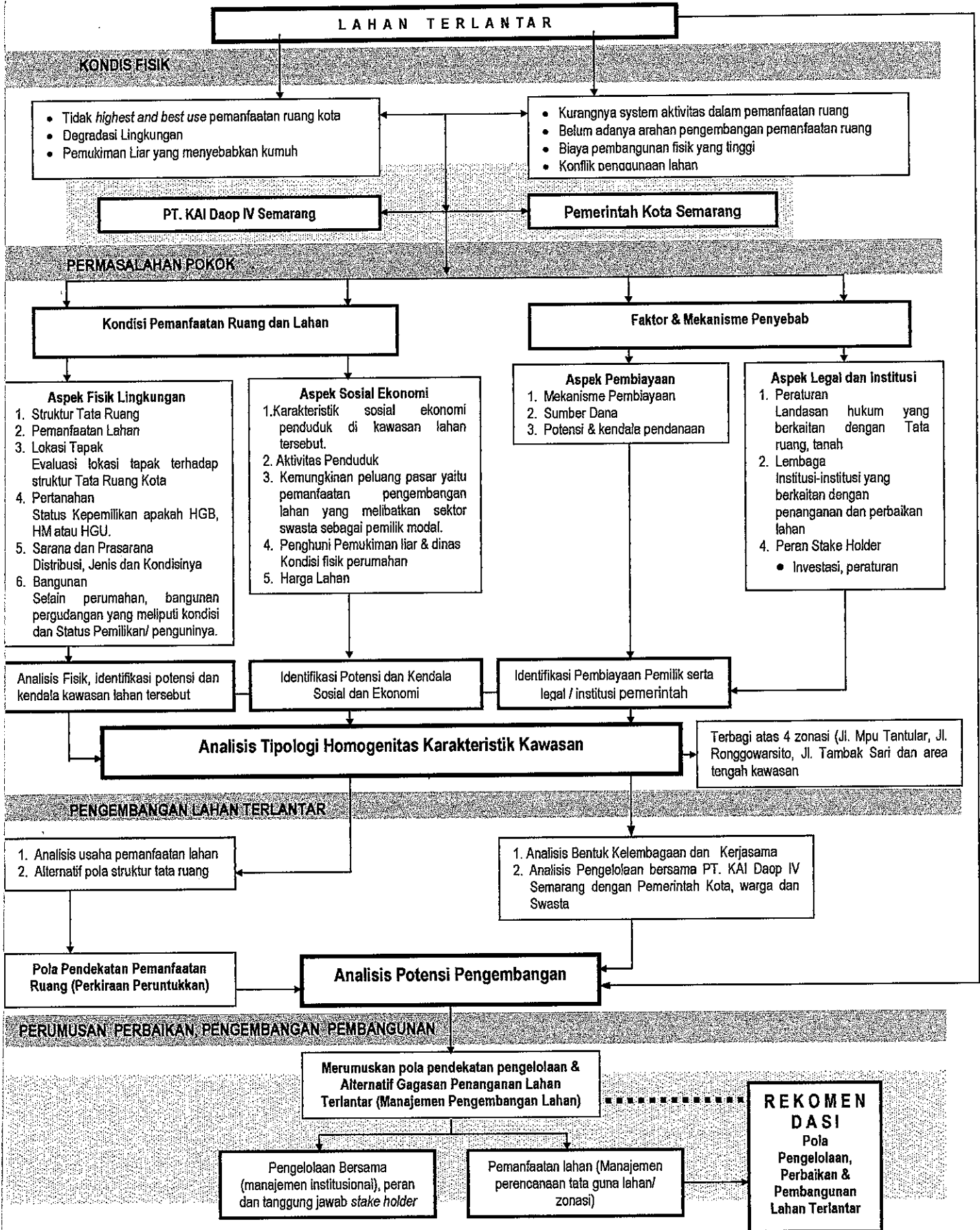
1.5 KERANGKA PEMIKIRAN

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:

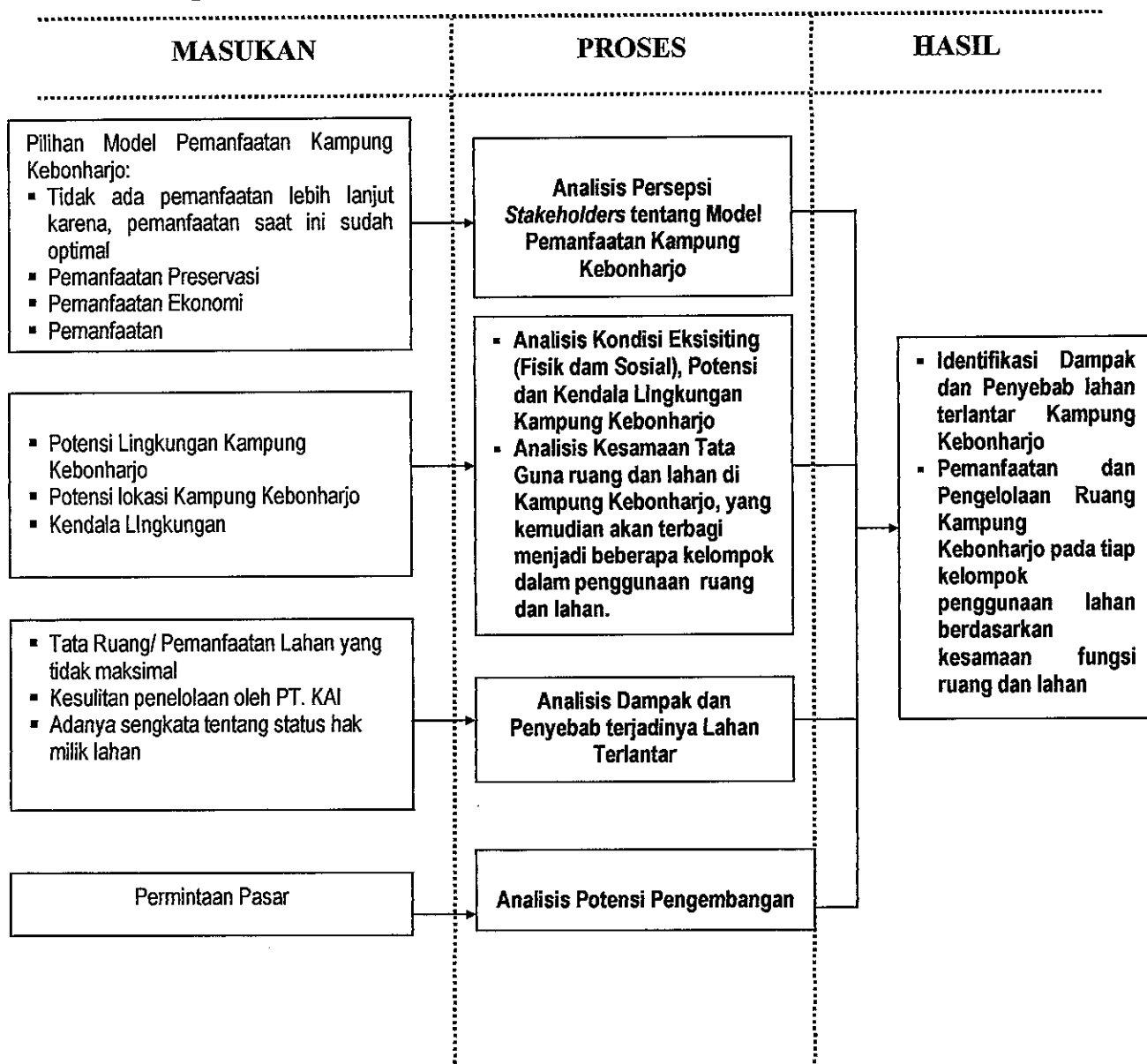
1. Menemukan isu-isu strategis perkotaan dikaitkan dengan karakteristik permasalahan pada kawasan penelitian, yang dilanjutkan dengan perumusan masalah dan penentuan ruang lingkup berdasarkan permasalahan dan kondisi eksisting kawasan yang memiliki spesifikasi fisik lahan kosong dan lahan terlantar.
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.

