

Rp100.000
USD 5.9



CENTRE FOR
URBAN AND
REGIONAL
STUDIES

#8 | October 2026

MAGAZINE

URBAN INSIGHT

Transportasi Publik: Mengapa Kota Indonesia Sulit Berubah?

INSIGHTS FROM LEADING EXPERTS

IBILHAM MALIK

"Vicious Circle" Angkutan
Umum Perkotaan

ERINA NOVIANI

Dari Mobilitas Menuju
Ramah Lingkungan

DIKA L SAPUTRA

Transportasi Publik sebagai
Instrumen Penataan Ruang Kota

ERWIN OCTAVIANTO

Terjebak Kendaraan Pribadi!

CURS
Center for Urban &
Regional Studies

21 Tahun
Tahun



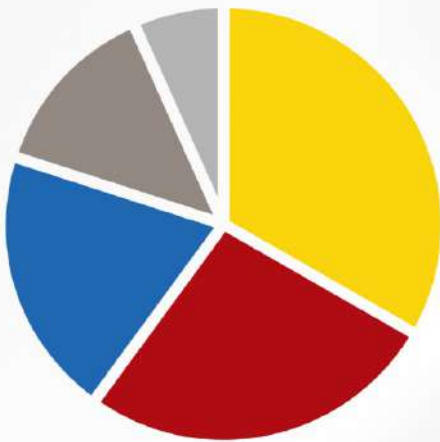
Urban Insight Magazine

**Dibaca oleh pengusaha dan birokrat
Praktisi, akademisi dan masyarakat terdidik**

Urban Insight Magazine hadir memberikan analisis mendalam, data terpercaya, dan perspektif strategis tentang pembangunan kota, infrastruktur, dan tata kelola wilayah yang lebih baik.

Data Pembaca

■ Pengusaha	43%
■ Birokrat	33%
■ Praktisi	13%
■ Akademisi	7%
■ Masyarakat terdidik	3%



Wawasan Strategis

Analisis tajam untuk pengambilan keputusan yang lebih tepat.



Data & Fakta Terpercaya

Bersumber dari riset mendalam dan kolaborasi dengan ahli.



Relevan & Solutif

Membahas isu nyata dan solusi untuk kota-kota Indonesia.





**Dr. Eng. Ir. IB Ilham Malik,
ST., MT., IPM., ASEAN Eng.**

Founding Chairman - Sumatra
Business Council Institute (SBCI),
Asst. Prof. at Urban and Regional
Planning Department, ITERA.

IB Ilham Malik:
“Vicious Circle” Angkutan Umum
Perkotaan.

Erina Noviani:
Dari Mobilitas Menuju Ramah
Lingkungan.

Dika Lukmana Saputra:
Transportasi Publik sebagai
Instrumen Penataan Ruang Kota.

Erwin Octavianto:
Terjebak Kendaraan Pribadi!



Perkembangan kota-kota di Indonesia dalam beberapa dekade terakhir menunjukkan dinamika yang sangat cepat. Pertumbuhan penduduk, ekspansi kawasan terbangun, peningkatan mobilitas, serta tuntutan layanan infrastruktur yang semakin tinggi telah membentuk wajah baru kota-kota kita. Di satu sisi, dinamika tersebut membawa peluang bagi peningkatan kesejahteraan masyarakat dan perkembangan ekonomi wilayah. Namun di sisi lain, proses urbanisasi yang berlangsung cepat juga melahirkan berbagai persoalan kompleks yang memerlukan perhatian serius dari para pengambil kebijakan, akademisi, praktisi, serta masyarakat luas.

Berbagai persoalan perkotaan seperti kemacetan, banjir, penurunan kualitas lingkungan, keterbatasan ruang terbuka, hingga tekanan terhadap sistem infrastruktur perkotaan menunjukkan bahwa pembangunan kota tidak dapat lagi dilakukan dengan pendekatan yang parsial. Kota harus dipahami sebagai sebuah sistem yang saling terhubung antara populasi, ruang, mobilitas, serta daya dukung lingkungan. Tanpa pemahaman yang komprehensif terhadap hubungan antar elemen tersebut, kebijakan pembangunan kota sering kali hanya menyelesaikan sebagian masalah, sementara persoalan lainnya muncul kembali dalam bentuk yang berbeda.

Atas dasar pemikiran tersebut, Center for Urban & Regional Studies (CURS) sejak awal berdirinya (2005) berkomitmen untuk menjadi ruang pengembangan gagasan, penelitian, dan dialog kebijakan dalam bidang studi perkotaan dan pembangunan wilayah. CURS memandang bahwa penyelesaian persoalan kota memerlukan dukungan pengetahuan yang kuat, analisis mendalam, serta keberanian untuk menawarkan pendekatan-pendekatan baru yang lebih adaptif terhadap tantangan masa depan.

Penerbitan Urban Insight Magazine merupakan bagian dari upaya tersebut. Majalah ini diharapkan menjadi wadah diseminasi gagasan, hasil penelitian, serta refleksi akademik mengenai berbagai isu strategis yang dihadapi kota-kota di Indonesia dan kawasan lainnya. Melalui Urban Insight, CURS berupaya menghadirkan perspektif yang lebih luas mengenai pembangunan kota, tidak hanya dari sudut pandang teknis perencanaan, tetapi juga dari aspek kebijakan, tata kelola, ekonomi wilayah, lingkungan, serta dinamika sosial masyarakat perkotaan. Urban Insight juga diharapkan dapat menjadi jembatan antara dunia akademik dan praktik kebijakan.

Bandar Lampung, Oktober 2026



Center for Urban & Regional Studies (CURS) berdiri sejak 2005 dan merupakan lembaga riset yang berfokus pada pengembangan pengetahuan dan solusi kebijakan di bidang infrastruktur dan studi perkotaan. Bidang kajian yang menjadi perhatian CURS meliputi infrastruktur, transportasi, tata ruang, lingkungan hidup, arsitektur, teknik sipil, serta perencanaan pembangunan. **Kini semua dibawah naungan SBCI.**

SBCI dibentuk dengan tujuan membantu sektor swasta, khususnya investor, serta pemerintah dalam mewujudkan berbagai rencana investasi dan pembangunan secara lebih terarah, terukur, dan berkelanjutan. Melalui pendekatan riset, analisis kebijakan, serta kajian teknis, SBCI berupaya memastikan bahwa setiap proses pembangunan berjalan dengan baik dan sesuai dengan prinsip perencanaan yang benar.

Dengan demikian, pembangunan yang dilaksanakan tidak hanya menghasilkan infrastruktur fisik, tetapi juga memberikan manfaat yang nyata bagi kesejahteraan masyarakat dan perkembangan wilayah.

Sejak berdiri pada tahun 2005, CURS telah terlibat dalam berbagai kegiatan penelitian dan kajian pembangunan di sejumlah kota di Indonesia. Lembaga ini pernah bekerja sama dengan berbagai institusi penting, di antaranya Otorita Batam, Otorita Ibu Kota Nusantara (IKN), Kementerian Koordinator Bidang Infrastruktur dan Pembangunan Kewilayahan, kementerian teknis seperti diantaranya Kementerian Perhubungan, Bappenas dan bahkan hingga Kantor Staf Presiden Republik Indonesia. Berbagai pengalaman tersebut memperkuat peran CURS sebagai lembaga think tank yang aktif memberikan kontribusi pemikiran bagi pembangunan kota dan wilayah di Indonesia.

Table of Contents

- 03** First Footprint
- 04** Who We Are
- 06** SBCI
- 09** The CRUX
- 23** PKSD PODCAST
- 28** Strategic Direction

Urban Insight Magazine

Merupakan publikasi ilmiah populer yang diterbitkan oleh *Center for Urban & Regional Studies* (CURS) sebagai media diseminasi gagasan, hasil riset, serta analisis kebijakan di bidang infrastructure and urban studies. Majalah ini menghadirkan tulisan-tulisan yang membahas dinamika pembangunan kota, infrastruktur, transportasi, tata ruang, lingkungan hidup, serta perencanaan pembangunan wilayah.

Urban Insight ditujukan bagi pembuat kebijakan, akademisi, praktisi, investor, dan masyarakat yang memiliki perhatian terhadap masa depan pembangunan kota. Melalui majalah ini, CURS berupaya mempertemukan perspektif ilmiah dan praktik kebijakan agar pembangunan perkotaan dapat berjalan lebih terarah, berkelanjutan, dan memberikan manfaat nyata bagi masyarakat.

Penerbit

Center for Urban & Regional Studies (CURS)
Infrastructure & Urban Studies Research Institute

Penanggung Jawab

Dr. Eng. Ir. IB Ilham Malik, ASEAN Eng.

Editor in Chief

Dr (Cand.) Erina Noviani, ST., MT.

Editorial Board

Prof. Bart J. Dewancker (Kitakyushu University)
Prof. Ir. Suparwoko, MURP., PhD (Univ. Islam Indonesia)
Prof. Arum Setiawan, MSi (Universitas Sriwijaya)
Asst. Prof Chi Fangai (Zhenjiang University)

Managing Editor

Deodry Siahaan
Dika Lukmana Saputra
Avilia Maiza Malik

Penulis dan Kontributor Foto

Peneliti dan Mitra CURS

Desain dan Tata Letak

Urban Insight Creative Team

Alamat Redaksi & Kantor Kerjasama

Center for Urban & Regional Studies (CURS)
JB Tower Lt 10, Jakarta Pusat
Malcon Engineering Building, Bandar Lampung
Telp/WA: 0851-1745-4186/07213521225

Email & Website

Email: groupmalcon.id@gmail.com
Web: malconengineering.com

PARTNER STRATEGIS ANDA UNTUK BISNIS YANG BERKELANJUTAN DI SUMATRA

Sumatra memiliki potensi besar dan peluang tak terbatas. SBCI hadir sebagai mitra strategis bagi perusahaan Anda untuk memanfaatkan peluang, membangun koneksi, dan tumbuh bersama di Sumatra.

LEBIH DARI
200+
PERUSAHAAN
PERCAYA DAN
BERKEMBANG
BERSAMA SBCI

Dengan peran:



Menghasilkan kajian ekonomi dan investasi Sumatra.



Menjadi forum dialog investor-pemerintah daerah.



Menjadi pusat informasi peluang investasi.



Menjadi jaringan bisnis lintas provinsi di Sumatra.



Menjadi pintu masuk investor nasional dan global ke Sumatra.



Menjadi sumber pemikiran pembangunan kawasan Sumatra.

Bergabunglah dengan ratusan perusahaan terkemuka yang telah beroperasi dan berkembang di Sumatra **bersama SBCI**.



