

Penerapan Karakteristik Pemadatan Guna Lahan Campuran menuju Konsep Kota Kompak di Indonesia

Application of Mixed Land-Use Compaction Characteristics towards Compact City Concept in Indonesia

Refina Mahargita^{1*}, Ninik Suhartini¹

¹Program Studi Magister Perencanaan Wilayah dan Kota, Sekolah Arsitektur Perencanaan dan Pengembangan Kebijakan, Insitut Teknologi Bandung, Bandung, Indonesia

*Penulis korespondensi. e-mail: refinamhrgt@gmail.com

(Diterima: 19 Desember 2022; Disetujui: 17 Juli 2023)

Abstrak

Konsep mengenai compact city atau kota kompak digagas oleh dua matematikawan, Dantzig dan Saatay pada tahun 1973, yang melakukan kritik terhadap penggunaan sumber daya perkotaan agar lebih efisien. Selain itu, kota kompak yang merupakan pendekatan perencanaan dan perancangan kota ini telah dikenal luas di kalangan pendukung gerakan new urbanist dan smart growth. Paper ini akan membahas bagaimana konsep kota kompak mampu menjawab pembatasan perluasan wilayah pinggiran kota melalui karakteristik yang padat, dengan penggunaan lahan campuran dan penggunaan transportasi publik. Dalam paper ini akan dibahas pula argumen keberpihakan maupun ketidakberpihakan dari berbagai tinjauan mengenai penerapan konsep kota kompak. Selanjutnya, akan dibahas konsep kota kompak yang diterapkan Kota Amsterdam sebagai salah satu contoh keberhasilan dalam mencapai pembatasan perluasan wilayah melalui pemadatan guna lahan campuran. Kemudian, dilakukan kajian mengenai konsep kota kompak di Kota Amsterdam jika diterapkan di Indonesia.

Kata kunci: guna lahan campuran; Indonesia; kota kompak; padat

Abstract

The concept of compact city was initiated by two mathematicians, Dantzig dan Saatay in 1973, who criticized the use of urban resources to be more efficient. Compact city is an approach to urban planning and design that has been widely recognized among supporters of the new urbanist and smart growth movements. This paper will discuss how the compact city concept can respond to restrictions on suburban sprawl through dense, mixed land use characteristics, and the use of public transportation. The paper will also look on the arguments supportive and against various reviews on the application of the compact city concept. Furthermore, this paper will also discuss the compact city concept applied by the City of Amsterdam as an example of success in achieving sprawl limitation through mixed land-use densification, finally followed by a study of the compact city concept in the City of Amsterdam if applied in Indonesia.

Keywords: compact city; densification; Indonesia; mixed land-use

1. PENDAHULUAN

Istilah *compact city* atau kota kompak pertama kali digunakan oleh Dantzig dan Saatay pada tahun 1973. Dua matematikawan tersebut tertarik pada penggunaan sumber daya perkotaan yang lebih efisien (Ellis, 1975). Konsep *compact city* ini juga berasal dari kritik terhadap pendekatan perencanaan modernis, yang mendukung kepadatan dan penggunaan lahan campuran sejalan dengan gaya Eropa terhadap ruang dalam kota (Jacobs, 1961). Kebijakan kota kompak pada kenyataannya berfokus pada pendekatan holistik untuk mencapai kekompakan ruang dengan berdampak pada cara lingkungan perkotaan digunakan. Kota kompak terdiri dari berbagai elemen seperti kepadatan tinggi, penggunaan lahan campuran, transportasi umum, aksesibilitas, dan keadaan sosial. Perencanaan dan pengembangan kota kompak telah menjadi jawaban yang disukai terhadap tantangan dalam gerakan *the new urbanist* dan *smart growth*. Kota yang kompak dan terintegrasi secara geometris membuat lingkungan perkotaan dapat beradaptasi semaksimal mungkin.

Research paper ini akan mengkaji keberhasilan penerapan konsep kota kompak yang dilakukan di Kota Amsterdam, Belanda jika diterapkan di Indonesia untuk menjawab apakah pemadatan guna lahan campuran dan penggunaan transportasi publik dapat diadopsi dalam penerapan konsep kota kompak di Indonesia. Penelitian ini akan diawali mengenai konsep kota kompak yang memuat sejarah, definisi, dan karakteristik; dilanjutkan dengan bagaimana implementasi konsep kota kompak dalam praktiknya; dan diakhiri dengan kajian untuk menerapkan konsep kota kompak dan karakteristik pemadatan guna lahan campuran di Indonesia.