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

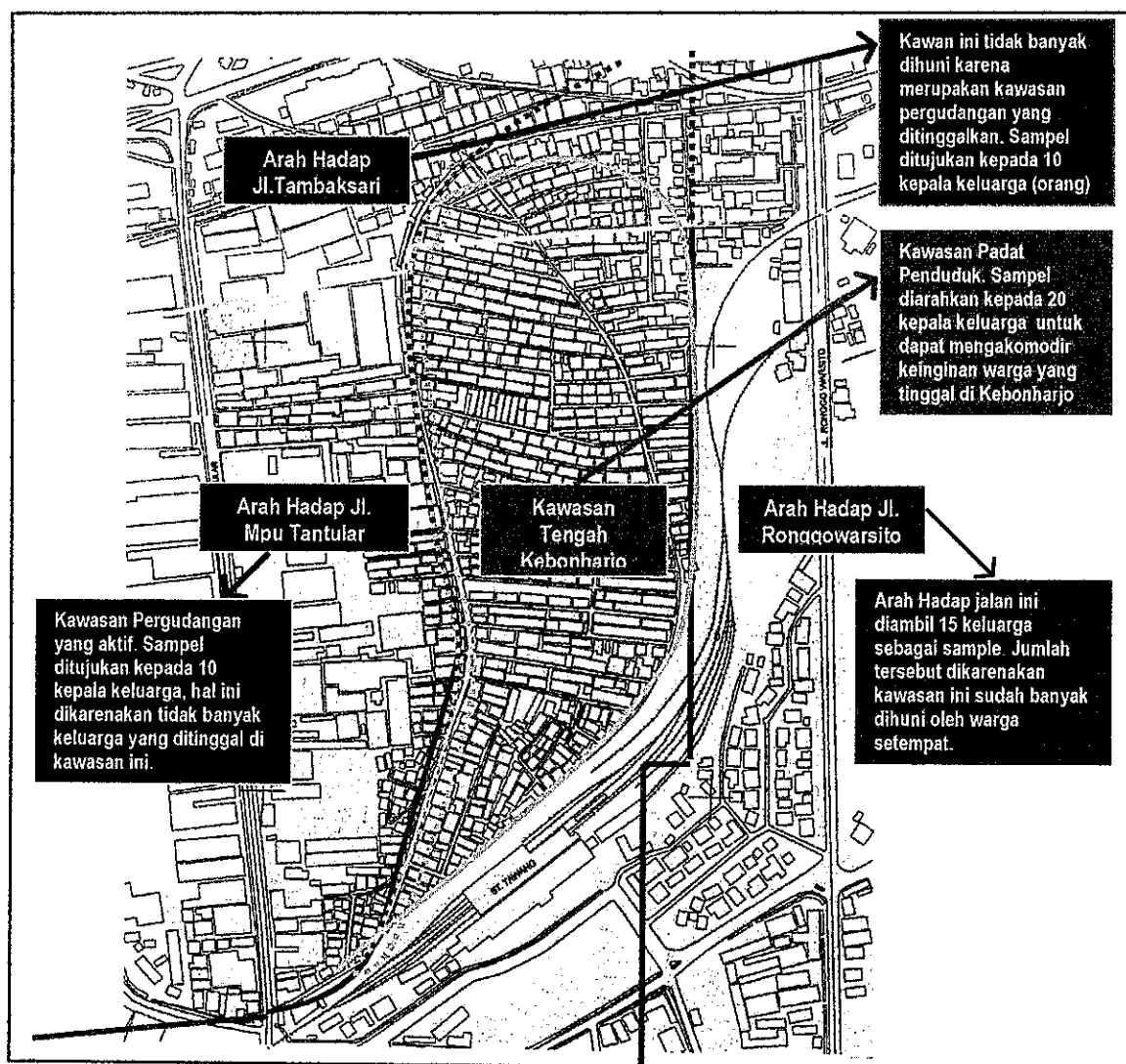
1.6.2.2 Narasumber

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

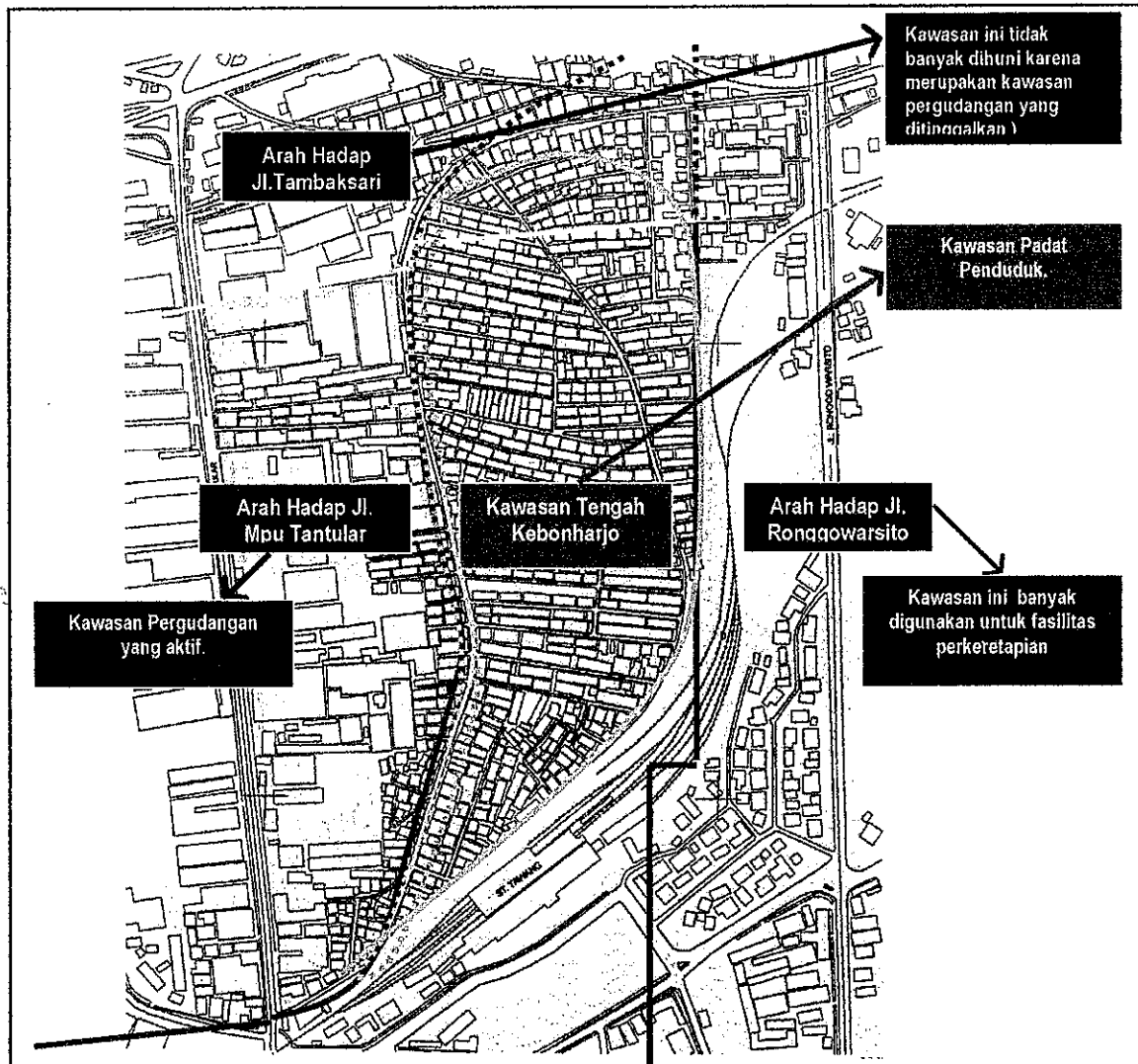
Sedangkan kerangka analisis studi ditekankan pada teknik analisis kualitatif empirik berdasarkan kajian teori dan data-data, sebagai berikut:

- 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

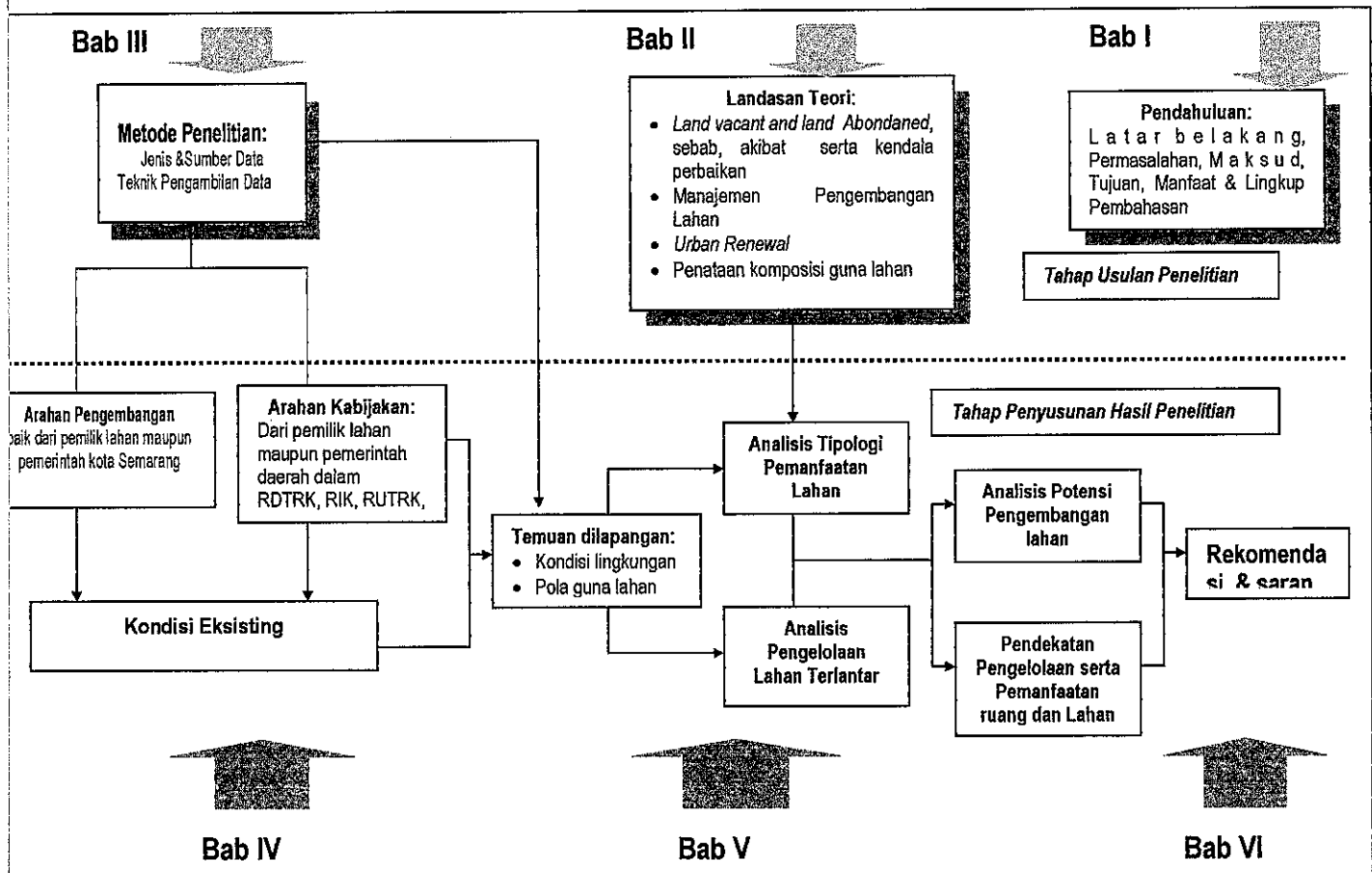
Untuk mendukung keinginan atau alternatif yang dipilih oleh *stakeholders* yang berkepentingan terhadap Kampung Kebonharjo harus didukung oleh potensi dan kondisi eksisting yang ada di kawasan tersebut. Sebagai suplemennya akan digunakan analisa sebagai berikut:

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*)**

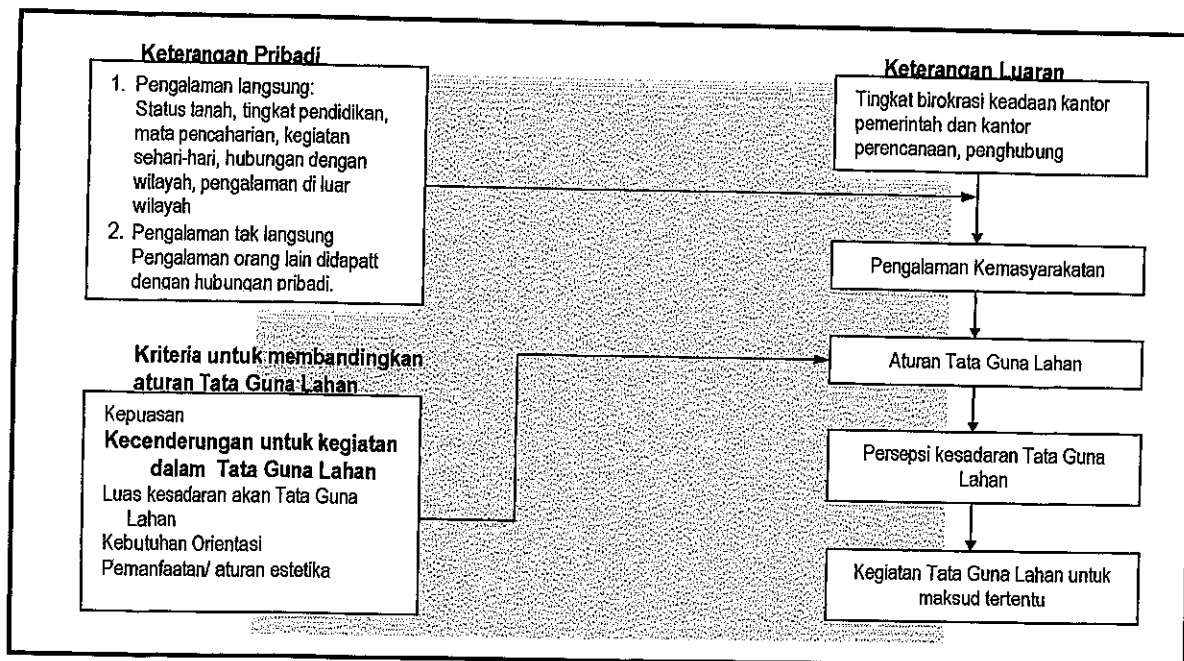
Penggunaan lahan utama yang tidak berorientasi mencapai keuntungan adalah jalan kecuali jalan tol. Penggunaan lahan seperti taman, guna lahan untuk aktivitas pendidikan, kantor pemerintahan, juga termasuk penggunaan lahan yang tidak berorientasi pada keuntungan. Seringkali penggunaan lahan yang berorientasi 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)

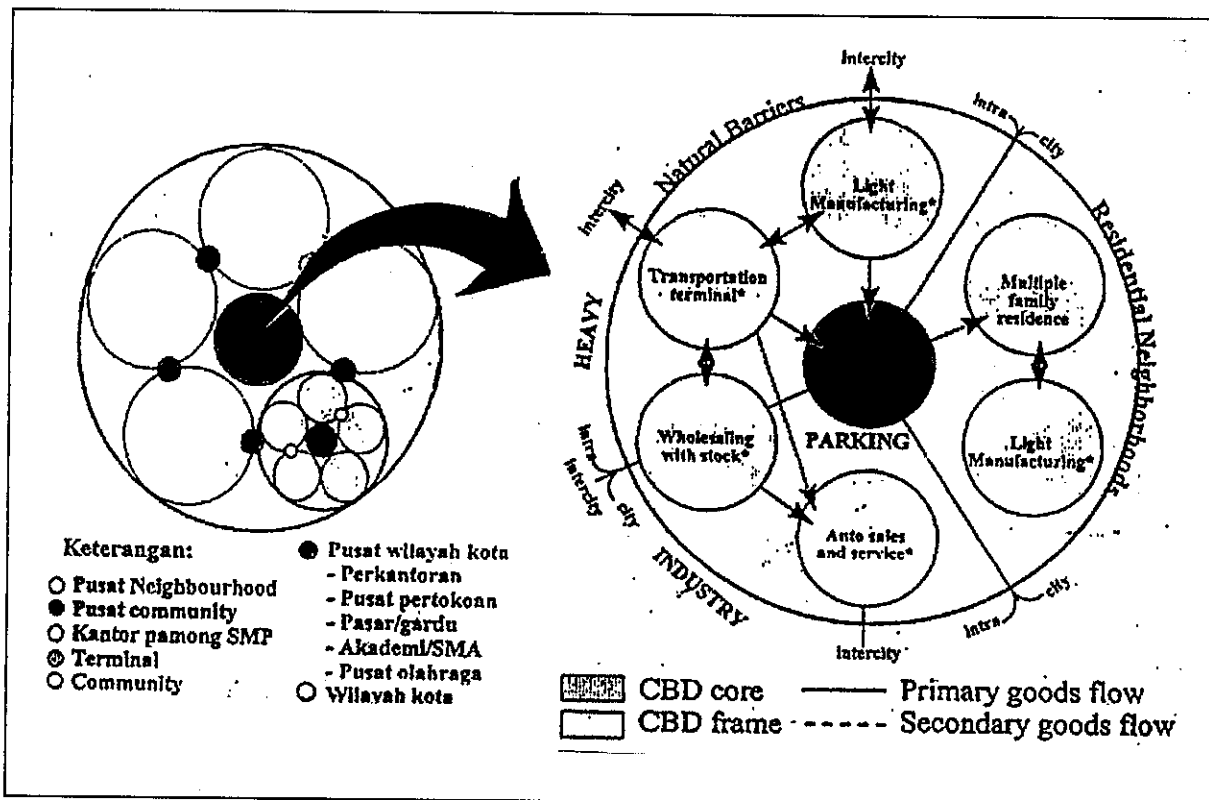
Hal yang senada juga diungkapkan oleh Harshorn (1980: 315), yaitu pusat kota juga dapat dibedakan menjadi dua bagian yaitu:

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:

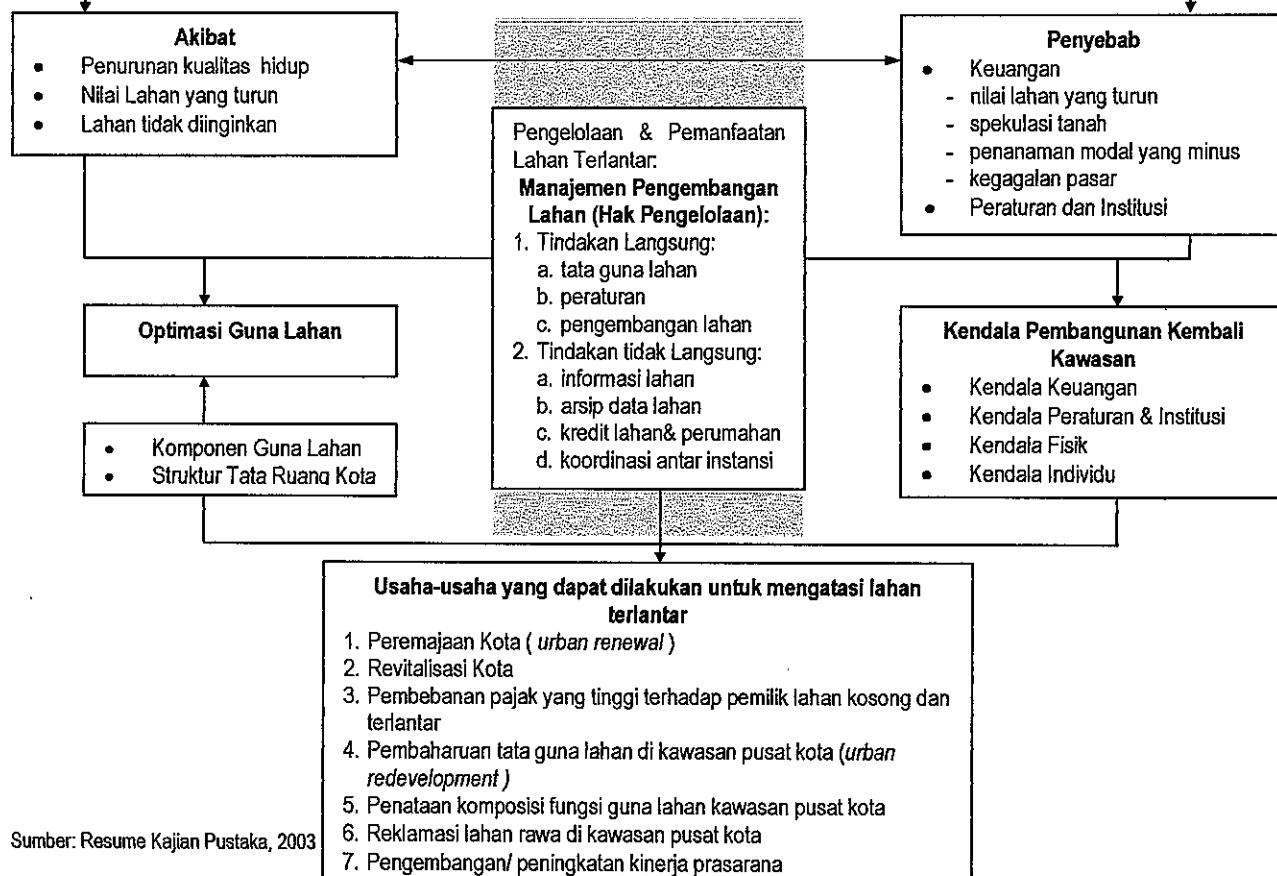
Jikalau Hak Penguasaan itu dipergunakan oleh instansi pemerintah untuk keperluan sendiri, maka dikonversi menjadi Hak Pakai (untuk waktu selama dipergunakan oleh instansi yang dimaksud)

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^o50'-7^o10' LS dan antara 108^o35'-110-0-50' BT. Kotamadya Semarang beriklim tropis yang dipengaruhi angin laut dan muson.