Akses peluang investasi terbaik dan proyek strategis.



Koneksi langsung dengan pemerintah daerah, pelaku usaha, dan pemangku kepentingan.



Informasi terkini dan terpercaya tentang kebijakan, regulasi, dan peluang bisnis.



Pendampingan dan dukungan untuk kelancaran investasi dan pengembangan usaha.



Wawasan strategis untuk pengambilan keputusan bisnis jangka panjang.



MANUFAKTUR



PERTAMBANGAN



ENERGI



PERKEBUNAN



LOGISTIK



PARIWISATA

JADIKAN SUMATRA TUJUAN INVESTASI ANDA BERIKUTNYA.

HUBUNGI SBCI SEKARANG!

SBCI siap menjadi mitra strategis Anda untuk mewujudkan bisnis yang berkelanjutan dan memberi dampak nyata bagi Sumatra.



HUBUNGI KAMI

+62 851 - 1745 - 4186



KUNJUNGI WEBSITE KAMI

malconengineering.com



EMAIL KAMI

malconengineeringgroup@gmail.com

**Wawancara Urban Insight dengan IB Ilham Malik,
Chairman Sumatra Business Council Institute (SBCI)**

Sumatera Tidak Cukup Hanya Membangun Infrastruktur

Urban Insight:

Dalam dua tahun terakhir, investasi dan pembangunan infrastruktur di Sumatera terlihat cukup agresif. Bagaimana Anda melihat posisi Sumatera saat ini?

IB Ilham Malik:

Saya melihat Sumatera sebenarnya sedang berada pada momentum yang sangat penting. Jalan Tol Trans Sumatera atau JTTS terus berkembang, investasi masuk ke berbagai provinsi, hilirisasi mulai menjadi agenda utama, dan posisi Sumatera sebagai salah satu basis produksi nasional semakin kuat. JTTS sendiri sejak awal direncanakan terdiri atas 24 ruas sepanjang sekitar 2.812 kilometer dengan estimasi investasi sekitar Rp538 triliun. Jadi secara fisik kita sudah bergerak sangat besar.

Tetapi pertanyaan kita sekarang harus naik satu tingkat. Bukan lagi sekadar berapa kilometer jalan tol yang dibangun, tetapi apakah infrastruktur tersebut benar-benar menurunkan biaya logistik, mendorong investasi, melahirkan pusat pertumbuhan baru, dan meningkatkan nilai tambah ekonomi daerah. Bagi pengusaha, yang penting bukan hanya ada jalan tol. Barang harus bisa bergerak cepat dari kawasan produksi menuju jalan tol, kemudian menuju pelabuhan, pasar, atau kawasan industri.

Urban Insight:

Jadi persoalannya sekarang bukan lagi sekadar ketersediaan infrastruktur?

IB Ilham Malik:

Tepat. Salah satu persoalan yang cukup banyak dibicarakan pelaku usaha adalah konektivitas pada bagian awal dan akhir perjalanan barang. Kita mempunyai jalan tol yang bagus, tetapi dari

kawasan perkebunan, industri atau sentra produksi menuju interchange tol kadang masih melewati jalan dengan kapasitas terbatas. Setelah sampai pelabuhan pun masih ada persoalan waktu tunggu, antrean, dan efisiensi pelayanan.

Belawan, misalnya, masih terus melakukan evaluasi dan koordinasi untuk menekan dwelling time. Pada Juli 2026 Bea Cukai Belawan bersama operator terminal, perusahaan pelayaran dan pelaku logistik kembali membahas percepatan arus logistik dan waktu timbun kontainer. Artinya, persoalan Sumatera harus dilihat sebagai satu sistem logistik. Jangan jalan tol dibangun sendiri, pelabuhan sendiri, kawasan industri sendiri, kemudian tata ruang daerah juga berjalan sendiri.

Urban Insight:

Tetapi dari sisi investasi, indikatornya terlihat positif?

IB Ilham Malik:

Sangat positif. Riau misalnya mencatat realisasi investasi Rp20,23 triliun pada Triwulan II 2026, tertinggi di Sumatera dan berada di peringkat kedelapan nasional. Angka tersebut meningkat 57,42 persen dibandingkan triwulan sebelumnya. Itu menunjukkan bahwa minat investor terhadap Sumatera sebenarnya sangat besar.

Namun investasi masuk saja belum cukup. Kita ingin investasi tersebut membentuk ekosistem ekonomi yang lebih dalam. Sumatera memiliki sawit, karet, kopi, mineral, energi, perikanan dan berbagai komoditas lainnya. Jangan sampai pola ekonominya berhenti pada menghasilkan bahan mentah kemudian mengirimkannya keluar. Tantangannya adalah bagaimana industri pengolahan tumbuh di dekat sumber bahan bakunya. Di sinilah muncul persoalan lain, seperti kepastian pasokan listrik,

air industri, kesiapan kawasan, pelabuhan, serta tenaga kerja lokal yang memiliki kompetensi dan sertifikasi sesuai kebutuhan industri. Jadi setelah berbicara tentang infrastruktur keras, kita harus mulai serius membangun ekosistem investasinya.

Urban Insight:

Bagaimana dengan persoalan lingkungan dan ESG yang semakin menjadi perhatian investor?

IB Ilham Malik:

Ini justru akan semakin penting. Pada akhir September 2026 pemerintah menyampaikan bahwa 68 perusahaan telah disegel terkait kasus karhutla, di samping proses hukum terhadap pelaku perorangan. Pesannya jelas: investasi ke depan tidak mungkin lagi memisahkan aspek ekonomi dari lingkungan dan sosial.

Bagi dunia usaha, ESG bukan lagi sekadar laporan perusahaan. Ia masuk sampai kepada pemilihan lokasi, rantai pasok, penggunaan energi, sistem transportasi, pengelolaan limbah dan hubungan dengan masyarakat. Karena itu pemerintah daerah juga harus membantu investor memperoleh kepastian tata ruang dan proses perizinan lingkungan yang baik. AMDAL, UKL-UPL, Andalalin dan berbagai persetujuan teknis jangan dianggap penghambat investasi. Justru kalau dikerjakan sejak awal dengan benar, dokumen-dokumen tersebut menjadi instrumen untuk mengurangi risiko investasi di kemudian hari.

Urban Insight:

Perubahan kebijakan seperti apa yang Anda dorong?

IB Ilham Malik:

Kita perlu beralih dari infrastructure-led planning menuju demand-led planning. Selama ini kita sering berpikir, bangun jalan dahulu, bangun kawasan dahulu, nanti investasi akan datang. Ke depan kita harus lebih presisi. Kita perlu mengetahui industri apa yang akan berkembang, di mana bahan bakunya, berapa kebutuhan logistiknya, berapa tenaga kerjanya, kemudian baru kita menyiapkan infrastruktur dan ruang yang mendukung kebutuhan tersebut.

Pendekatan Land Use and Transport Interaction atau LUTI menurut saya menjadi sangat relevan. JTTS jangan hanya menjadi jalur kendaraan dari Lampung sampai Aceh. Koridor tersebut harus menjadi struktur ekonomi baru Sumatera. Di sekitar interchange tertentu dapat dikembangkan

pusat logistik, kawasan pengolahan, kota sekunder, pusat distribusi maupun kawasan permukiman pekerja secara terencana.

Urban Insight:

Anda juga sering membicarakan pembatasan kapasitas pertumbuhan kota. Mengapa?

IB Ilham Malik:

Karena setiap kota mempunyai kapasitas. Jalan mempunyai kapasitas, air mempunyai kapasitas, lingkungan mempunyai daya dukung, begitu juga jaringan sanitasi dan energi. Kita perlu mulai berani berbicara tentang urban population caps, bukan dalam arti melarang orang datang ke kota, tetapi menetapkan batas daya dukung dan indikator kapan investasi infrastruktur tambahan harus dilakukan.

Jangan menunggu kota industri mengalami kemacetan berat, kekurangan air, konflik ruang dan penurunan kualitas lingkungan baru pemerintah bertindak. Perencanaan harus mendahului masalah.

Urban Insight:

Apa agenda berikutnya untuk Sumatera?

IB Ilham Malik:

Pertama, kita harus mengintegrasikan logistik Sumatera melalui ITS dan data waktu nyata. Bakauheni, Belawan, JTTS, jalan nasional dan kawasan industri seharusnya semakin terkoneksi secara digital. Kedua, pemerintah perlu memberikan insentif spasial kepada industri yang membangun fasilitas pengolahan, pergudangan dan rantai pasoknya di Sumatera.

Saya kira inilah tahap berikutnya. Kita tidak boleh puas karena Sumatera sudah mempunyai jalan tol atau karena investasi meningkat. Ukuran keberhasilannya adalah apakah infrastruktur itu mampu menciptakan industri baru, pekerjaan baru, kota-kota baru yang lebih produktif, dan membuat nilai tambah sumber daya Sumatera tetap berada di Sumatera.

Bagi SBCI, masa depan Sumatera bukan sekadar bagaimana menarik sebanyak mungkin investasi. Yang lebih penting adalah bagaimana memastikan investasi tersebut masuk ke tempat yang tepat, ditopang infrastruktur yang tepat, dikelola dalam tata ruang yang tepat, dan pada akhirnya memberikan manfaat ekonomi yang sebesar-besarnya bagi masyarakat Sumatera. ■

CURS

Center for Urban & Regional Studies

Research • Policy • Dialogue

CURS adalah lembaga riset yang bergerak di bidang infrastruktur, transportasi, hidrologi, tata ruang, kawasan industri, dan ekonomi wilayah sejak 2005.

OUTPUT & KEGIATAN



Policy brief



Paper untuk jurnal dan konferensi



Majalah populer *Urban Insight*



Podcast PSKD



Kuliah umum



Diskusi di pemerintah dan lembaga lainnya



Lebih dari 10 buku



CURS adalah **mitra dialog** bagi pemerintah, parlemen, pengusaha, perguruan tinggi, dan masyarakat.

TELAH BERKONTRIBUSI PADA
LEBIH DARI

250

KEBIJAKAN
PEMERINTAH PUSAT DAN DAERAH,
TERMASUK RUU, PP, RAPERDA,
DAN PERKADA.