2. KAJIAN TEORI

Teori-teori yang digunakan dalam penelitian ini berkaitan dengan definisi kota kompak, karakteristik pemadatan guna lahan, argumen-argumen dalam mendukung dan menolak konsep *compact city* atau kota kompak untuk dapat diterapkan di Indonesia, dan keuntungan kota kompak. Selain itu, akan dibahas mengenai Kota Amsterdam sebagai acuan dalam penerapan konsep kota kompak Indonesia dengan pemadatan guna lahan campuran.

2.1 DEFINISI KOTA KOMPAK

Compact city atau kota kompak dirasa sulit untuk didefinisikan karena tidak memiliki pengertian yang baku dan bersifat abstrak. Kota kompak diartikan sebagai kota dengan kepadatan yang tinggi, penggunaan lahan campuran, sistem transportasi umum yang efisien, dan dimensi yang mendorong berjalan kaki dan bersepeda (Williams, Burton, & Jenks, 2000). Selanjutnya, definisi dari kota kompak merupakan bentuk perkotaan yang dicirikan dengan kepadatan tinggi dan penggunaan lahan campuran, hal ini akan menjadi pembeda antara perkotaan dan perdesaan dengan penyediaan layanan yang cukup untuk penduduk perkotaan (Russo & Cirella, 2018). Kota kompak juga disebut sebagai kota jarak pendek, berbeda dengan kota modern yang berorientasi pada mobil dan perkotaan di dunia. Hal ini dapat dicirikan oleh sistem transportasi yang efisien, multifungsi, dan multimoda, dengan mendorong kepadatan penduduk yang relatif tinggi. Definisi lainnya mengenai kota kompak adalah kota dengan kepadatan tinggi, penggunaan campuran, dan batas kota yang jelas. Ditegaskan bahwa kota kompak adalah konsep perencanaan dan desain kota yang mendorong kepadatan perumahan yang tinggi dengan guna lahan campuran. Ini didasari oleh sistem transportasi publik yang efisien dan mendorong perilaku berjalan kaki dan bersepeda, konsumsi energi rendah, dan mengurangi polusi (Dempsey, 2010). Kota kompak merupakan sebuah model pengembangan kota yang berfokus pada intensifikasi perkotaan, menetapkan batas pertumbuhan kota, mendorong pengembangan campuran, dan mengedepankan peran angkutan umum serta kualitas perkotaan. Oleh karena itu, dapat dikatakan bahwa kota kompak merupakan model perkotaan dengan intensitas kepadatan yang tinggi, jenis penggunaan lahan campuran, serta transportasi publik, maupun penggunaan lahan yang efisien dan intensif.

Salah satu alasan penting kota kompak melakukan kepadatan yaitu menciptakan kemungkinan bagi lebih banyak orang dari berbagai bagian kota untuk tinggal dan bekerja di kota kompak. Dengan adanya lebih banyak orang, maka kegunaan lahan campuran juga menjadi lebih banyak. Lahan tersebut dapat didirikan pertokoan, fasilitas, infrastruktur transportasi, atau sebagainya. Dengan demikian, lebih banyak orang akan lebih dekat dengan dengan pusat kota. Secara umum, ide dari kota kompak mencakup strategi yang bermaksud menciptakan kekompakan dan kepadatan yang dapat menghindari permasalahan yang ditimbulkan oleh *urban sprawl*. Sehingga, definisi kota kompak yang digunakan adalah pengembangan kota yang berfokus pada intensifikasi atau pemadatan dengan penggunaan guna lahan campuran dan mengutamakan peran angkutan umum.