Luas wilayah kotamadya Semarang 373,76 km². 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)

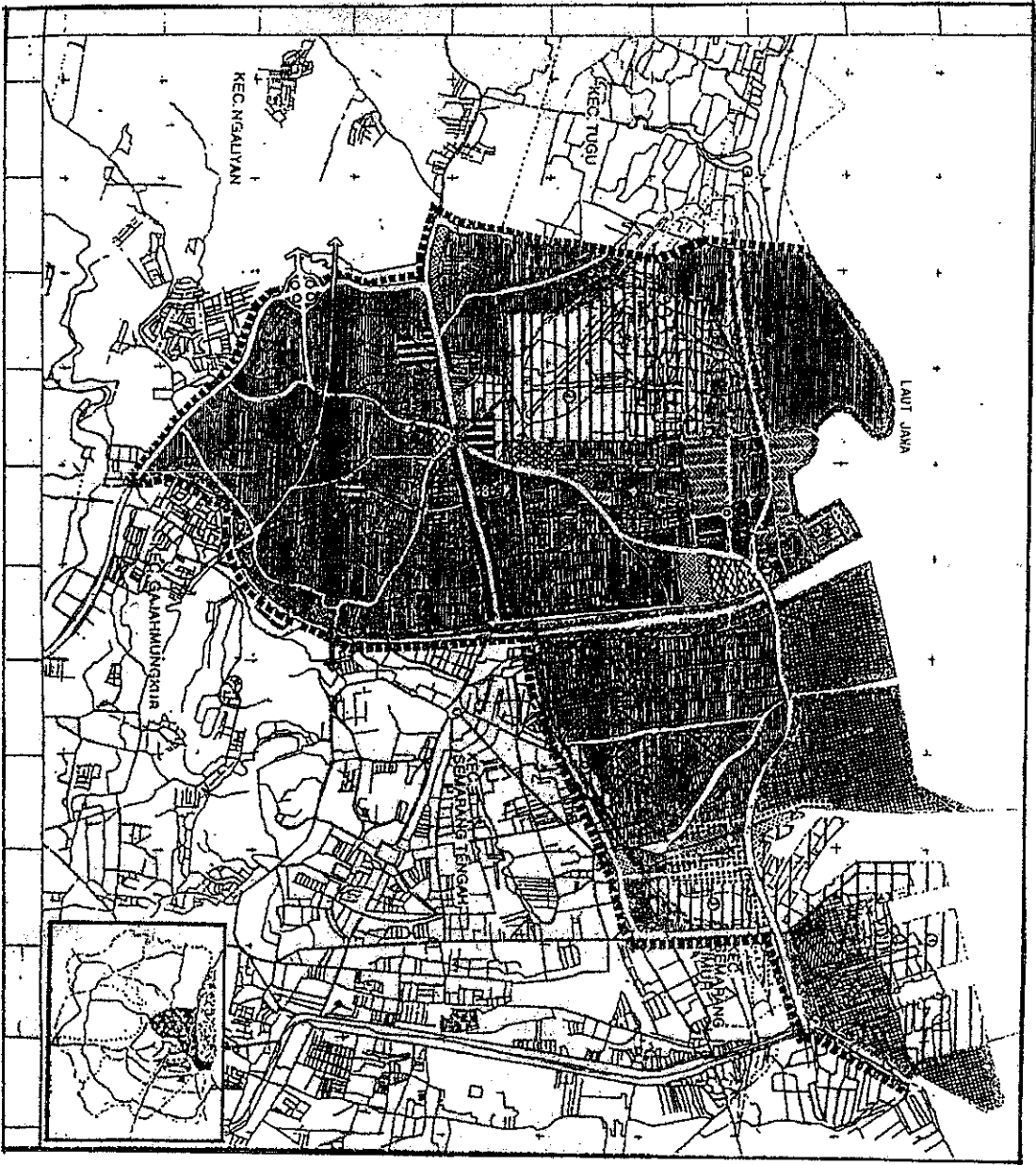
Sesuai dengan kebijaksanaan yang telah digariskan pada RUTRK bahwa adanya pusat-pusat pelayanan yang memiliki jenjang pelayanan yang terdesentralisasi, maka secara konseptual pengembangan kota dilakukan dengan mengembangkan pusat-pusat kegiatan. Dengan demikian terdapat jenjang fungsi pelayanan kegiatan-kegiatan 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 KOTA SEMARANG
DAERAH TINGGI & SEMARANG

RENCANA DAERAH DAN RUMAH KOTA
(RDIRK-)
SEMARANG

PEMAK RENCANA TATA GUNA TANAH	NO. PETA PA.3.3 - 3
-------------------------------------	------------------------

LEGENDA

- Permukiman
- PLTU Tambak Loek
- Industri
- Campuran perdagangan dan perkantoran
- Fasilitas budaya
- Cmentara
- Kawasan Khusus (misal: Perdagangan dan jasa)
- Parkiran
- Pergudangan
- Halatidng Basin
- Makem
- Pengetahuan/konvensi
- 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. SEMESTA JAWA BARU

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

3.3.1 Perencanaan dan Pengembangan Awal Perkeretaapian di Semarang

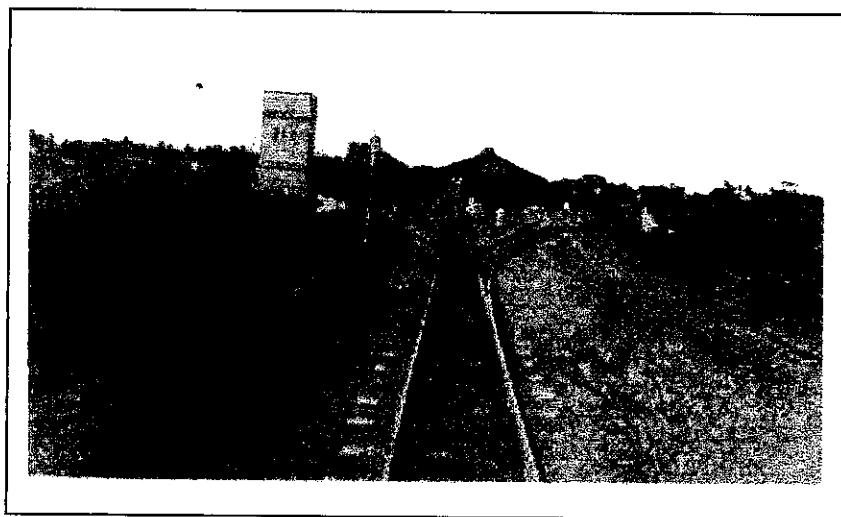
Francois Valentijn (Ismail, 1999) menyebutkan bahwa Semarang berkembang menjadi salah satu kota pelabuhan terbesar di Pulau Jawa, dimana hasil bumi dan hutan dari segala penjuru Jawa Tengah dipusatkan di Semarang sebelum diekspor ke luar negeri melalui pelabuhan.

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.

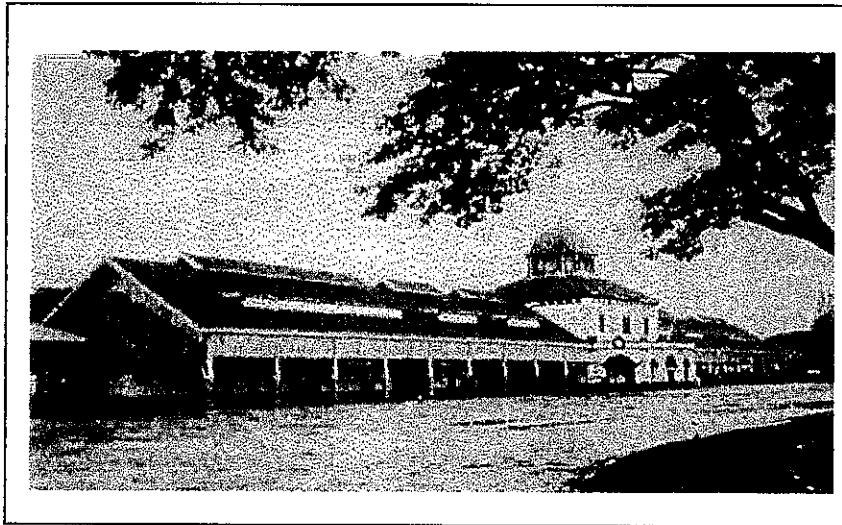
Sebagai salah satu kota yang berkembang, Semarang menjadi perintis (pertama kali) dalam pembangunan prasarana transportasi kereta api di Indonesia. Kereta api mulai diperkenalkan di masa pemerintahan Hindia Belanda melalui *NV Nederlandsch Indische Spoorweg Mij (NIS)* antara desa Kemijen di Semarang 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