“Vicious Circle” Angkutan Umum Perkotaan

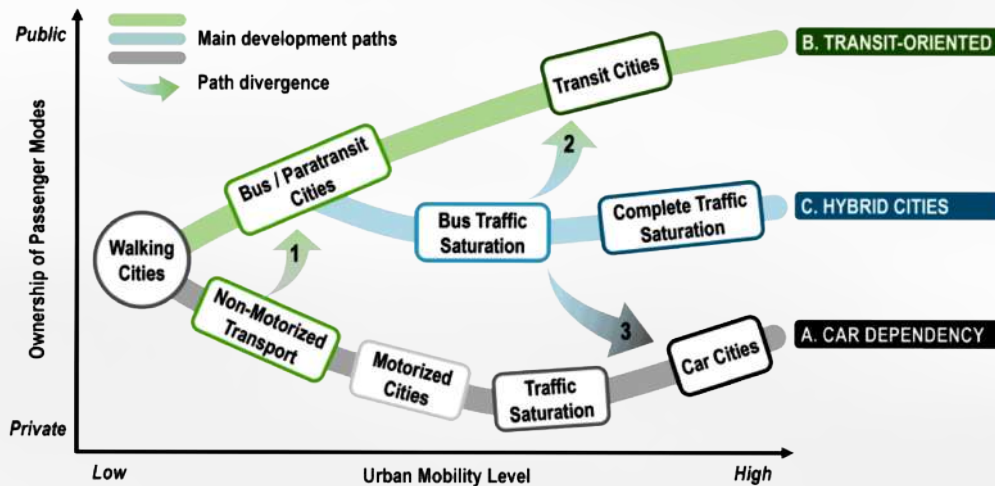
Dr. Eng. Ir. IB Ilham Malik, ASEAN Eng

Penyusun Dokumen Andalalin di Malcon Engineering Group
Peneliti Infrastruktur & Studi Perkotaan di CURS, ITERA



Persoalan angkutan umum perkotaan di Indonesia sebenarnya bukan sesuatu yang baru. Hampir setiap kota menghadapi cerita yang kurang lebih sama. Masyarakat mengeluhkan angkutan umum yang lama menunggu, tidak pasti jadwalnya, kurang nyaman, tidak menjangkau tempat tinggal, atau bahkan sudah tidak tersedia lagi pada jam-jam tertentu. Karena tidak dapat mengandalkan angkutan umum, masyarakat akhirnya membeli sepeda motor atau mobil. Setelah semakin banyak orang menggunakan kendaraan pribadi, jalan menjadi padat dan macet. Angkutan umum yang menggunakan jalan yang sama ikut terjebak dalam kemacetan. Waktu tempuh semakin lama, jadwal semakin tidak pasti, masyarakat semakin enggan menggunakannya, jumlah penumpang turun, pendapatan operator berkurang, dan pada akhirnya kemampuan operator untuk memperbaiki pelayanan semakin rendah. Begitulah lingkaran setan angkutan umum perkotaan bekerja.

Kita dapat melihat persoalan ini dari struktur kendaraan yang ada sekarang. Data BPS tahun 2024 mencatat sekitar 166,5 juta kendaraan bermotor di Indonesia. Dari jumlah tersebut, sekitar 139,45 juta atau lebih dari 80 persen merupakan sepeda motor, sementara mobil penumpang mencapai lebih dari 20 juta unit. Angka tersebut memberi gambaran betapa kendaraan pribadi telah menjadi instrumen mobilitas utama masyarakat. Di Jabodetabek pun kondisinya tidak jauh berbeda. Data statistik transportasi DKI Jakarta menunjukkan bahwa pada 2024 sepeda motor mencapai sekitar 76 persen dari kendaraan bermotor yang terdaftar di kawasan Jabodetabek. Bahkan jumlah



kendaraan bermotor di kawasan ini terus bertambah dalam beberapa tahun terakhir. Jadi ketika berbicara mengenai kemacetan perkotaan, kita sebenarnya tidak hanya sedang berbicara tentang keterbatasan kapasitas jalan, tetapi juga tentang kegagalan kita menyediakan pilihan perjalanan yang cukup menarik sehingga masyarakat tidak merasa harus membawa kendaraan sendiri.

Masalahnya kemudian menjadi semakin rumit karena dalam waktu yang cukup lama sebagian angkutan umum perkotaan kita dikelola melalui logika yang kurang tepat. Sistem setoran yang pernah menjadi karakter utama angkot dan bus kota menempatkan pengemudi sekaligus sebagai pencari penumpang. Pendapatan pengemudi sangat bergantung kepada jumlah penumpang yang berhasil diangkut pada hari itu. Akibatnya, kendaraan dapat berhenti terlalu lama untuk menunggu penumpang, berebut penumpang dengan kendaraan lain, mengubah pola perjalanan, bahkan kadang mengemudi dengan perilaku yang tidak aman.

Dari sudut pandang operator mungkin sistem tersebut merupakan mekanisme bertahan hidup. Tetapi dari sudut pandang penumpang, sistem seperti ini menghasilkan ketidakpastian. Padahal salah satu nilai terpenting transportasi publik justru kepastian: kapan kendaraan datang, berapa lama perjalanan, dan kapan seseorang akan sampai ke tujuan.

Karena itu saya menilai bahwa krisis angkutan umum sebenarnya bukan semata-mata krisis armada. Mengganti bus lama dengan bus baru tentu penting, tetapi tidak otomatis menyelesaikan persoalan. Kita mempunyai persoalan pelayanan, kelembagaan, pembiayaan, jaringan, dan tata ruang sekaligus. Sebuah bus yang bagus tetap tidak menarik apabila masyarakat harus berjalan dua kilometer dari rumah untuk mencapai halte. Halte yang bagus juga tidak banyak berarti apabila bus datang setiap 40 atau 60 menit.

Sebaliknya, frekuensi yang tinggi pun belum cukup apabila perjalanan bus terjebak dalam kemacetan yang sama dengan kendaraan pribadi. Angkutan umum baru akan kompetitif apabila keseluruhan perjalanan masyarakat, dari pintu rumah sampai pintu tujuan, dapat dilakukan secara nyaman, aman, mudah dan dengan waktu yang dapat diperkirakan.

Persoalan *first mile* dan *last mile* ini semakin penting karena perkembangan kota-kota Indonesia berlangsung melebar. Permukiman baru tumbuh jauh dari pusat kota, kawasan perumahan muncul mengikuti koridor jalan, pusat perdagangan dan kegiatan ekonomi berpindah ke pinggiran, sementara jaringan angkutan umum sering kali masih mengikuti struktur kota lama.

Terjadilah ketidaksesuaian antara pola penggunaan lahan dengan jaringan transportasi. Orang tinggal semakin jauh tetapi pelayanan angkutan umum tidak ikut datang mendekati mereka. Dalam kondisi seperti itu keputusan menggunakan sepeda motor sebenarnya sangat rasional. Sepeda motor murah, fleksibel, dapat masuk ke jalan kecil, tidak membutuhkan perjalanan pengumpan dan bisa langsung digunakan dari rumah sampai tujuan. Karena itu masyarakat tidak bisa sekadar diminta meninggalkan kendaraan pribadi tanpa terlebih dahulu diberikan alternatif yang masuk akal.

Pemerintah sebenarnya telah mencoba memperbaiki keadaan melalui skema *Buy The Service* atau BTS. Dalam skema ini pemerintah membeli pelayanan berdasarkan kilometer perjalanan sehingga operator tidak lagi bergantung sepenuhnya kepada jumlah penumpang yang dikumpulkan pengemudi. Konsep ini penting karena mengubah paradigma dari angkutan umum sebagai bisnis mencari penumpang menjadi angkutan umum sebagai pelayanan publik. Sepanjang 2024, program BTS disebut melayani lebih dari 88 juta perjalanan penumpang di 11 kota. Namun

persoalannya kemudian kembali kepada keberlanjutan pembiayaan. Pemerintah pusat memang merancang subsidi BTS sebagai stimulus yang kemudian secara bertahap diteruskan pemerintah daerah. Sejak Januari 2025 beberapa layanan telah dialihkan pengelolaannya kepada daerah. Di sisi lain, pengalaman Makassar menunjukkan bagaimana keterbatasan anggaran dapat membuat koridor layanan dikurangi. Pada 2024 dua koridor Trans Maminasata sempat dihentikan berkaitan dengan keterbatasan anggaran, sementara pemerintah daerah menyampaikan kesulitan mengambil alih kebutuhan subsidi yang cukup besar.

Di sinilah kita perlu mengubah cara memandang subsidi transportasi publik. Angkutan umum hampir di seluruh kota besar dunia tidak dinilai semata-mata dari apakah pendapatan tiket dapat menutup seluruh biaya operasi. Manfaat angkutan publik juga hadir dalam bentuk berkurangnya kemacetan, berkurangnya konsumsi energi, meningkatnya akses masyarakat terhadap pekerjaan dan pendidikan, menurunnya kecelakaan, serta membaiknya kualitas udara. Karena itu pertanyaan yang seharusnya diajukan bukan hanya berapa besar subsidi yang dikeluarkan pemerintah, tetapi berapa besar biaya ekonomi dan sosial yang harus ditanggung apabila angkutan umum tidak tersedia. Apalagi persoalan ini memiliki hubungan langsung dengan agenda lingkungan. Transportasi merupakan salah satu sumber emisi besar di Indonesia. IESR mencatat bahwa sektor transportasi menghasilkan sekitar 160 juta ton CO₂ ekuivalen pada 2023, dan sekitar 65 persen emisi transportasi berasal dari transportasi penumpang darat, terutama mobil dan sepeda motor. Laporan *Indonesia Sustainable Mobility Outlook* juga menunjukkan besarnya kontribusi sektor transportasi terhadap emisi nasional dan memperingatkan bahwa peningkatan kepemilikan kendaraan akan terus mendorong kenaikan emisi apabila tidak dilakukan perubahan mendasar terhadap sistem mobilitas. Artinya, membangun angkutan umum bukan sekadar agenda Dinas Perhubungan. Ia sekaligus merupakan kebijakan ekonomi, tata ruang, energi, lingkungan, kesehatan publik dan keadilan sosial.

