



Layanan Transportasi Berkelanjutan Tahun 2027 di Jawa Barat: *Perspektif Konsistensi Implementasi Rencana Tata Ruang*



Miming Miharja

Guru besar pada Kelompok Keahlian Sistem Infrastruktur Wilayah dan Kota

*Kepala Lembaga Lingkungan Binaan Berkelanjutan
Sekolah Arsitektur, Perencanaan, dan Pengembangan Kebijakan
Institut Teknologi Bandung*

*Forum Perangkat Daerah Jawa Barat Bidang
Perhubungan*

Jumat, 20 Februari 2026





Pendahuluan

Lingkup dan tantangan dalam mewujudkan pembangunan transportasi yang berkelanjutan: *berwawasan lingkungan dan berkeadilan*





Pembangunan *transportasi berkelanjutan* dalam pemahaman filosofis

adalah suatu konsep utuh dalam merangkul dan memberdayakan segenap sumber daya, ilmu pengetahuan dan teknologi untuk mewujudkan peri kehidupan warga Jawa Barat yang berkelanjutan, inklusif, dan adil bagi semua lapisan masyarakat.





Konteks pelestarian lingkungan hidup

Penggunaan energi terbarukan disertai tata kelola yang efisien

Penggunaan sumber daya yang efektif dan efisien

Pengurangan polusi dan emisi gas rumah kaca

Pengelolaan limbah yang didaur ulang

Penataan ruang yang berpijak pada pelestarian lingkungan hidup
dll.





Konteks *keadilan sosial*

Pengembangan aksesibilitas bagi semua lapisan masyarakat
Pengurangan disparitas sosial, ekonomi, budaya, dan keamanan
Peningkatan partisipasi masyarakat dalam perumusan kebijakan transportasi

Peningkatan jaminan keselamatan warga secara sosial, ekonomi, budaya, dan keamanan
dll.





Tantangan lingkungan binaan saat ini

Beberapa *alarm* perlu perhatian serius:

Internasional: Laporan PBB baru saja menyatakan bahwa dunia sudah bukan lagi menghadapi krisis air, melainkan memasuki era kebangkrutan air.

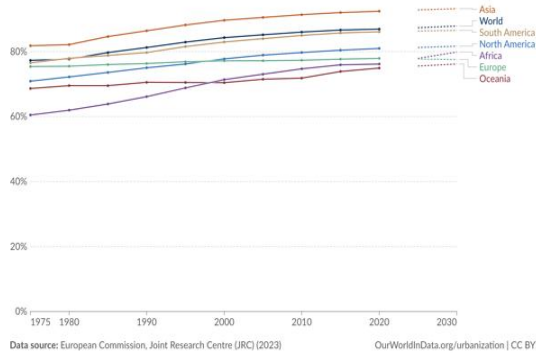
Nasional: bencana banjir Sumatera, longsor Cisarua-Jawa Barat, laporan Menteri ATR-BPN: darurat lahan sawah (pada periode 2019-2024 terjadi konversi 554 ribu hektar lahan sawah menjadi perumahan-industri).



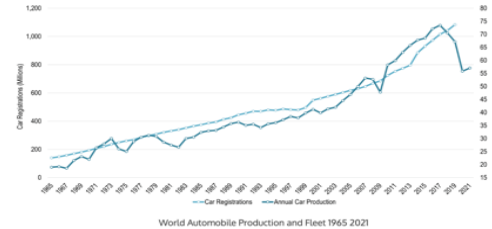
Tantangan pembangunan sektor transportasi

Fenomena perkembangan kawasan perkotaan dan implikasi persoalan transportasi

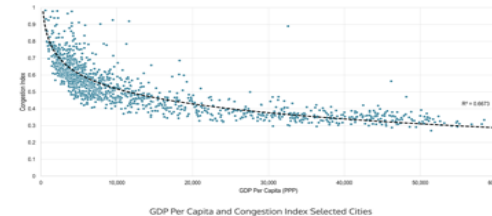
Sumber : Rodrigue, J.P., dalam <https://transportgeography.org/contents/chapter8/urban-transport-challenges/>, 2024)



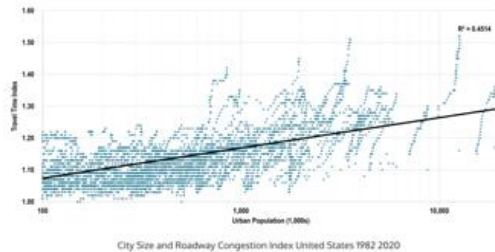
World Automobile Production and Fleet, 1965-2021