2.2 PRINSIP DAN KARAKTERISTIK KOTA KOMPAK

Konsep kota kompak merupakan representasi respon fisik suatu kota untuk banyak masalah perkotaan, seperti konsumsi lahan di daerah pinggiran, energi dan limbah sumber daya, polusi udara, aksesibilitas, dan segregasi sosial. Komitmen yang tertuang dalam Planning Policy Guidance 3: Housing serta Planning Policy Guidance 13: Transport mencerminkan dan menggambarkan keberpihakan untuk melakukan pemadatan dan mengembangkan perkotaan yang lebih kompak (Department for Communities and Local Government, 2000b, 2001). Masing-masing mengakui bahwa peningkatan kepadatan pembangunan diperlukan untuk mengurangi pengambilan lahan oleh pembangunan dan semua mengatakan bahwa adanya hubungan transportasi dengan kepadatan sebagai hal yang penting. Urban White Paper - Our Towns and Cities: The Future menyatakan bahwa saat ini tantangan untuk melindungi lingkungan secara lokal dan global semakin mendesak (Department for Communities and Local Government, 2000a). Oleh karena itu, dibutuhkan pendekatan baru dalam perkembangan kota untuk mencapai bentuk perkotaan yang lebih berkelanjutan dan lingkungan akan tetap dapat menampung di masa yang akan datang diperlukan, antara lain sebagai berikut:

- a. Memanfaatkan lahan dan bangunan yang tersedia secara efisien;
- b. Menyediakan rumah yang layak dan ramah lingkungan;
- c. Mendorong kawasan perkotaan yang ditata dengan baik (bangunan berkualitas baik, jalan yang dirancang dengan baik, dan ruang terbuka publik yang berkualitas baik);
- d. Menjadikan transportasi umum yang baik, layak, dan menjadikan pilihan berjalan kaki dan bersepeda menarik.

Berdasarkan pendekatan tersebut, kota kompak mengambil langkah-langkah agar mampu memberikan manfaat bagi penduduk maupun lingkungan secara global. Visi kota kompak dirancang untuk merevitalisasi kawasan kota yang ada, meningkatkan berjalan kaki dan bersepeda, meningkatkan penggunaan transportasi umum, dan melestarikan ruang hijau terbuka untuk rekreasi. Sementara ini terdapat tiga aspek atau prinsip yang diterapkan di kota kompak, yaitu: bentuk ruang (permukiman kepadatan tinggi dan tidak mengandalkan kendaraan bermotor), karakteristik ruang (mencakup guna lahan campuran, beragam kehidupan, dan identitas jelas), serta fungsi sosial (kehidupan sosial yang adil dan mandiri). Namun menurut Bibri, Krogstie, & Kärrholm (2020), terdapat enam prinsip desain dan penerapannya terhadap konsep kota kompak, sebagaimana yang dipaparkan dalam Tabel 1.

Tabel 1. Prinsip dan Desain Penerapan di Kota Kompak

Prinsip Desain	Penerapan terhadap Kota Kompak
Kekompakan	<ol style="list-style-type: none"> 1. Pengembangan dan pembangunan secara terpusat 2. Berkonsentrasi pada simpul strategis 3. Melengkapi dan mencampur 4. Memperkuat angkutan umum 5. Daerah luar kota untuk pengembangan masa depan
Kepadatan	<ol style="list-style-type: none"> 1. Kepadatan tinggi yang dibangun dalam desain 2. Keberagaman skala objek yang dibangun 3. Distribusi tapak bangunan dengan bangunan yang sering lebih besar 4. Kepadatan lebih besar di simpul strategis 5. Prioritas kepadatan dekat titik pusat strategis 6. Kepadatan tinggi bergandengan dengan penggunaan lahan campuran multidimensi
Penggunaan lahan campuran	<ol style="list-style-type: none"> 1. Campuran penggunaan lahan fisik 2. Bauran ekonomi (kegiatan bisnis – produksi – konsumsi) 3. Campuran sosial (perumahan, demografi, gaya hidup) 4. Campuran yang lebih besar dari perumahan, bisnis, dan fasilitas di simpul strategis 5. Penggunaan lahan campuran multidimensi dengan transportasi berkelanjutan
Transportasi	<ol style="list-style-type: none"> 1. Bersepeda dan berjalan kaki 2. Transportasi umum 3. Manajemen mobilitas 4. Peningkatan aksesibilitas melalui perbaikan infrastruktur transportasi umum 5. Transportasi berkelanjutan dengan penggunaan lahan campuran multidimensi dan kepadatan tinggi 6. Struktur jaringan area tautan untuk menghubungkan node utama dari sistem transportasi 7. Jalur terpisah untuk angkutan umum agar waktu perjalanan yang lebih cepat 8. Lebih banyak layanan di sepanjang koridor utama untuk frekuensi yang lebih besar 9. Sistem yang mudah dipahami, aman, dan terjamin 10. Multi-model bepergian untuk mendukung titik pusat penggunaan campuran yang padat
Infrastruktur hijau	<ol style="list-style-type: none"> 1. Area hijau dan taman 2. Area hijau dengan kepadatan 3. Perlindungan dan integrasi kawasan alam, pertanian, dan budaya melalui intensifikasi
Intensifikasi	<ol style="list-style-type: none"> 1. Peningkatan populasi 2. Peningkatan pembangunan kembali situs yang dikembangkan sebelumnya 3. Peningkatan pengembangan lahan dan bangunan perkotaan yang sebelumnya belum dikembangkan 4. Peningkatan kepadatan dan keberagaman sub-pusat 5. Investasi dan peningkatan infrastruktur dan layanan transportasi