Tetapi membangun transportasi publik saja juga tidak cukup. Selama menggunakan kendaraan pribadi tetap jauh lebih mudah, murah dan nyaman, masyarakat tentu akan sulit berpindah. Karena itu kebijakan push and pull harus berjalan bersamaan. Pemerintah harus menarik masyarakat melalui angkutan umum yang nyaman, murah, aman, sering dan terintegrasi, tetapi pada saat yang sama secara bertahap mengendalikan penggunaan kendaraan

pribadi melalui kebijakan parkir, manajemen lalu lintas, kawasan rendah emisi, *electronic road pricing* pada lokasi tertentu, serta prioritas ruang jalan bagi angkutan umum. Kebijakan pembatasan kendaraan pribadi tentu tidak boleh dilakukan sebelum alternatif angkutan publik tersedia secara memadai. Jika dilakukan terbalik, masyarakat hanya akan melihat kebijakan itu sebagai tambahan beban. Kita juga perlu berhenti menganggap seluruh ruang jalan memiliki fungsi yang sama. Jalan perkotaan adalah ruang publik yang terbatas. Apabila satu bus dapat mengangkut puluhan orang tetapi harus berdiri dalam antrian yang sama dengan puluhan kendaraan pribadi yang masing-masing membawa satu atau dua orang, maka secara sistem kita sedang menggunakan ruang kota dengan tidak efisien. Karena itu jalur khusus bus, prioritas di persimpangan, trotoar yang nyaman, jaringan sepeda dan integrasi dengan kereta perlu ditempatkan sebagai satu kesatuan sistem. Tujuannya bukan memusuhi kendaraan pribadi, melainkan memastikan bahwa moda yang dapat mengangkut lebih banyak manusia menggunakan ruang secara lebih efisien mendapatkan prioritas yang sepadan.

Pada akhirnya, persoalan angkutan umum Indonesia bukan karena masyarakat kita tidak menyukai transportasi publik. Masyarakat akan memilih moda yang menurut mereka paling dapat diandalkan. Jika angkutan umum cepat, aman, nyaman dan mudah dijangkau, orang akan menggunakannya. Sebaliknya, apabila setiap hari masyarakat harus menunggu tanpa kepastian, berganti kendaraan berkali-kali, berjalan jauh menuju halte dan tetap terjebak kemacetan, kita tidak bisa menyalahkan mereka ketika akhirnya memilih sepeda motor.

Karena itu lingkaran setan transportasi harus diputus dari sisi pelayanan. Kita harus membuat angkutan umum semakin baik justru sebelum penumpangnya banyak, bukan menunggu jumlah penumpang banyak baru kemudian memperbaiki layanan. Subsidi yang konsisten, reformasi operator, integrasi jaringan, pengembangan *feeder*, pengendalian kendaraan pribadi, dan pembangunan kota yang berorientasi transit harus dijalankan sebagai satu paket. Jika tidak, kita akan terus berada dalam siklus yang sama: angkutan umum buruk, masyarakat membeli kendaraan, jalan semakin macet, angkutan umum semakin buruk, kemudian kita membangun jalan baru, dan beberapa tahun kemudian jalan itu kembali penuh kendaraan. Krisis angkutan umum kita pada akhirnya bukan karena kekurangan kendaraan. Kita kekurangan keberanian untuk menjadikan transportasi publik sebagai tulang punggung mobilitas perkotaan. ■

Dari Mobilitas Menuju Ramah Lingkungan

Dr. (Cand.) Erina Noviani, S.T., M.T.

Penyusun Dokumen AMDAL di Malcon, Peneliti Banjir dan Hidrologi Perkotaan CURS



Transportasi merupakan salah satu fondasi utama pembangunan. Jalan, jembatan, jalan tol, pelabuhan, bandara, dan jaringan transportasi perkotaan terus dikembangkan untuk meningkatkan konektivitas dan mendukung pertumbuhan ekonomi. Namun, keberhasilan pembangunan transportasi selama ini masih sering dilihat dari seberapa cepat manusia dan barang dapat berpindah dari satu tempat ke tempat lain. Perspektif tersebut penting, tetapi tidak lagi cukup. Di tengah pertumbuhan kota, perubahan iklim, peningkatan risiko banjir, dan semakin terbatasnya ruang terbuka, transportasi Indonesia perlu dilihat sebagai bagian dari sistem lingkungan.

Pembangunan jalan pada dasarnya bukan sekadar pembangunan permukaan untuk kendaraan. Setiap kilometer jalan membutuhkan ruang dan berpotensi mengubah karakter lahan di sekitarnya. Perubahan lahan menjadi permukaan kedap air dapat mengurangi *infiltrasi* dan meningkatkan limpasan permukaan. Ketika vegetasi berkurang dan *drainase* alami digantikan oleh saluran tertutup atau sistem drainase yang tidak terintegrasi dengan kapasitas sungai, risiko genangan dan banjir dapat meningkat. Karena itu, dampak pembangunan transportasi seharusnya tidak berhenti pada analisis lalu lintas. Perencanaan perlu memperhitungkan tata guna lahan, *hidrologi*, *drainase*, ruang terbuka hijau, dan daya dukung lingkungan secara bersamaan. Keberhasilan transportasi tidak semestinya hanya diukur dari berapa kilometer jalan yang dibangun, tetapi juga dari berapa banyak fungsi ekologis yang tetap dipertahankan setelah jalan tersebut dibangun.

Persoalan lain yang perlu mendapat perhatian adalah ketergantungan terhadap kendaraan pribadi. Menambah kapasitas jalan memang dapat memberikan solusi terhadap masalah lalu lintas pada

lokasi tertentu, tetapi pembangunan jalan semata tidak menyelesaikan persoalan mobilitas perkotaan secara fundamental. Kota membutuhkan sistem yang memungkinkan masyarakat bergerak dengan aman, nyaman, terjangkau, dan efisien tanpa harus selalu bergantung pada kendaraan pribadi.

Karena itu, transportasi umum harus ditempatkan sebagai tulang punggung mobilitas perkotaan, bukan sekadar alternatif bagi mereka yang tidak memiliki kendaraan. Bus, kereta api, angkutan pengumpan, jalur pedestrian, dan jalur sepeda perlu diintegrasikan sehingga perjalanan dari rumah hingga tujuan akhir menjadi mudah. Persoalan *first mile* dan *last mile* juga harus menjadi bagian dari perencanaan. Transportasi publik yang tidak terhubung dengan kawasan permukiman, pusat pekerjaan, sekolah, pasar, dan ruang publik akan sulit menjadi pilihan utama masyarakat. Dari perspektif lingkungan, meningkatkan penggunaan transportasi umum juga berarti mengurangi tekanan terhadap ruang kota. Semakin banyak perjalanan yang dapat dilakukan melalui sistem transportasi massal yang efisien, semakin besar peluang untuk mengurangi ketergantungan pada kendaraan pribadi, konsumsi energi, emisi, dan kebutuhan ruang untuk parkir serta pelebaran jalan. Karena itu, kebijakan transportasi publik sesungguhnya merupakan bagian dari kebijakan lingkungan. Kota yang berkelanjutan bukanlah kota yang memungkinkan setiap orang memiliki mobil, tetapi kota yang memberikan pilihan mobilitas yang layak bagi setiap orang.

Namun, jalan tidak harus selalu diposisikan sebagai lawan dari lingkungan. Justru koridor transportasi dapat dirancang sebagai bagian dari jaringan ekologis perkotaan. Koridor jalan dapat dikembangkan menjadi *green corridor* atau bahkan

green belt yang menghubungkan ruang terbuka hijau, taman, jalur pedestrian, jalur sepeda, dan koridor sungai. Pohon peneduh, median hijau, *bioswale*, *rain garden*, *permeable pavement*, serta sistem drainase berbasis alam dapat ditempatkan sebagai bagian dari desain infrastruktur transportasi.

Dengan pendekatan ini, satu koridor dapat menjalankan dua fungsi sekaligus, fungsi mobilitas dan fungsi ekologis. Jalan tidak lagi hanya menjadi ruang bagi kendaraan, tetapi juga menjadi ruang bagi pejalan kaki, vegetasi, air, dan kehidupan kota.

Konsep tersebut menjadi semakin penting ketika koridor transportasi berinteraksi dengan sungai. Banyak kota di Indonesia berkembang mengikuti jaringan jalan dan jaringan sungai, sehingga tekanan terhadap kedua sistem tersebut sering terjadi secara bersamaan. Pembangunan jalan yang mendekati sungai, penutupan *drainase*, berkurangnya vegetasi sempadan, dan meningkatnya permukaan kedap air dapat memperbesar tekanan hidrologis pada kawasan perkotaan. Sebaliknya, koridor sungai yang dilindungi dan dihubungkan dengan koridor hijau dapat menjadi bagian penting dari sistem ketahanan kota. *Green road corridor* dan *river corridor* seharusnya tidak dirancang sebagai dua sistem yang terpisah, tetapi sebagai satu jaringan ekologis yang saling mendukung. Pada saat yang sama, diskusi mengenai kendaraan listrik perlu ditempatkan dalam konteks yang lebih luas. Elektrifikasi kendaraan merupakan salah satu bagian penting dari transisi menuju transportasi rendah emisi, tetapi kendaraan listrik bukan satu-satunya jawaban terhadap persoalan transportasi berkelanjutan.

Kendaraan listrik tetap membutuhkan jalan, ruang parkir, energi, material, dan ruang perkotaan. Karena itu, pendekatan transportasi berkelanjutan perlu mencakup tiga prinsip, menghindari perjalanan yang tidak perlu melalui tata ruang yang lebih efisien, mengalihkan perjalanan menuju transportasi umum, berjalan kaki, dan bersepeda, serta meningkatkan teknologi kendaraan menjadi lebih bersih dan efisien. Dengan demikian, elektrifikasi menjadi bagian dari solusi, bukan keseluruhan solusi.

Pada akhirnya, transportasi Indonesia perlu direncanakan sebagai bagian dari sistem kota yang utuh. Tata ruang, transportasi, *drainase*, sungai, ruang terbuka hijau, dan perlindungan lingkungan tidak dapat terus direncanakan secara sektoral. Setiap pembangunan jalan baru seharusnya mempertimbangkan perubahan tutupan lahan, kapasitas *drainase*, daerah rawan banjir, sempadan sungai, kebutuhan transportasi umum, serta konektivitas ekologis.

Indonesia membutuhkan paradigma baru: dari membangun jalan untuk kendaraan menuju membangun sistem mobilitas untuk manusia dan lingkungan. Kita sering bertanya berapa lama waktu yang dibutuhkan seseorang untuk mencapai tujuan. Sudah saatnya kita juga bertanya: berapa banyak ruang ekologis yang hilang untuk membuat perjalanan tersebut menjadi lebih cepat? Masa depan transportasi Indonesia seharusnya bukan hanya tentang bergerak lebih cepat, tetapi tentang bergerak dengan cara yang lebih hijau, lebih inklusif, dan lebih tangguh terhadap perubahan iklim. ■



Transportasi Publik sebagai Instrumen Penataan Ruang Kota

Dika Lukmana Saputra, S.P.W.K

Penyusun Dokumen Masterplan di Malcon,
Peneliti Tata Ruang Kota CURS



Perdebatan mengenai transportasi publik di kota-kota Indonesia sering dimulai dari pertanyaan yang terlalu teknis: berapa kilometer jalur yang harus dibangun, berapa unit bus yang dibutuhkan, atau moda apa yang paling tepat—BRT, LRT, MRT, atau angkot. Pertanyaan tersebut penting, tetapi belum menyentuh persoalan utama. Transportasi publik pada dasarnya bukan hanya persoalan kendaraan dan infrastruktur, melainkan persoalan bagaimana kota dibentuk, dihubungkan, dan digunakan. Selama struktur ruang kota masih mendorong perjalanan jauh, tersebar, dan bergantung pada kendaraan pribadi, pembangunan transportasi publik akan selalu bekerja melawan pola ruang yang sudah terlanjur terbentuk.