GDP Per Capita and Congestion Index, Selected Cities



City Size and Travel Time Index, United States, 1982-2020

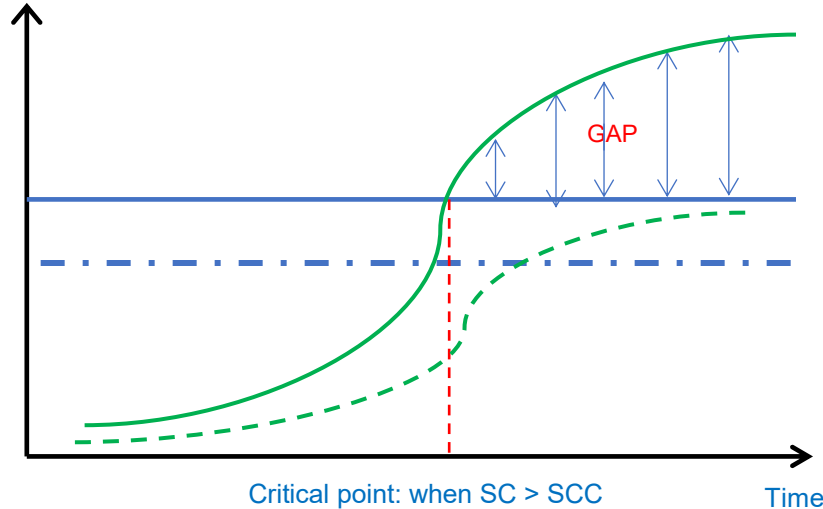


- Populasi di perkotaan dunia meningkat pesat
- Produksi kendaraan meningkat pesat
- Makin besar ukuran kota, makin berat beban pergerakan
- Makin rendah pendapatan kota, makin akut kemacetan: potensi disparitas ekonomi negara maju vs berkembang makin lebar.



Pendekatan *space carrying capacity* (SCC) dalam pembangunan lingkungan binaan berkelanjutan

Space capacity



LEGENDA:

— SCC (Space Carrying Capacity)

- - - SCC tereduksi

— Trend konsumsi ruang (Space Consumption=SC)

- - - Konsumsi ruang dikendalikan (Controlled Space Consumption=CSC) melalui pengendalian tata ruang





Kegagalan pembangunan transportasi-tataruang

Sering dikritik bahwa kualitas rencana (*Plan Quality*=PQ) umumnya sudah baik, namun konsistensi implementasi rencana (*Plan Implementation*=PI) masih lemah





Kasus Indonesia

PQ: didukung oleh kepakaran dan pendekatan teknokratik-partisipatif yang memadai

PI: proses “*entropi*” yang dipengaruhi oleh *governance culture-power tend to corrupt, capital power, greediness, high cost democracy, weak law enforcement, etc.*

Kontribusi pada kegagalan penataan ruang:

Cont **PI** >>> Cont **PQ**

Bagaimana mengatasi masalah ini?



POTRET KINERJA ASPEK PENGENDALIAN PEMANFAATAN RUANG PEMERINTAH PROVINSI TAHUN 2024

16%

BAIK

6

Provinsi

TINGKAT KINERJA BAIK (80 - 100)

45%

SEDANG

17

Provinsi

TINGKAT KINERJA SEDANG (50 - 79)

39%

BURUK

15

Provinsi

TINGKAT KINERJA BURUK (0 - 49)



- Pengawasan Kinerja TURBINLAK Penataan Ruang bertujuan mengetahui **Tingkat kepatuhan Pemerintah Daerah dalam penyelenggaraan penataan ruang**;
- Komponen penilaian aspek pengendalian pemanfaatan ruang, meliputi:
 - 1) **Penilaian Pelaksanaan KKPR dan Pernyataan Mandiri Pelaku UMK;**
 - 2) **Penilaian Perwujudan RTR; dan**
 - 3) **Penerapan Insentif dan Disinsentif.**