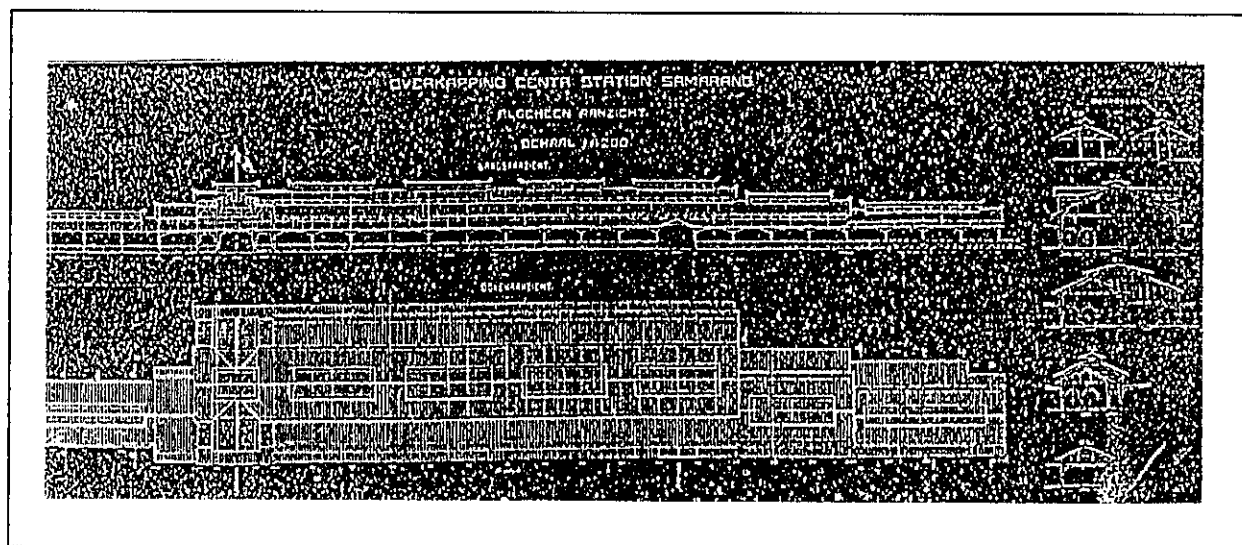


Gambar 3.2 Stasiun Tawang kebanjiran 1920
Sumber: Jongkie Tio



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.

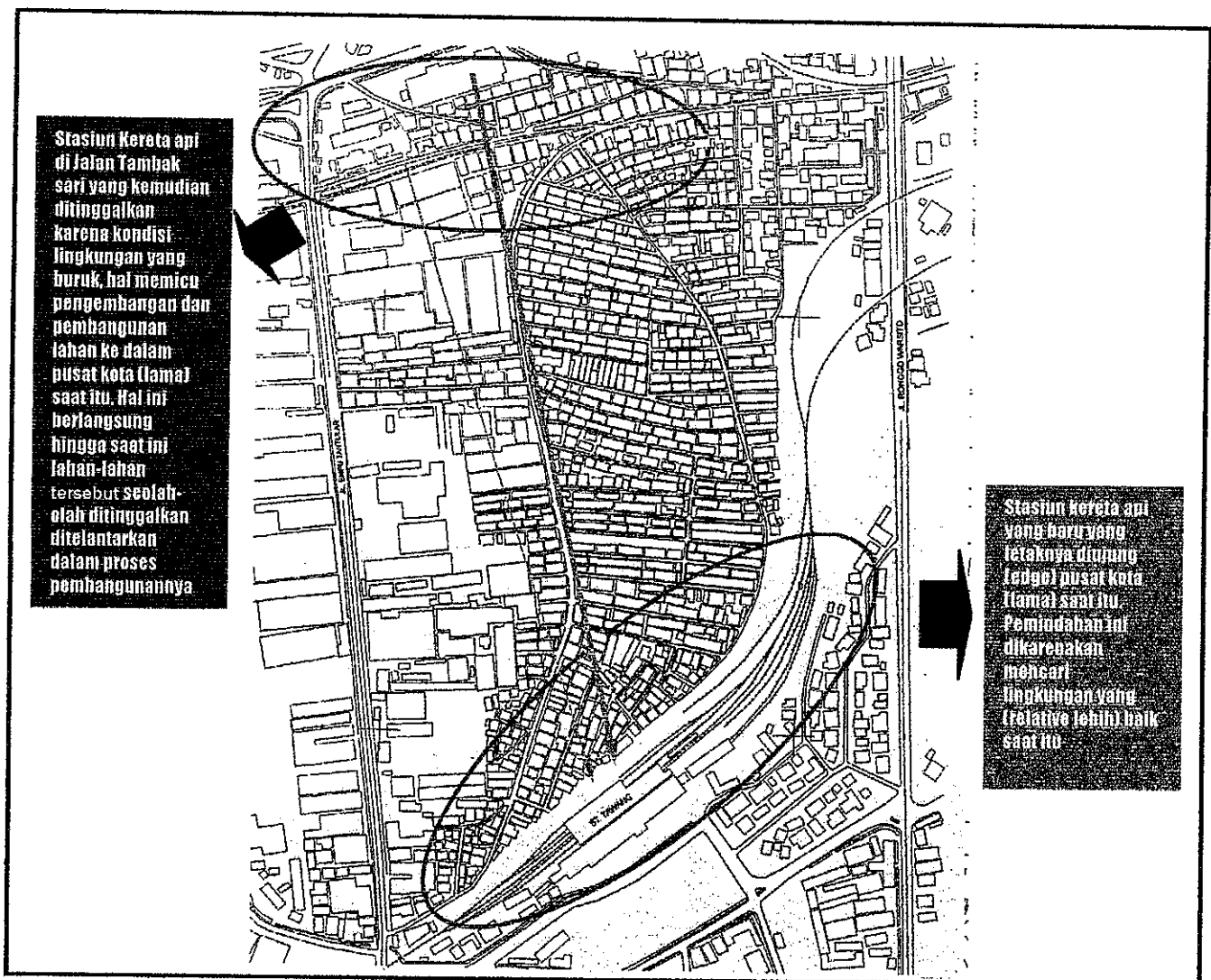
3.3.2 Keadaan Kawasan Kampung Kebonharjo Awal Pengembangan Kereta Api di Semarang (Jaman Kolonial Pemerintahan Belanda)

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

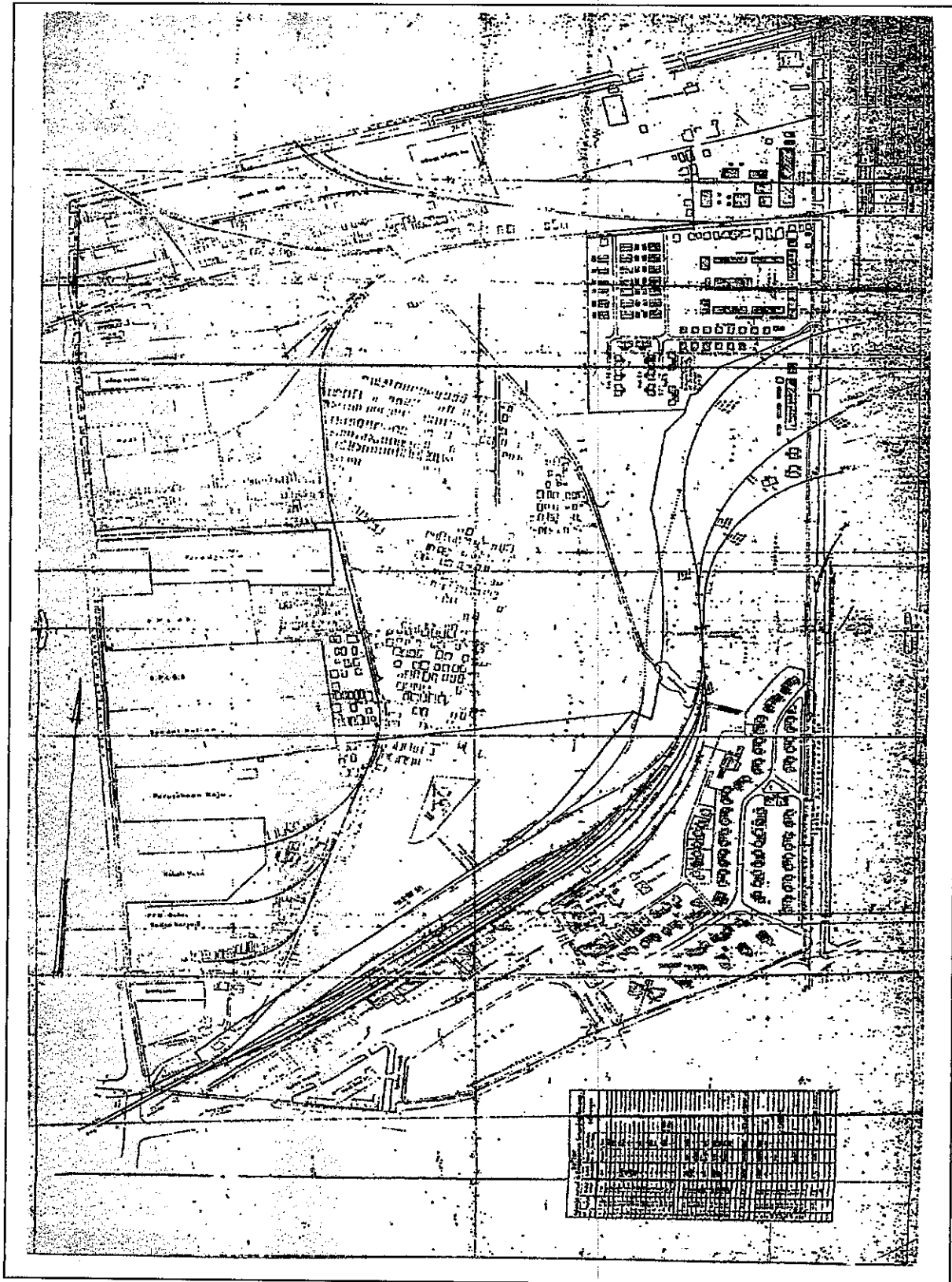
pemilihan lokasi yang lebih matang. Stasiun baru yang direncanakan ini adalah stasiun yang sekarang ini dikenal dengan stasiun Tawang yang merupakan stasiun utama Kota Semarang.