Data Bank Dunia yang menggunakan perjalanan kerja tahun 2019 menunjukkan pangsa angkutan umum di sejumlah kota besar Indonesia masih relatif rendah: Jakarta sekitar 14 persen, Bandung 10 persen, Medan 7 persen, Semarang 4 persen, dan Surabaya 3 persen. Angka tersebut memang tidak menggambarkan seluruh perjalanan perkotaan saat ini, tetapi memberikan gambaran mengenai kuatnya ketergantungan terhadap moda pribadi dalam struktur mobilitas kota Indonesia. Persoalannya bukan semata-mata masyarakat “tidak mau” naik angkutan umum. Dalam banyak kasus, transportasi publik belum menjadi pilihan yang paling logis secara ruang, waktu, dan kenyamanan.

Di sinilah tata ruang menjadi penting. Kota-kota Indonesia tumbuh melalui kombinasi pusat kota lama, kawasan perumahan baru, koridor komersial, kawasan industri, kampus, permukiman kampung, dan ekspansi metropolitan yang sering tidak berkembang dalam satu sistem mobilitas yang utuh.

Perumahan dapat tumbuh jauh dari pusat pekerjaan; pusat perdagangan baru muncul mengikuti koridor jalan arteri; sementara jaringan angkutan umum justru tertinggal. Akibatnya, kendaraan pribadi berfungsi sebagai “penambal” ketidaksinkronan antara lokasi tempat tinggal, pekerjaan, pendidikan, dan pelayanan kota. Karena itu, solusi transportasi publik tidak dapat berhenti pada penambahan rute. Yang diperlukan adalah integrasi antara jaringan transportasi dan kebijakan pemanfaatan ruang.

Transit-Oriented Development (TOD) menjadi relevan dalam konteks ini. TOD bukan sekadar membangun apartemen, pusat perbelanjaan, atau plaza di sekitar stasiun. Secara prinsip, TOD adalah strategi untuk mengonsentrasikan hunian, pekerjaan, pelayanan, dan aktivitas dalam kawasan yang kompak, bercampur, nyaman berjalan kaki, serta terhubung dengan angkutan umum berkualitas. Indonesia sendiri telah memiliki pedoman pengembangan kawasan berorientasi transit melalui Permen ATR/Kepala BPN Nomor 16 Tahun 2017, yang dalam basis data peraturan BPK masih tercatat berstatus berlaku.

Namun, TOD juga tidak boleh diperlakukan sebagai resep seragam. Bank Dunia melalui pendekatan 3V menekankan bahwa pengembangan TOD perlu mempertimbangkan konektivitas transit, kualitas lingkungan perkotaan, dan potensi pasar setiap kawasan. Dengan demikian, tidak semua simpul transit perlu memiliki kepadatan, fungsi, atau bentuk pembangunan yang sama. Ini penting bagi Indonesia karena Jakarta, Bandung, Surabaya, Medan, Makassar, Yogyakarta, hingga kota-kota menengah memiliki morfologi, kepadatan, topografi, ekonomi, dan jaringan jalan yang berbeda.



Bandung adalah contoh yang menarik. Karakter topografinya berbukit dan banyak bagian kota memiliki jaringan jalan yang sempit serta berkelok. ITDP mencatat bahwa kondisi tersebut membuat kendaraan berukuran lebih kecil tetap relevan untuk menjangkau banyak ruas di Bandung. Karena itu, membangun transportasi publik Bandung tidak cukup hanya dengan menyediakan bus berkapasitas besar pada koridor utama. Sistemnya harus berlapis. BRT dapat menjadi tulang punggung pada koridor dengan permintaan tinggi, tetapi angkot atau kendaraan pengumpan berukuran lebih kecil perlu direstrukturisasi sebagai *feeder* yang masuk ke lingkungan, kampung kota, kawasan pendidikan, dan pusat kegiatan yang sulit dijangkau bus besar.

Presiden Curitiba menunjukkan bagaimana hubungan timbal balik tersebut dapat bekerja. Kota di Brasil itu mengarahkan perkembangan perkotaannya secara linear mengikuti koridor BRT, sementara intensitas dan fungsi lahan diatur agar lebih tinggi di sekitar sumbu angkutan massal. Kebijakan transportasi dan tata guna lahan dijalankan sebagai satu strategi perkembangan kota.

Pelajaran utamanya bukan bahwa semua kota harus meniru BRT Curitiba, melainkan bahwa investasi transportasi perlu diikuti pengendalian pemanfaatan ruang. Tanpa itu, koridor angkutan massal hanya menjadi jalur kendaraan yang melewati kota, bukan struktur yang membentuk kota.

Seoul memberikan pelajaran berbeda. Reformasi busnya menata jaringan menjadi sistem trunk dan *feeder*, mengintegrasikan tarif, serta mempermudah perpindahan antar moda. Bagi kota-kota Indonesia, pendekatan ini sangat relevan karena banyak daerah sebenarnya telah memiliki jaringan angkutan eksisting, tetapi beroperasi sebagai rute-rute yang saling bersaing, bukan sebagai satu sistem. Reformasi tidak selalu harus dimulai dengan menghapus angkot atau menggantinya dengan bus besar. Yang

lebih penting adalah mengubah perannya: dari moda yang berlomba mencari penumpang menjadi bagian jaringan pengumpan dengan jadwal, standar pelayanan, integrasi tarif, dan titik transfer yang jelas.

Presiden Toyama di Jepang juga menarik bagi kota menengah. Alih-alih menyebarkan investasi ke seluruh wilayah, Toyama mengembangkan konsep *compact city* dengan mengarahkan hunian dan aktivitas menuju pusat kota dan koridor angkutan umum. OECD mencatat proporsi penduduk yang tinggal di sepanjang koridor transit meningkat dari sekitar 28 persen pada 2005 menjadi 40 persen pada 2022. Pengalaman ini memperlihatkan bahwa kebijakan transportasi dapat menjadi instrumen penataan ruang jangka panjang, bukan hanya sarana memindahkan orang. Dari berbagai preseden tersebut terdapat satu pelajaran penting bagi Indonesia: kota tidak perlu mencari satu moda yang dianggap paling modern, tetapi perlu menemukan kombinasi moda yang paling sesuai dengan struktur ruangnya.

Perencanaan dapat dimulai dengan pemetaan pusat kegiatan, kepadatan penduduk dan pekerjaan, lebar serta hierarki jalan, pola perjalanan harian, kawasan yang belum terlayani, dan potensi simpul pertukaran moda. Dari sana dapat dibentuk jaringan utama, jaringan pengumpan, dan kawasan prioritas TOD. RDTR kemudian dapat digunakan untuk mengendalikan kepadatan, campuran fungsi, kebutuhan parkir, konektivitas pedestrian, serta intensitas pembangunan di sekitar simpul transit.

Pada akhirnya, kesulitan kota-kota Indonesia untuk berubah bukan karena kita kekurangan contoh teknologi transportasi. Tantangannya adalah mengubah cara memandang hubungan antara jalan, bangunan, aktivitas, dan pergerakan. Transportasi publik akan sulit berhasil apabila terus ditempatkan sebagai sektor yang berdiri sendiri. Kota membutuhkan sistem mobilitas yang tumbuh bersama sistem tata ruangnya. ■



Terjebak Kendaraan Pribadi!



Erwin Octavianto

Penyusun Dokumen Studi Kelayakan di Malcon
Peneliti Ekonomi Pembangunan CURS

Persoalan transportasi publik di Indonesia sering kali dibaca terlalu sederhana. Ketika kemacetan semakin panjang dan jumlah kendaraan terus bertambah, masyarakat kemudian dianggap enggan meninggalkan kendaraan pribadi. Cara pandang seperti ini menempatkan masalah pada pilihan individu, padahal keputusan seseorang menggunakan sepeda motor atau mobil sesungguhnya sangat dipengaruhi oleh struktur kota dan wilayah tempat ia hidup. Transportasi bukan sekadar alat untuk memindahkan manusia dari satu titik ke titik lain.

Transportasi merupakan bagian dari sistem yang membentuk hubungan antara pusat kegiatan ekonomi, kawasan permukiman, lokasi pekerjaan, perdagangan, pendidikan, serta pelayanan publik. Karena itu, sulitnya masyarakat Indonesia berpindah ke angkutan umum perlu dipahami sebagai konsekuensi dari pola pembangunan wilayah yang terbentuk selama bertahun-tahun.

Kota-kota di Indonesia terus berkembang ke arah pinggiran. Kawasan perumahan baru muncul semakin jauh dari pusat aktivitas, sementara kesempatan kerja, pendidikan, perdagangan, dan pelayanan pemerintahan tetap terkonsentrasi pada titik-titik tertentu. Akibatnya, perjalanan masyarakat menjadi semakin panjang. Pada kondisi semacam ini, kendaraan pribadi akhirnya menjadi pilihan yang dianggap paling rasional. Ketika seseorang harus berganti moda beberapa kali, berjalan jauh menuju halte, serta menghadapi waktu tunggu yang tidak pasti, kendaraan pribadi menawarkan biaya waktu yang lebih rendah meskipun biaya finansialnya belum tentu lebih murah.

Setiap perjalanan memiliki generalized cost, yakni kombinasi biaya uang, waktu, kenyamanan, dan ketidakpastian. Masyarakat secara alamiah memilih alternatif yang memberikan beban perjalanan paling rendah. Maka mengubah perilaku perjalanan tidak

cukup dengan kampanye menggunakan angkutan umum. Pemerintah harus mengubah struktur biaya dan manfaat dari pilihan tersebut. Persoalan menjadi semakin kompleks karena pembangunan wilayah selama ini cenderung mengikuti jaringan jalan. Ketika kemacetan muncul, jawaban yang sering diberikan adalah menambah kapasitas jalan, membangun jalan baru, atau memperluas jaringan.