KKPR: Kesesuaian Kegiatan Pemanfaatan Ruang

POTRET KINERJA ASPEK PENGENDALIAN PEMANFAATAN RUANG PEMERINTAH KABUPATEN-KOTA TAHUN 2024

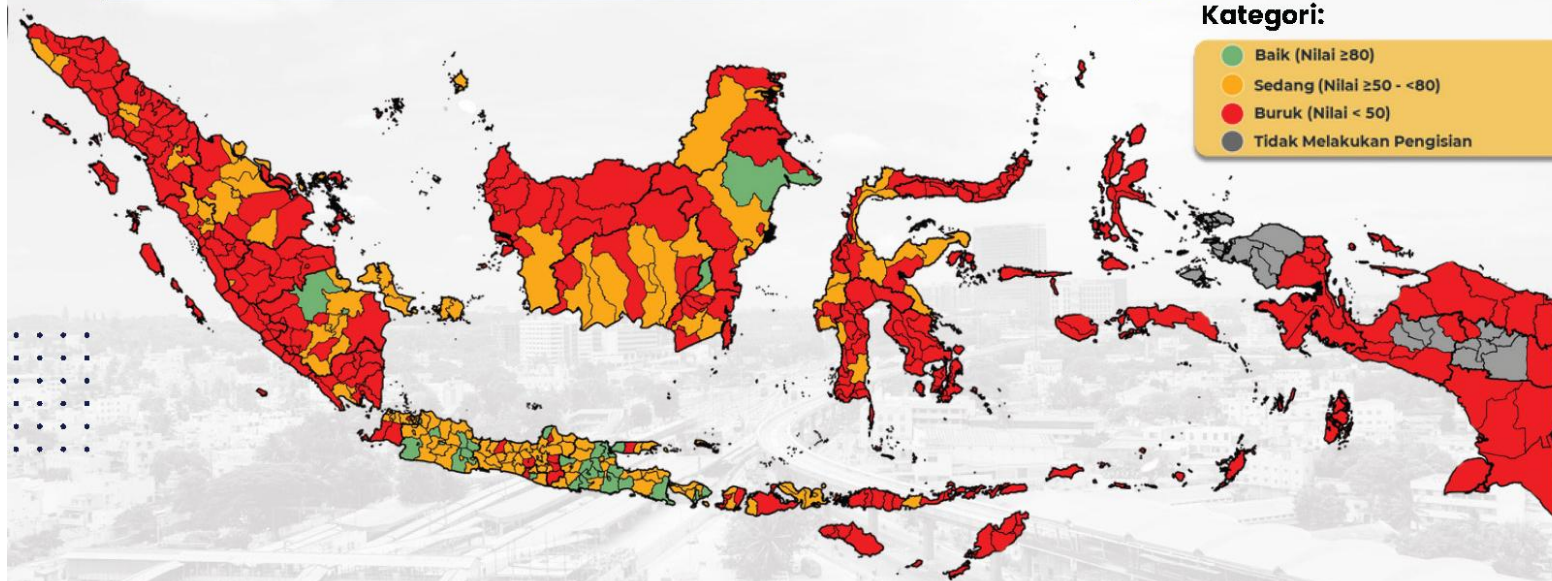


Kementerian Agraria dan Tata Ruang / Badan Pertanahan Nasional
Direktorat Jenderal Pengendalian dan Penertiban Pemanfaatan Ruang

Potret Kinerja TURBINLAK Penataan Ruang Kabupaten/Kota Tahun 2024

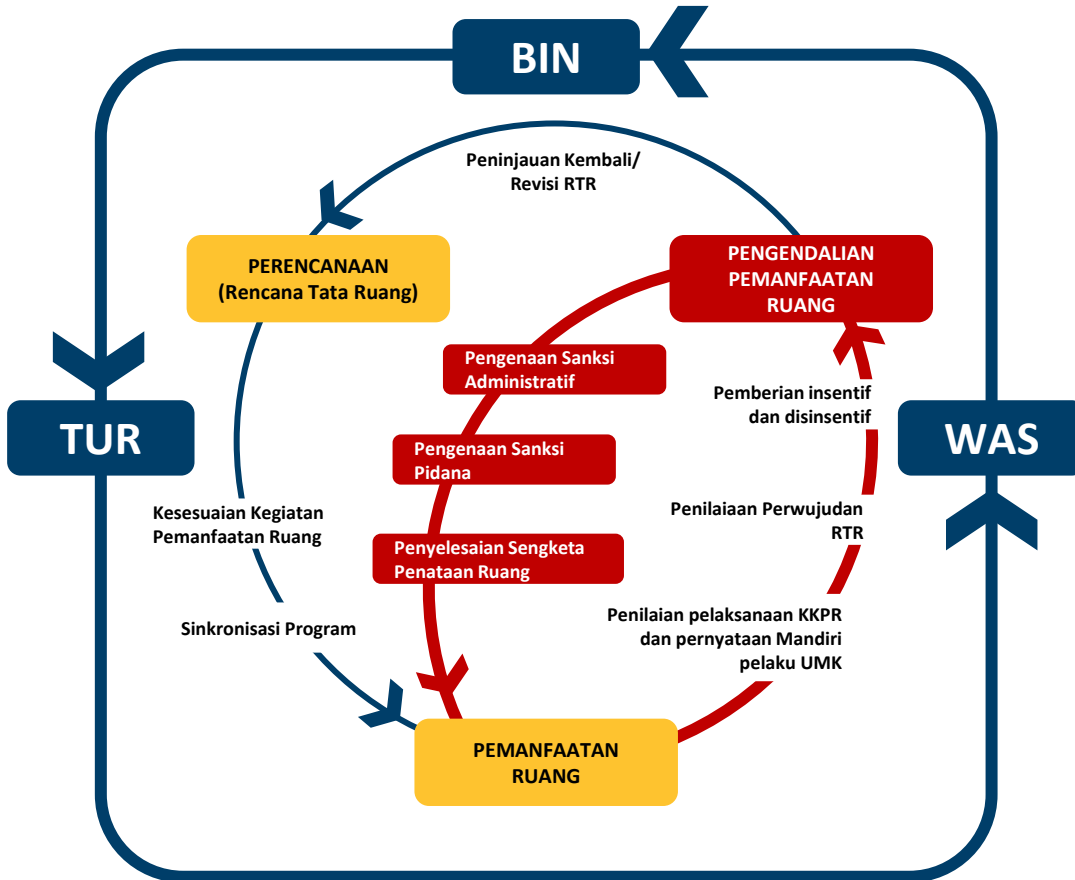
Kategori:

- Baik (Nilai ≥ 80)
- Sedang (Nilai ≥ 50 - < 80)
- Buruk (Nilai < 50)
- Tidak Melakukan Pengisian



Sumber: Direktur Penertiban Pemanfaatan Ruang, Dirjen Pengendalian dan Penertiban Tanah dan Ruang, kuliah umum SAPPK 10 Desember 2025

Siklus Penataan Ruang Kota



Posisi Penertiban Pemanfaatan Ruang di dalam proses penataan ruang yaitu pada bagian **Pengendalian Pemanfaatan Ruang**, dilaksanakan melalui :

- Penilaian Pelaksanaan KKPR;
- Penilaian Perwujudan RTR;
- Pemberian Insentif dan Disinsentif;
- Penaan Sanksi (Administratif & Pidana)**
- Penyelesaian Sengketa Penataan Ruang.**

Q: bagaimana ilmu pengetahuan dan teknologi dapat membantu mengatasi efektifitas pengendalian pemanfaatan ruang ?

Sumber: Direktur Penertiban Pemanfaatan Ruang, Dirjen Pengendalian dan Penertiban Tanah dan Ruang, kuliah umum SAPPK 10 Desember 2025



PERIZINAN BERUSAHA SEBELUM DAN SESUDAH PENETAPAN UUCK

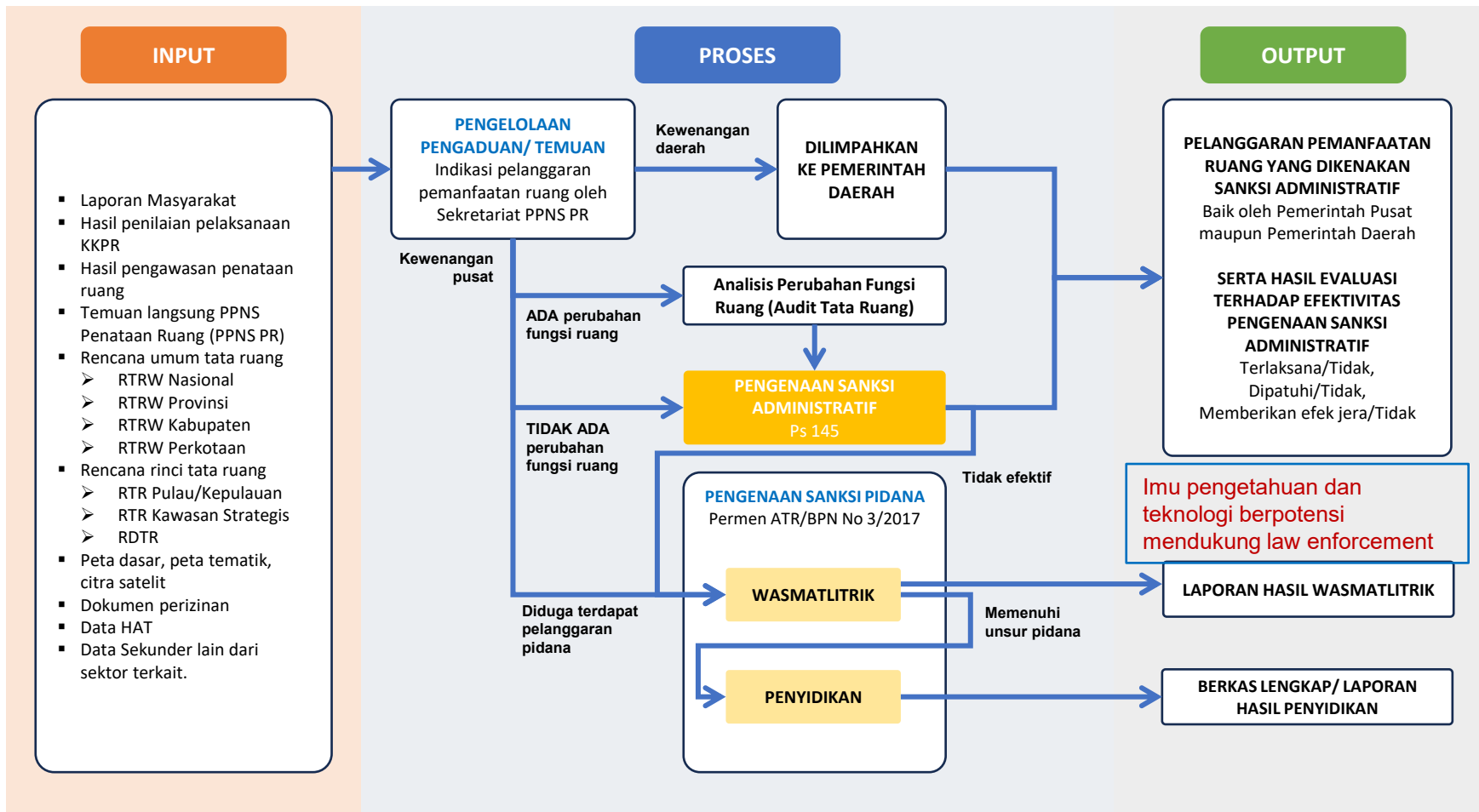
SEBELUM PENETAPAN UU 6/2023 & PP 21/2021



PASCA PENETAPAN UU 6/2023 & PP 21/2021



*) Dibawah Direktorat Penertiban Pemanfaatan Ruang





Diskusi: bagaimana meningkatkan konsistensi implementasi rencana transportasi-tata ruang kota: *pemahaman akar masalah pada level persepsi*

1. Lemahnya budaya patuh pada rencana: penelitian menunjukkan dominasi tipe kendala informal (pada tipologi kelembagaan Williamson). Tipe ini tidak mudah diubah dalam waktu pendek (Williamson: umumnya bisa berubah dalam kurun 20-30 tahun).

Note: Williamson's institutional typology: (1) informal (change 20-30 yrs); (2) formal (change 10 yrs); (3) governance (change in years); (4) resources allocation/employment related (change in weeks, months)

Q: dapatkah masalah pada tipe informal dikoreksi secara lebih cepat melalui koreksi yang konsisten pada tipe lain?



Bandung Metropolitan Area transport planning case: *summary of TC elements*