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

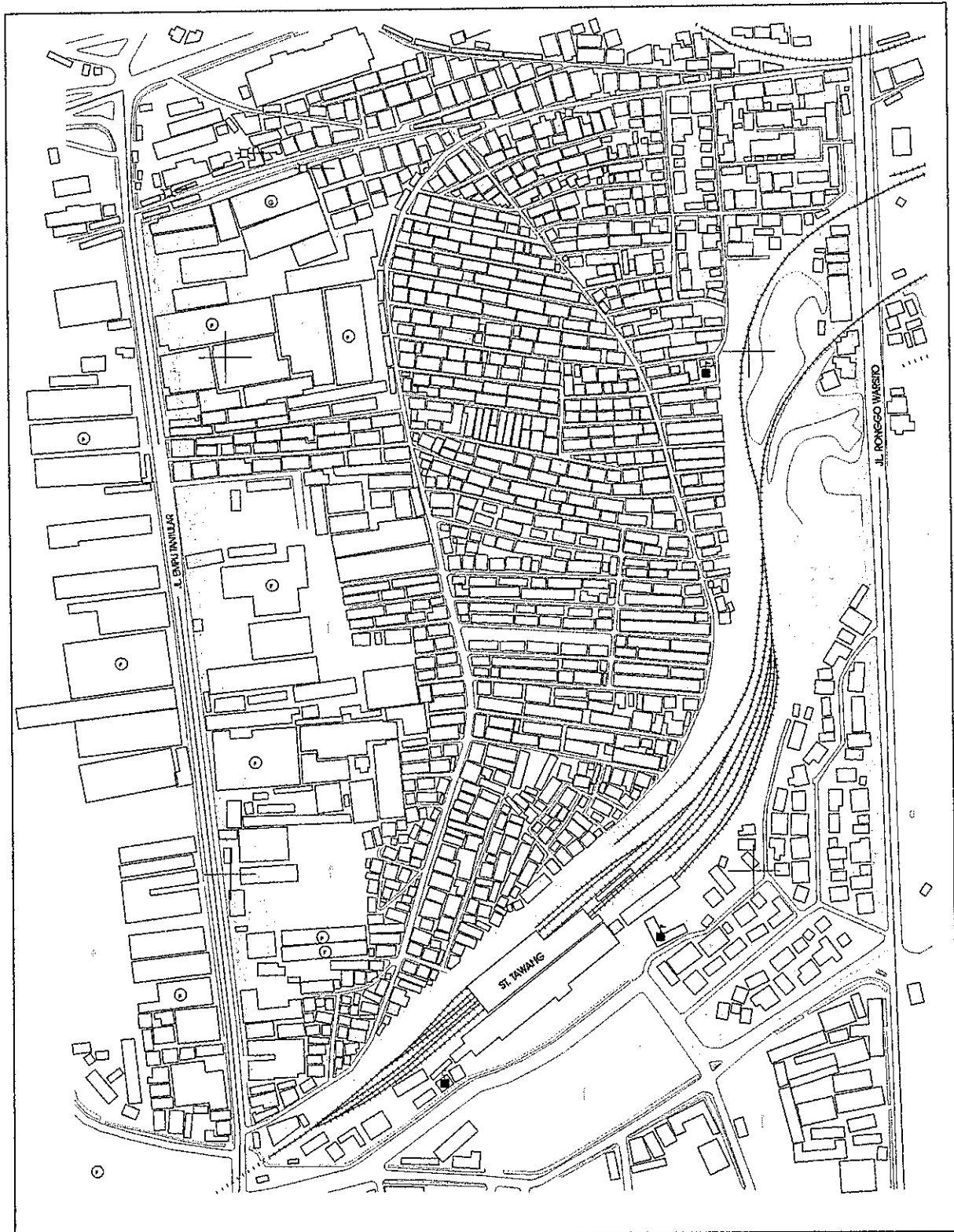
Kawasan Kampung Kebonharjo meliputi areal seluas 201.786,07 m² dan merupakan bagian dari Kelurahan Tanjung Mas, Kecamatan Semarang Utara.

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

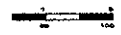
PENGELOAAN LAHAN TERLAMBAT PL. KAI
 DAOP IV SEMARANG DI KELURAHAN KEBONHARJO
 SEMARANG

PETA
WILAYAH STUDI

KETERANGAN :

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

UTARA 

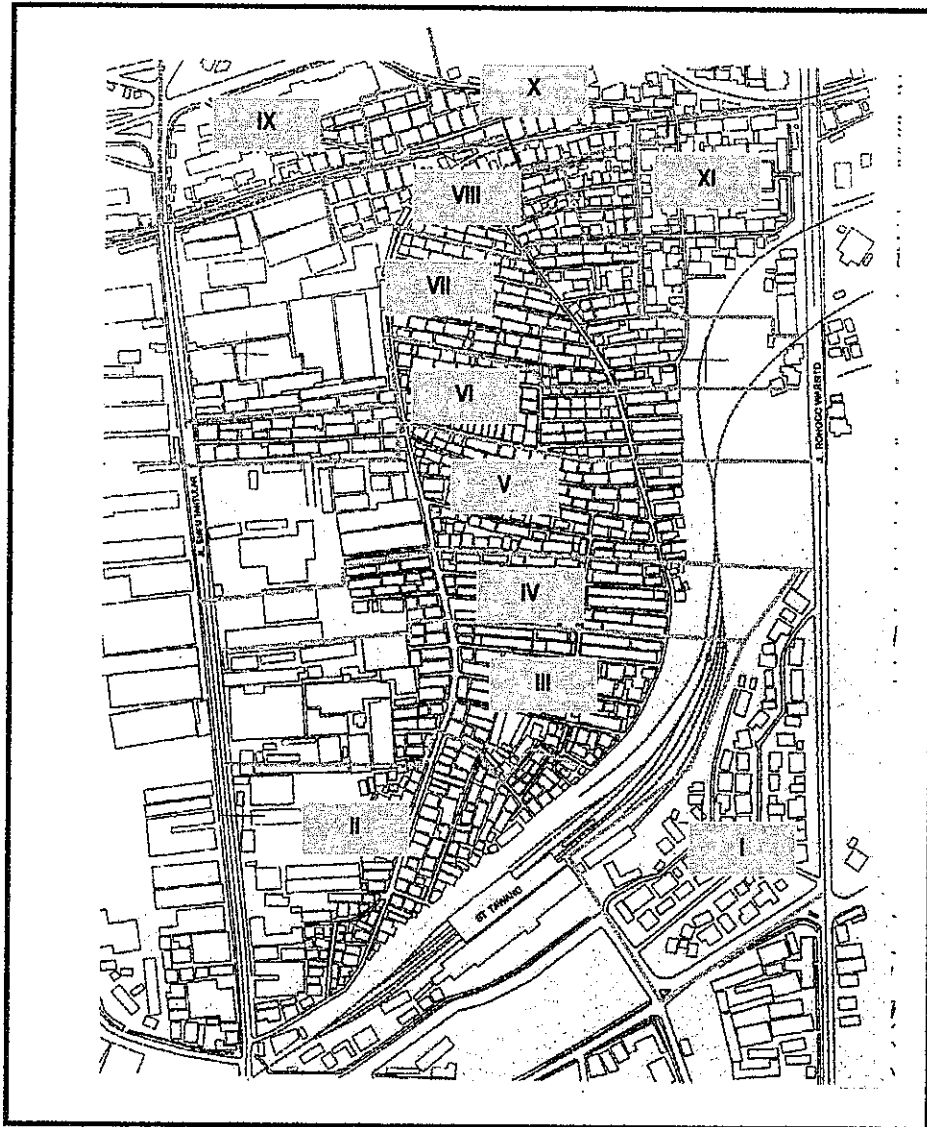
SKALA 

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 2/3 atau 66,67 % dari luas keseluruhan
- Areal tidak terbangun seluas 45,375 ha dan merupakan 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 1/3 atau 33,33 % dari luas keseluruhan
- Daerah pemukiman dan campuran seluas 35,77 ha 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 :

	Batas Bangunan		Jalan		Kereta Api		Saluran		Perairan		Publikasi		Monumen		Lubang		Saluran Pembuangan		Tower Air		Saluran Tenaga Listrik		Saluran Telekomunikasi		Pipa Air		Saluran Pembuangan Air Limbah		
	Batas Wilayah		Batas Desa		Batas Kecamatan		Batas Kabupaten		Batas Kota		Batas Provinsi		Batas Negara		Batas Internasional		Batas Lain		Batas Lain		Batas Lain		Batas Lain		Batas Lain		Batas Lain		Batas Lain

UTARA

U



SKALA



NO. GAMBAR

SUMBER

RDRK KOTA SEMARANG



MAGISTER TEKNIK PEMBANGUNAN KOTA
PROGRAM PASCA SARJANA
UNIVERSITAS DIPONEGORO

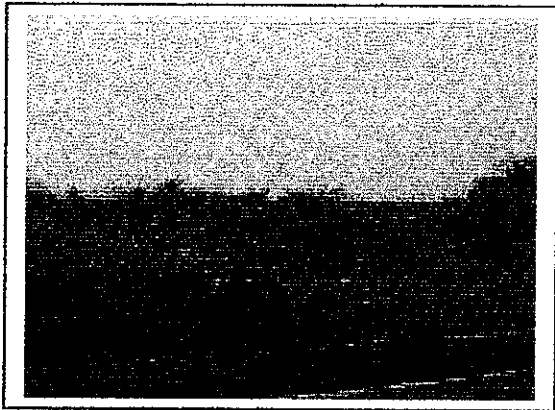
TESIS

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

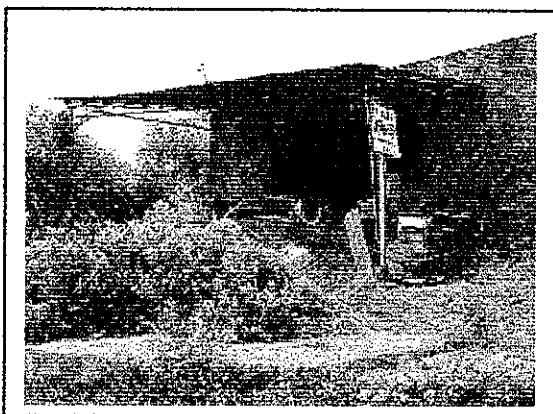
Sebagian besar kawasan sering tergenang air, rob, lahan banyak digunakan sebagai parkir trailer, timbunan sampah, serta usaha seperti tambak, toko, bengkel dll