Infrastruktur tersebut tentu dibutuhkan. Namun apabila peningkatan kapasitas tidak diikuti sistem angkutan massal dan pengendalian tata ruang, muncul siklus yang sulit diputus. Akses jalan yang semakin baik mendorong perkembangan kawasan baru. Permukiman bergerak lebih jauh, perjalanan bertambah panjang, penggunaan kendaraan meningkat, kemudian kemacetan kembali terjadi.

Dengan kata lain, transportasi membentuk ruang, sementara ruang kembali membentuk kebutuhan transportasi. Data nasional memperlihatkan ketimpangan tersebut dengan cukup jelas. Untuk menjaga ketepatan istilah, panjang jalan digunakan sebagai indikator ekspansi jaringan, bukan sebagai ukuran langsung kapasitas efektif seluruh ruas. BPS mencatat panjang jalan non-tol di Indonesia meningkat dari sekitar 542,16 ribu km pada 2019 menjadi 550,74 ribu km pada 2023, atau hanya sekitar 1,6 persen.

Pada periode yang sama, jumlah kendaraan pribadi bertambah dari sekitar 128,36 juta menjadi 150,72 juta unit, atau naik sekitar 17,4 persen. Angka tersebut menunjukkan bahwa ekspansi jaringan jalan tidak bergerak secepat motorisasi. Secara aritmetis, kenaikan sekitar 8,58 ribu km jaringan jalan dalam empat tahun tersebut beriringan dengan tambahan lebih dari 22 juta kendaraan pribadi. Ini bukan hubungan sebab-akibat langsung, tetapi cukup menggambarkan tekanan yang harus ditanggung ruang jalan. Menambah ruas atau melebarkan jalan dapat memberi ruang sementara, namun ketika

pertumbuhan kendaraan jauh lebih cepat, manfaat kapasitas itu mudah kembali terserap oleh perjalanan baru, perubahan lokasi permukiman, dan perluasan kegiatan ekonomi.

Bagaimana dengan angkutan umum? Secara nominal, jumlah bus terdaftar juga meningkat, dari sekitar 231,57 ribu unit pada 2019 menjadi 269,71 ribu unit pada 2023, atau sekitar 16,5 persen. Namun pertumbuhan ini belum berarti posisi angkutan umum menguat terhadap kendaraan pribadi.

Rasio bus terhadap mobil penumpang dan sepeda motor justru sedikit turun, dari sekitar 1,80 bus per 1.000 kendaraan pribadi menjadi 1,79 bus per 1.000 kendaraan pribadi. Dengan kata lain, armada bus memang bertambah, tetapi secara relatif tidak memperoleh ruang yang lebih besar dalam struktur motorisasi nasional.

Di sisi lain, pengalaman kota yang memperbaiki kualitas layanan menunjukkan bahwa persoalannya bukan bahwa masyarakat Indonesia secara inheren menolak angkutan umum, melainkan apakah sistem yang tersedia mampu memberi kepastian waktu, jangkauan, integrasi, dan biaya perjalanan yang kompetitif dibanding kendaraan pribadi.

Hubungan ini penting karena menentukan tingkat aksesibilitas suatu wilayah. Kawasan dengan akses yang baik terhadap pusat pekerjaan akan memiliki nilai ekonomi lebih tinggi. Investasi akan mengikuti aksesibilitas, harga lahan berubah, pusat perdagangan berkembang, dan aktivitas baru muncul. Karena itulah transportasi publik seharusnya dipandang sebagai instrumen pembangunan ekonomi, bukan semata pelayanan sosial.

Karena itu, pembangunan angkutan umum seharusnya dimulai dari pemahaman mengenai hubungan antarwilayah, dari mana perjalanan berasal, ke mana aktivitas ekonomi terkonsentrasi, bagaimana permukiman berkembang, serta pusat pertumbuhan baru mana yang akan muncul. Indonesia tidak akan keluar dari ketergantungan terhadap kendaraan pribadi hanya dengan menambah armada bus ataupun membangun jalur kereta.

Infrastruktur tetap penting, tetapi harus menjadi bagian dari rekonstruksi pola pembangunan wilayah. Transportasi, tata ruang, perumahan, pusat ekonomi, dan kebijakan investasi harus dirancang dalam satu kerangka yang sama.

Pada akhirnya, pilihan menggunakan kendaraan pribadi bukan hanya persoalan budaya berkendara. Ia merupakan hasil dari struktur ekonomi dan ruang yang kita bangun sendiri. ■





Perlu Sistem Pembangunan Perkotaan Nasional

Prof. Suparwoko

Peneliti Utama CURS, Ketua Magister Teknik Arsitektur UII



Arus urbanisasi, kebutuhan infrastruktur dasar, dan tuntutan membangun kota tangguh semakin mendesak. Menteri Koordinator Infrastruktur dan Pembangunan Kewilayahan menegaskan pentingnya kolaborasi pusat dan daerah untuk membangun kota modern, produktif, serta tangguh. Pernyataan itu diberitakan ANTARA pada 3 Juli 2026.

Persoalan perkotaan Indonesia bukan semata-mata kemacetan, banjir, kekurangan rumah, atau buruknya kualitas lingkungan. Masalah yang lebih mendasar ialah belum kuatnya sistem yang menghubungkan tata ruang, transportasi, perumahan, infrastruktur, investasi, lingkungan, pertanahan, dan desain kota dalam satu arah pembangunan. Setiap sektor sering bekerja dengan rencana, data, anggaran,

dan indikatornya sendiri. Akibatnya, pembangunan jalan tidak selalu terhubung dengan perumahan; kawasan permukiman tumbuh tanpa transportasi publik; pusat ekonomi berkembang tanpa ruang publik; dan konversi lahan berlangsung lebih cepat daripada kemampuan pemerintah mengendalikannya.

Karena itu, Indonesia memerlukan Sistem Pembangunan Perkotaan Nasional. Sistem ini tidak dimaksudkan untuk menghapus otonomi daerah atau menyeragamkan seluruh kota. Tujuannya ialah memastikan setiap wilayah memiliki arah pembangunan yang konsisten, standar yang jelas, data terpadu, pembiayaan yang terhubung, serta mekanisme evaluasi yang dapat dipertanggungjawabkan. Presiden perlu menetapkan sistem tersebut sebagai kerangka nasional pembangunan perkotaan.

Bappenas berperan sebagai koordinator strategis yang mengintegrasikan perencanaan, program, anggaran, data, indikator kinerja, dan evaluasi. Kementerian PUPR serta Kementerian ATR/BPN menjadi pengampu teknis dalam bidang infrastruktur, perumahan, tata ruang, pertanahan, dan pengendalian pemanfaatan ruang. Gubernur memimpin pelaksanaan pada tingkat provinsi, sedangkan Bappeda menjadi pengintegrasian program lintas sektor dan lintas kabupaten/kota.

Inspirasi penting dapat dipelajari dari Singapura. Negara-kota itu mengembangkan perencanaan berlapis melalui *Long-Term Plan*, *Master Plan*, dan *detailed development control*. *Urban Redevelopment Authority* atau URA berperan sebagai otoritas perencanaan tata guna lahan, urban design, konservasi, pengendalian pembangunan, pengelolaan ruang publik, serta agen penjualan lahan negara. *Long-Term Plan* mengarahkan kebutuhan ruang dan infrastruktur sekitar 50 tahun atau lebih, sedangkan *Master Plan* mengarahkan pembangunan dalam jangka 10–15 tahun.

Kekuatan Singapura tidak hanya terletak pada keberadaan URA, tetapi juga pada keterpaduan antara perencanaan dan penguasaan tanah negara. *Singapore Land Authority* (SLA) bertindak sebagai penjaga aset tanah negara, administrator pendaftaran tanah, survei, batas bidang, dan administrasi hak atas tanah. Pemerintah secara berkala menawarkan tanah negara kepada sektor swasta untuk perumahan, perkantoran, perdagangan, industri, dan fungsi lainnya. Penjualan dilakukan melalui tender atau lelang publik yang kompetitif dan terbuka. URA, HDB, dan JTC bertindak sebagai agen penjualan sesuai jenis dan tujuan pengembangannya.

Mekanisme ini memberi pemerintah kemampuan besar untuk mengarahkan lokasi, waktu, fungsi, kepadatan, dan kualitas pembangunan. Pemerintah tidak sekadar membuat zonasi, lalu menunggu pasar menentukan arah kota. Pemerintah memiliki tanah, menetapkan rencana, menentukan persyaratan pembangunan, memilih mekanisme tender, menerbitkan hak atau sewa, dan mengawasi pelaksanaannya. Dengan demikian, rencana tata ruang memiliki instrumen implementasi yang nyata.

Apakah sistem tersebut berarti Singapura telah menghapus mafia tanah? Kesimpulan itu perlu dirumuskan secara hati-hati. Tidak tepat



**BERDASARKAN
UNDANG-UNDANG
POKOK AGRARIA,
NEGARA MEMILIKI
HAK MENGUASAI
TANAH, TETAPI HAL
ITU TIDAK BERTARTI
SELURUH TANAH
MENJADI MILIK
NEGARA.**

menyatakan bahwa praktik penipuan atau penyalahgunaan pertanahan mustahil terjadi di Singapura. Namun, struktur kelembagaannya secara sistematis mempersempit ruang munculnya mafia tanah. Penyebabnya ialah pengelolaan tanah negara yang terpusat, pendaftaran hak yang kuat, data kadaster yang relatif terpadu, batas bidang yang jelas, transaksi formal, tender terbuka, pengawasan administratif, serta penegakan hukum yang tegas.

SLA bahkan menyediakan layanan geospasial dan informasi kepemilikan melalui sistem digital. Masyarakat dapat memeriksa informasi bidang tanah, survei, dan kepemilikan melalui layanan resmi. Setiap bidang tanah negara juga dipantau penggunaannya, termasuk untuk pemanfaatan sementara. Artinya, tanah kosong tidak dianggap sebagai ruang tanpa pemilik, melainkan sebagai aset negara yang direncanakan, dicatat, dan diawasi.

Indonesia menghadapi situasi yang berbeda. Berdasarkan Undang-Undang Pokok Agraria, negara memiliki hak menguasai tanah, tetapi hal itu tidak berarti seluruh tanah menjadi milik negara. Indonesia mengenal hak milik, hak guna usaha, hak guna bangunan, hak pakai, tanah ulayat, tanah wakaf, tanah masyarakat, tanah negara, serta berbagai bentuk penguasaan lainnya. Kepemilikan dan penguasaan tanah tersebar di antara negara, pemerintah daerah, badan usaha, masyarakat, komunitas adat, dan perseorangan.