		Perceived TC elements in the four perception systems			
		PS1 “legalistic and local government cultural aspect”	PS2 “strengthening local government authority in land use planning”	PS3 “pro supra regional institution”	PS4 “socio-economic and political aspect”
Institution Typology (Williamson, 2000)	Informal	- local government cultural aspect (patrimony, clientelism, scepticism)	- high cost democracy (people value on leadership)	- the loss of central power (in the face of strong local patrimony)	-lack of adequate (people) knowledge -local political driving force (people value on development)
	Formal	- legalistic aspect (macro): lack of consistent law implementation	- high cost democracy (“money politic” problem) - Maximizing local government revenue	- lack of strong and sustainable leadership - the need for supra regional institution	-lack of adequate (legislative member) knowledge - private sector interest
	Governance	- legalistic aspect (micro): the absence of micro regulation	- Maximizing local government revenue		-asymmetric information - private sector interest
	Resource allocation/ employment related				-asymmetric information

Elemen dominan



2. Lemahnya penegakan hukum dan menguatnya kepentingan ekonomi berbasis ego daerah

The four actor's perception systems (PS), 2010:

PS1: Legalistic and local government cultural aspect (37%)

PS2: Strengthening local government authority in land use planning (18%)

PS3: Pro supra regional institution (13%)

PS4: Socio-economic and political aspect (9%)

The five actor's perception systems (PS), 2020:

PS-1: Pro supra-regional institution (38%)

PS-2: Political and socio-economic aspects (14%)

PS-3: Regional development priority (11%)

PS-4: Private sector collaboration (8%)

PS-5: Local government culture (6%)





TERIMA KASIH