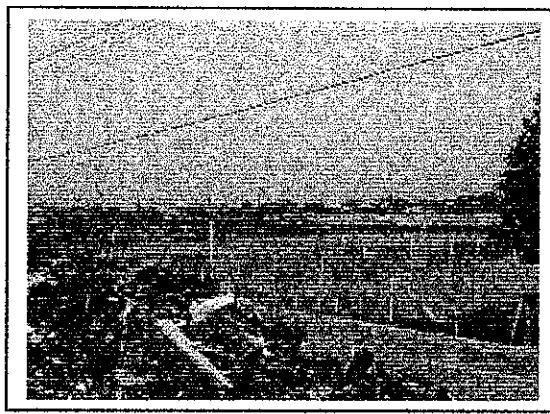
Gambar 3.9 Kondisi umum Lahan (Jl. Mpu tantular)



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)

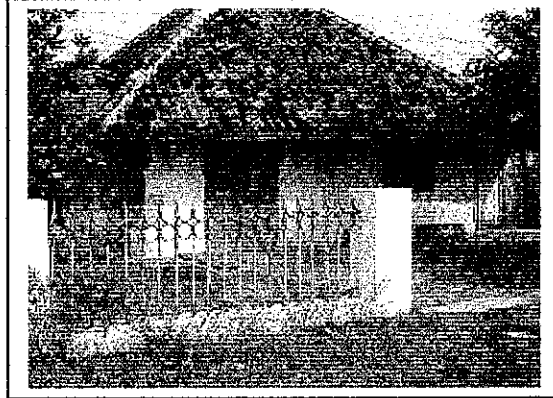
2. Perumahan Dinas

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)

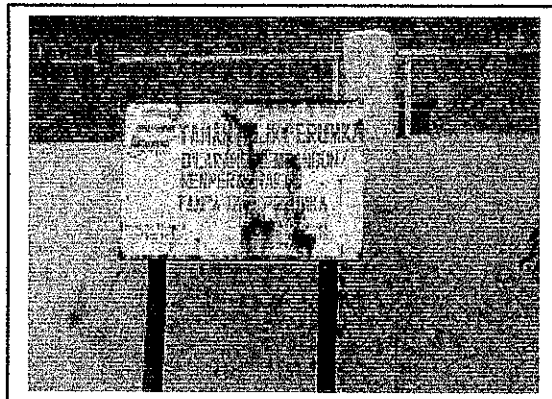
Sumber: Survei 2003



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

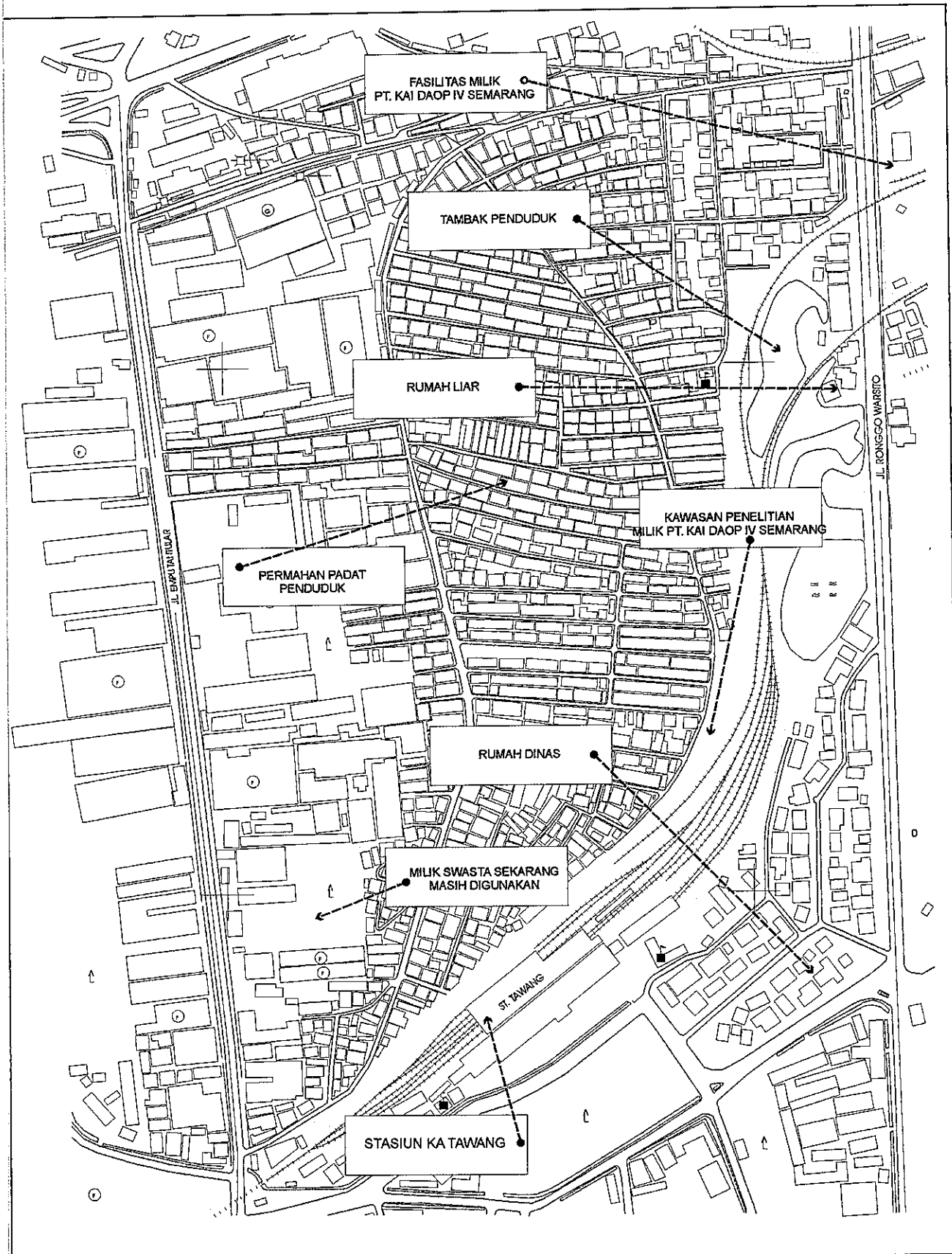
3. Status Kepemilikan Lahan

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




MAGISTER TEKNIK PEMBANGUNAN KOTA
PROGRAM PASCA SARJANA
UNIVERSITAS DIPONEGORO


TESIS

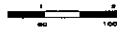
PENGELOAAN LAHAN TERLANJAR PT. KAI
 DAOP IV SEMARANG DI KELURAHAN KEBONHARJO
 SEMARANG

PETA
KEPEMILIKAN LAHAN

KETERANGAN :

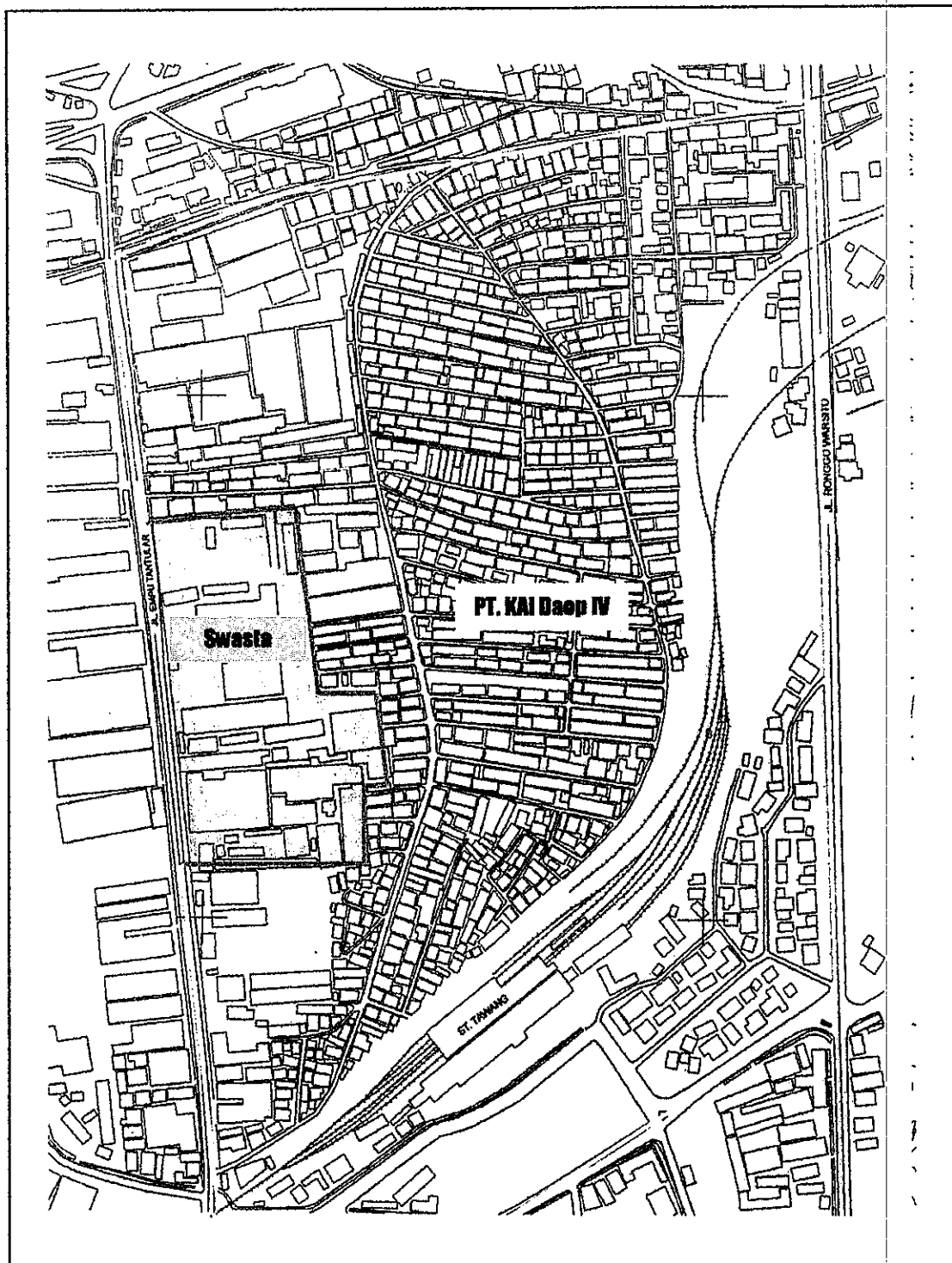
- Batas Kabupaten
- - - Batas Kecamatan
- Batas Desa
- ==== Jalan >2m
- ==== Jalan 1-2m
- ~ Sungai
- Rel Kereta Api