Karena itu, penjualan tanah oleh negara di Indonesia tidak dapat dilakukan dengan pola Singapura secara menyeluruh. Pemerintah hanya dapat menjual, menyewakan, atau memberikan hak atas tanah yang secara hukum merupakan tanah negara atau berada dalam penguasaan yang sah. Tanah masyarakat tidak boleh diperlakukan sebagai aset pemerintah tanpa proses hukum, penghormatan terhadap hak, kompensasi yang adil, dan penyelesaian konflik.

Meski demikian, prinsip *Government Land Sales* dapat diadaptasi. Indonesia memerlukan Sistem Penyiapan dan Penjualan Lahan Negara untuk pembangunan perkotaan. Sistem tersebut harus diawali inventarisasi tanah negara, verifikasi status hukum, pemetaan digital, kesesuaian dengan RTRW dan RDTR, penyelesaian sengketa, penetapan fungsi kawasan, serta pelepasan atau pemanfaatan melalui tender publik yang transparan.

Kementerian ATR/BPN perlu memastikan status, batas, dan pendaftaran tanah. Bappenas menghubungkan pelepasan tanah dengan prioritas pembangunan nasional. Kementerian PUPR menyusun kebutuhan infrastruktur dan perumahan. Kementerian Keuangan mengatur penerimaan negara, nilai tanah, dan mekanisme pembiayaan. Gubernur dan Bappeda mengintegrasikannya dengan rencana provinsi serta kebutuhan kabupaten/kota.

Tanah negara juga perlu diarahkan untuk kepentingan publik, bukan hanya proyek komersial. Prioritasnya dapat mencakup perumahan masyarakat berpenghasilan rendah, hunian vertikal, rumah susun mahasiswa, kawasan transit, fasilitas pendidikan, ruang terbuka hijau, pusat UMKM, kawasan industri rendah karbon, dan infrastruktur dasar. Setiap pelepasan tanah wajib disertai target manfaat sosial, ekonomi, ekologis, dan spasial.

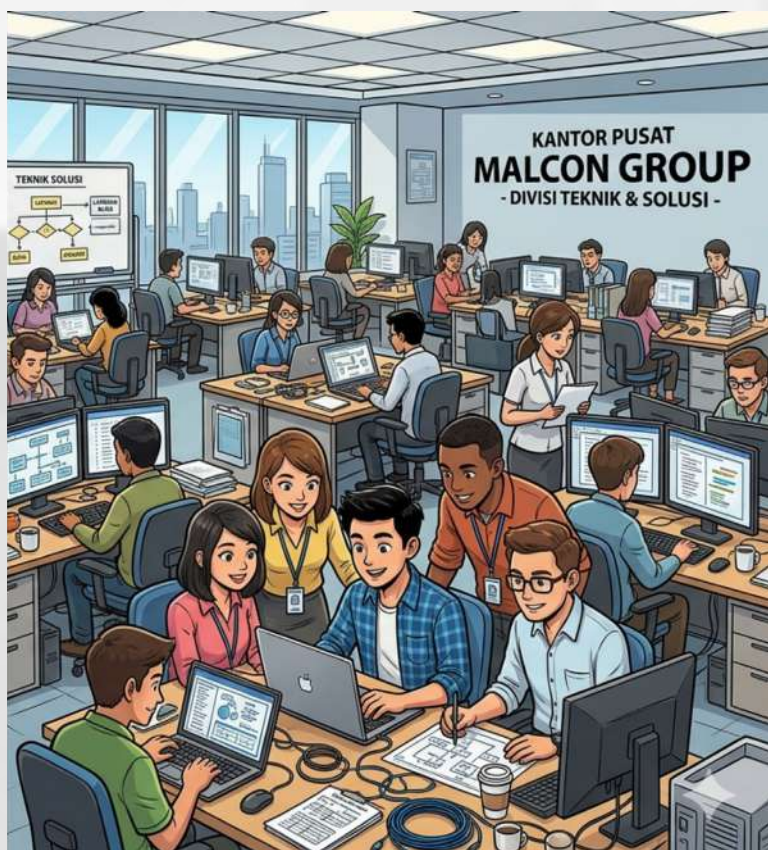
Untuk mempersempit ruang mafia tanah, Indonesia membutuhkan lima pembenahan. Pertama, satu basis data pertanahan dan spasial yang dapat diverifikasi. Kedua, percepatan pendaftaran dan sertifikasi dengan batas bidang yang akurat. Ketiga, transparansi pemilik manfaat badan usaha yang memperoleh tanah. Keempat, tender dan transaksi tanah negara melalui sistem digital yang dapat diaudit. Kelima, penegakan hukum terpadu terhadap

pemalsuan dokumen, percaloan, manipulasi batas, kolusi, dan konflik kepemilikan.

Dengan demikian, pemberantasan mafia tanah tidak cukup dilakukan melalui penindakan setelah konflik terjadi. Pencegahan harus dimulai dari sistem: siapa menguasai tanah, apa status hukumnya, untuk apa tanah digunakan, bagaimana tanah diperoleh, siapa penerima manfaatnya, dan apakah pemanfaatannya sesuai rencana tata ruang.

Sistem Pembangunan Perkotaan Nasional bukanlah sentralisasi buta. Ia merupakan mekanisme untuk membangun kesatuan arah, kepastian hukum, keterpaduan program, dan akuntabilitas pembangunan. Presiden menetapkan sistem; Bappenas mengoordinasikan strategi; PUPR dan ATR/BPN mengawal aspek teknis; gubernur dan Bappeda melaksanakan integrasi di daerah; sementara kabupaten dan kota menjalankan proyek secara lokal.

Indonesia tidak perlu menyalin Singapura, tetapi perlu mengambil pelajaran pentingnya: rencana tata ruang akan kuat apabila didukung data pertanahan yang terpercaya, penguasaan tanah negara yang tertib, mekanisme penjualan yang terbuka, serta lembaga yang mampu menghubungkan visi, lahan, pembiayaan, dan pelaksanaan. Dengan cara itu, kota-kota Indonesia dapat tumbuh lebih terarah, adil, tangguh, rendah karbon, dan terlindungi dari praktik mafia tanah. ■



Kota bukan sekadar kumpulan gedung, jalan, taman, jaringan utilitas, dan fasilitas publik. Kota merupakan sebuah sistem hidup yang terus berubah karena adanya interaksi antara manusia, ekonomi, lingkungan, kebijakan, investasi, teknologi, dan berbagai kepentingan lainnya. Oleh sebab itu, kualitas sebuah ibu kota baru tidak cukup dinilai dari seberapa modern gedung pemerintahannya, seberapa canggih sistem transportasinya, atau seberapa menarik desain kotanya. Pertanyaan yang lebih penting adalah apakah

seluruh sistem tersebut benar-benar bekerja bersama dan mampu meningkatkan kualitas kehidupan masyarakat yang tinggal di dalamnya.

Di sinilah persoalan mengenai pengelola kota atau urban manager menjadi sangat penting. Kita perlu mulai memikirkan siapa yang nantinya akan mengelola sebuah ibu kota baru dalam jangka panjang. Apakah pengelola kota harus berasal dari birokrasi pemerintahan, kalangan profesional, akademisi, atau mungkin seseorang yang sebelumnya pernah menjadi kepala daerah dan memiliki pengalaman nyata dalam mengelola persoalan perkotaan. Pertanyaan tersebut tidak sederhana karena membangun kota dan mengelola kota merupakan dua kemampuan yang berbeda. Seseorang atau sebuah lembaga mungkin memiliki kemampuan yang sangat baik dalam merencanakan pembangunan, tetapi belum tentu memiliki kemampuan yang sama ketika harus menghadapi dinamika sebuah kota yang terus tumbuh.

Pada waktunya, sebuah ibu kota baru juga akan menghadapi berbagai persoalan yang sama dengan kota-kota yang sudah lama berkembang. Pertumbuhan penduduk akan terjadi. Pergerakan lalu lintas akan meningkat. Kebutuhan perumahan akan bertambah. Persoalan sampah, lingkungan, pelayanan publik, kesenjangan sosial, investasi, konflik kepentingan, dan tekanan terhadap ruang juga akan muncul. Bahkan sebuah kota yang sejak awal dirancang dengan sangat baik tidak akan terbebas dari persoalan tersebut. Karena itu, tantangan sesungguhnya bukan hanya bagaimana menciptakan sebuah kota yang baik pada saat pertama kali dibangun, tetapi bagaimana menjaga agar kota tersebut tetap berfungsi dengan baik ketika berkembang selama puluhan bahkan ratusan tahun.

Pengelolaan kota membutuhkan kelembagaan yang kuat, kepemimpinan yang memiliki visi jangka panjang, serta kemampuan untuk beradaptasi terhadap perubahan. Pengelola kota harus mampu membaca perkembangan ekonomi, sosial, lingkungan, teknologi, dan perilaku masyarakat. Ia juga harus mampu mengambil keputusan ketika terjadi berbagai konflik kepentingan yang secara alami muncul dalam perkembangan sebuah kota.

Oleh karena itu, pengalaman mengelola kota yang sudah ada sebenarnya menjadi pembelajaran yang sangat berharga. Kota lama telah menghadirkan berbagai persoalan nyata yang dapat menjadi tempat untuk menguji kemampuan seorang urban manager dalam mengambil keputusan dan membangun sistem pemerintahan perkotaan yang efektif. Selain persoalan pengelolaan, hal lain yang tidak kalah penting adalah masyarakat yang akan hidup di ibu kota baru tersebut.

Pada akhirnya, sebuah kota dibangun untuk manusia. Kita dapat membangun rumah, sekolah, rumah sakit, transportasi publik, kawasan bisnis, taman kota, fasilitas olahraga, dan berbagai sarana lainnya. Namun keberadaan fasilitas tersebut tidak secara otomatis menciptakan masyarakat yang produktif, kreatif, tangguh, dan sejahtera. Karena itu, pembangunan kota juga harus memikirkan bagaimana masyarakat akan bekerja, berinteraksi, mengembangkan usaha, membangun komunitas, dan menciptakan kehidupan sosial di dalam lingkungan yang baru.

Perilaku manusia tidak dapat dirancang dengan cara yang sama seperti kita merancang gedung atau jalan. Sebuah jalan dapat dihitung kapasitasnya, sebuah jembatan dapat dihitung kekuatannya, dan sebuah bangunan dapat dirancang sesuai standar tertentu. Tetapi masyarakat memiliki karakter, budaya, pengalaman, aspirasi, dan kepentingan yang sangat beragam. Oleh karena itu, pembangunan ibu kota baru juga membutuhkan pembangunan ekosistem sosial.

Kesempatan kerja harus tersedia, kewirausahaan perlu tumbuh, komunitas perlu berkembang, dan masyarakat harus memiliki ruang untuk berpartisipasi dalam perkembangan kotanya.

Kita tentu tidak menginginkan sebuah kondisi ketika sebuah ibu kota memiliki infrastruktur berkelas dunia, tetapi masyarakat yang hidup di dalamnya justru tidak memiliki cukup kesempatan untuk memperoleh manfaat dari pembangunan tersebut. Kota yang hebat seharusnya bukan hanya kota yang terlihat indah dari sisi arsitektur atau memiliki teknologi yang paling canggih. Kota yang hebat adalah kota yang mampu menciptakan kesempatan, meningkatkan kualitas hidup, membangun rasa memiliki, dan memungkinkan masyarakat berkembang bersama dengan kotanya.

Karena itu, pembicaraan mengenai pembangunan ibu kota baru seharusnya bergerak lebih jauh dari sekadar persoalan desain dan pembangunan fisik. Membangun sebuah kota memang merupakan tantangan besar dalam bidang teknik, arsitektur, dan perencanaan. Namun setelah itu muncul tantangan kelembagaan yang jauh lebih panjang, yaitu bagaimana mengelola pertumbuhan kota.

Pada saat yang sama terdapat tantangan manusia, yaitu bagaimana membangun masyarakat yang akan menghidupkan kota tersebut. Dengan kata lain, membangun kota adalah tantangan rekayasa, mengelola pertumbuhan kota adalah tantangan kelembagaan, sedangkan membangun masyarakatnya adalah tantangan kemanusiaan. Pada titik inilah sesungguhnya paradoks pembangunan sebuah ibu kota baru dimulai. ■



Memilih Paradigma yang Tepat dalam Menghadapi Bencana Hidroklimatologi sebagai Dampak Perubahan Iklim Global



Episode ini menghadirkan Dr. Aprizal, ST, MT sebagai narasumber dan dipandu oleh Dika Lukmana Saputra, S.P.W.K. Dalam diskusi yang mendalam, keduanya menyoroti bahwa bencana bukan hanya disebabkan oleh bahaya alam, tetapi juga oleh kerentanan sosial, keterpaparan wilayah, tata ruang, daya dukung lingkungan, serta kualitas pengelolaan kota yang menjadi faktor penentu tingkat risiko.

Perubahan iklim global telah meningkatkan frekuensi dan intensitas bencana hidroklimatologi seperti banjir, kekeringan, cuaca ekstrem, serta pergeseran musim. Episode ini membahas pentingnya memilih paradigma yang tepat agar kota dan daerah mampu menjadi lebih adaptif dan tangguh dalam menghadapi dampak perubahan iklim yang semakin nyata.

Beberapa poin penting yang dibahas antara lain:

- Perubahan iklim sudah nyata dan memicu cuaca yang makin tidak menentu.
- Risiko bencana ditentukan oleh bahaya, kerentanan, dan keterpaparan.
- Penanganan banjir dan kekeringan tidak cukup dengan pendekatan struktural semata.
- Sungai dan daerah resapan harus dipandang sebagai aset ekologis, bukan ruang buangan.
- Kota memerlukan tata ruang yang adaptif, perlindungan sempadan sungai, dan ruang terbuka hijau.
- Nature-Based Solutions penting untuk meningkatkan ketahanan kota.
- Perubahan paradigma, kolaborasi, dan tindakan nyata menjadi kunci.

Diskusi ini mengajak pemerintah, masyarakat, akademisi, dan sektor swasta untuk membangun visi bersama jangka panjang bagi kota yang tangguh terhadap perubahan iklim. Pengalaman kota Curitiba menunjukkan bahwa transformasi menuju kota yang resilien sangat mungkin dicapai melalui perencanaan yang konsisten dan komitmen yang kuat dari semua pihak. ■

SELAMAT & SUKSES

Atas Dilantiknya

Prof. Dr. apt. Elfahmi, S.Si., M.Si.

Sebagai Rektor
Institut Teknologi Sumatera
Periode 2026 – 2030.

@malcongroup
 malconengineeringgroup@gmail.com
 malcongroup
 0721 - 3521 225

TERIMA KASIH

dan apresiasi setinggi tingginya

Atas Dedikasi

Prof. Dr. I Nyoman Pugeg Aryantha

Atas dedikasi dan pengabdian luar biasa sebagai Rektor ITERA Periode 2022 – 2026.

@malcongroup
 malconengineeringgroup@gmail.com
 malcongroup
 0721 - 3521 225

#Malcon Agenda

Dokumentasi Survey Lingkungan SPBU SSB Mesuji

Mesuji
21 September 2026

Malcongroup
 malconengineering.com
 groupmalcon.id@gmail.com
 0851 1745 4186

#Malcon Agenda

Dokumentasi Sidang Stantek & UKL-UPL SPBU PT Empat Energi Perkasa Mesuji

DLH Kota Mesuji
15 September 2026

Malcongroup
 malconengineering.com
 groupmalcon.id@gmail.com
 0851 1745 4186

MALCON PARTNER

PERJALANAN PERLUASAN RS HANDAYANI DENGAN BANTUAN MALCON GROUP





Perjalanan Perluasan RS Handayani

RS Handayani di Lampung Utara terus melakukan pengembangan bangunan dan fasilitas sebagai bagian dari komitmen meningkatkan kualitas pelayanan kesehatan kepada masyarakat.

Pengembangan rumah sakit tidak hanya membutuhkan desain bangunan yang baik, tetapi juga perencanaan yang matang, kajian teknis yang memadai, serta proses perizinan yang harus dipenuhi secara tepat dan terintegrasi. Dalam proses pengembangan tersebut, RS Handayani mempercayakan Malcon Group untuk membantu menyiapkan berbagai kebutuhan kajian, perencanaan, dan perizinan yang diperlukan.

Pendampingan dilakukan sejak tahapan awal pengembangan, mulai dari identifikasi kebutuhan dokumen, penyusunan kajian teknis, koordinasi perencanaan, hingga memastikan seluruh proses perizinan dapat berjalan sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Bagi Malcon Group, pekerjaan seperti ini bukan sekadar menyelesaikan dokumen. Yang jauh lebih penting adalah memberikan kepastian kepada investor bahwa setiap tahapan pembangunan telah direncanakan dengan baik, memenuhi ketentuan,

dan dapat dilaksanakan secara aman. Dalam sebuah investasi, terutama pembangunan fasilitas pelayanan publik seperti rumah sakit, kepastian tersebut sangat penting karena berkaitan dengan waktu, biaya, keberlanjutan investasi, dan kelancaran operasional setelah pembangunan selesai.

Kini, bangunan dan fasilitas yang dikembangkan tersebut telah beroperasi dengan baik dan menjadi bagian dari peningkatan kapasitas pelayanan RS Handayani kepada masyarakat Lampung Utara. Hal ini juga menunjukkan pentingnya kolaborasi antara investor, pengelola rumah sakit, konsultan, serta berbagai pemangku kepentingan dalam memastikan sebuah rencana investasi dapat diwujudkan hingga tahap operasional.

Malcon Group hadir untuk memberikan rasa nyaman kepada investor. Mulai dari kajian, perencanaan, perizinan, hingga pendampingan pelaksanaan, setiap tahapan diarahkan agar investasi dapat berjalan lebih terukur, patuh terhadap regulasi, dan memiliki kepastian untuk beroperasi. Bagi kami, keberhasilan sebuah proyek adalah ketika rencana yang disiapkan benar-benar dapat diwujudkan dan memberikan manfaat. ■



**Malcon
Engineering
Group**

**LEBIH DARI SEKADAR DOKUMEN, KAMI
MENGHADIRKAN SOLUSI OPERASIONAL**



malconengineering.com



+62 851-1745-4186



@malcongroup



Malcon Engineering Group

OUR SERVICES:

- **DOKUMEN LINGKUNGAN**
(Amdal, UKL-UP, Pertek Rintek)
- **DOKUMEN PERIZINAN**
(PBG, SLF, dan SLO)
- **DOKUMEN ANDALALIN**
- **MASTERPLAN & STUDY KELAYAKAN**
- **DESIGN & BUILD**
(Desain Arsitektur dan Interior)

JB - Tower Jl. Kebon Sirih No.48 - 50, Gambir, Kecamatan Tanah Abang, Kota Jakarta Pusat, Daerah Khusus Ibukota Jakarta 10110

Residence Korpri Blok A13 No. 21, Harapan Jaya, Kec. Sukrame, Kota Bandar Lampung, Lampung 35131

malconengineering.com | groupmalcon.id@gmail.com | +62 851 1745 4186

7 Rekomendasi Memperbaiki Sistem Transportasi Perkotaan di Indonesia

Membangun dan mengembangkan sistem angkutan umum perkotaan sebagai tulang punggung mobilitas kota yang aman, nyaman, terjangkau, terintegrasi, dan berkelanjutan.



1 Jadikan angkutan umum sebagai prioritas utama pembangunan kota

Kebijakan transportasi perkotaan harus menempatkan angkutan umum sebagai tulang punggung mobilitas, bukan sekadar pelengkap jalan raya.



2 Integrasikan rute, tarif, jadwal, dan sistem pembayaran

Seluruh moda seperti BRT, bus kota, angkot, MRT, LRT, dan KRL perlu terhubung dalam satu sistem layanan yang mudah digunakan masyarakat.



3 Sediakan jalur prioritas dan rekayasa lalu lintas untuk angkutan umum

Bus dan angkutan massal harus memperoleh keunggulan waktu tempuh melalui jalur khusus, prioritas simpang, dan pengaturan lalu lintas yang konsisten.



4 Lakukan reformasi trayek dan peremajaan armada

Trayek perlu ditata ulang sesuai kebutuhan perjalanan, disertai armada yang lebih aman, nyaman, ramah lingkungan, dan layak operasi.



5 Bangun konektivitas first mile-last mile

Akses pejalan kaki, pesepeda, angkutan pengumpan, serta koneksi ke permukiman dan pusat kegiatan harus diperkuat agar warga mudah menjangkau layanan.



6 Perkuat kelembagaan, subsidi, dan pendanaan berkelanjutan

Pemerintah daerah memerlukan institusi operator yang kuat serta skema pembiayaan dan subsidi pelayanan publik yang jelas dan berkesinambungan.



7 Terapkan standar pelayanan dan pemanfaatan data

Kinerja layanan harus diukur secara rutin melalui indikator ketepatan waktu, keselamatan, keterjangkauan, kenyamanan, dan penggunaan data perjalanan.