UTARA
U


SKALA


NO. GAMBAR

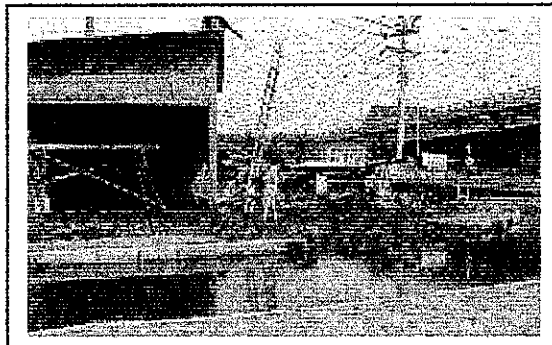
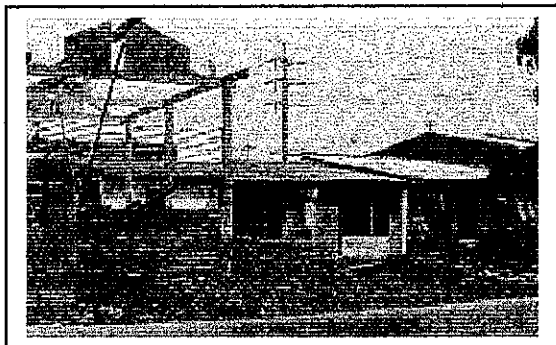
SUMBER
BAPPEDA KOTA SEMARANG



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.

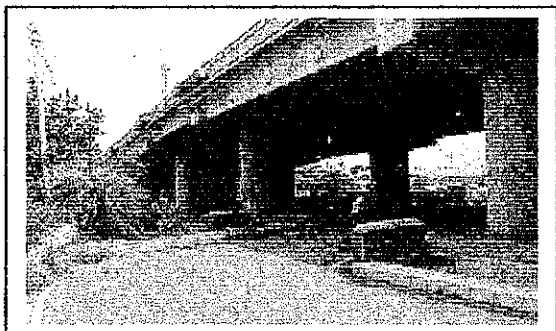


Gambar 3.18 Pemukiman Liar (Jl. Ronggowarsito) Gambar 3.19 Kegiatan Membangun Yang Terus Dilakukan Warga (Jl. Ronggowarsito)

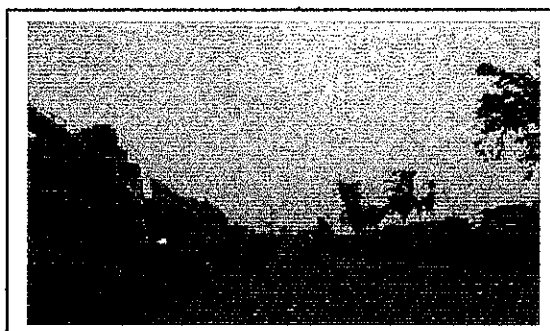
Sumber: Survey, 2003

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



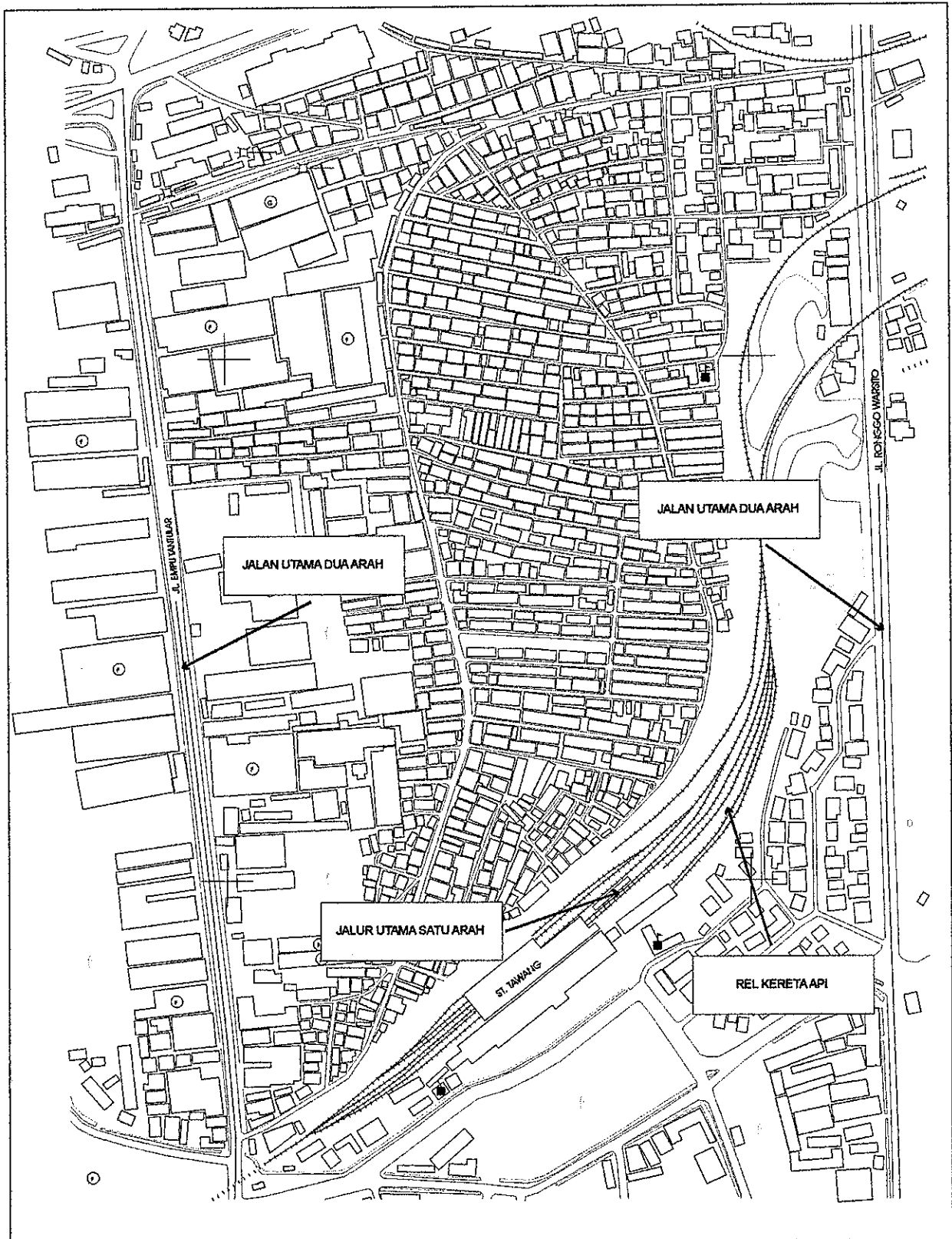
Gambar 3.20 Jl. Tambak Sari




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 

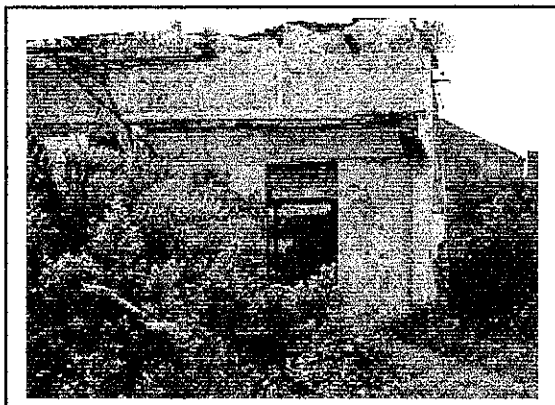
SKALA


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.

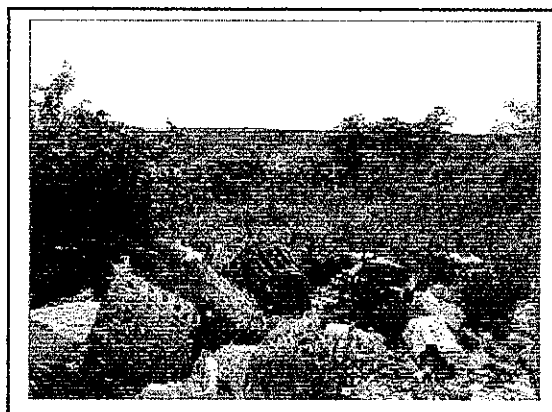
5. Pergudangan

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,