Sumber: Bibri et al. (2020)

Lebih lanjut, terdapat karakteristik konsep kota kompak yang berasal dari beberapa perspektif, mencakup teori perkotaan, teori perencanaan, praktik perencanaan, praktik desain, kebijakan, ketahanan, keberlanjutan, morfologi, teori

kompleksitas, pemikiran sistem, analisis spasial, desain regeneratif, ekonomi. Karakteristik kota kompak dalam beberapa kasus didefinisikan sebagai '3D' seperti yang dikonsepsikan oleh Cervero & Kockelman (1997) yaitu kepadatan (populasi dan pekerjaan), keragaman (proporsi penggunaan lahan yang berbeda, campuran vertikal, kedekatan dengan penggunaan ritel komersial), dan desain (pola jalan, desain lokasi, dan ketentuan pejalan kaki). Williams et al. (2000) menjelaskan bahwa kepadatan tinggi dan penggunaan lahan campuran akan berpengaruh langsung pada bentuk kota. Intensifikasi ruang lebih berfokus pada upaya mewujudkan kekompakan kota. Karakteristik yang diungkapkan berupa kepadatan bangunan dan penduduk yang tinggi, keberagaman guna lahan dan ketersediaan fasilitas layanan publik, intensifikasi ruang dalam peningkatan penduduk, pembangunan, kepadatan subpusat, dan penggunaan lahan campuran.

Karakteristik dari kota kompak dapat mendorong dan mempromosikan pembangunan berkelanjutan. Dengan mengurangi jumlah perjalanan, maka akan mempersingkat waktu perjalanan sehingga akan mengurangi penggunaan kendaraan. Kekompakan suatu kota akan menjaga keragaman pilihan tempat kerja dan tempat tinggal, membatasi hilangnya area hijau dan alami, sehingga nantinya keberhasilan konsep kota kompak adalah hasil dari keuntungan aglomerasi lingkungan, ekonomi, dan sosial melalui perencanaan dan pengembangan yang tepat. Karakteristik lebih lanjut terkait kota kompak dapat ditinjau pada Tabel 2.

Tabel 2. Karakteristik Konsep Kota Kompak

Karakteristik Konsep Kota Kompak	
1.	Kepadatan perumahan dan pekerjaan yang tinggi
2.	Penggunaan lahan campuran
3.	Kedekatan dengan beragam penggunaan lahan dan ukuran bidang tanah yang relatif kecil
4.	Meningkatnya interaksi sosial dan ekonomi
5.	Pembangunan berkelanjutan
6.	Pembangunan perkotaan yang dibatasi
7.	Infrastruktur perkotaan (saluran air dan saluran limbah)
8.	Transportasi multimoda
9.	Tingkat aksesibilitas yang tinggi
10.	Tingkat konektivitas jalan yang tinggi
11.	Cakupan permukaan kedap air tingkat tinggi
12.	Rasio ruang terbuka rendah
13.	Kontrol dan koordinasi perencanaan pengembangan lahan yang kuat
14.	Kapasitas fiskal pemerintah yang memadai untuk sarana dan prasarana perkotaan

Sumber: Neuman (2005)

2.3 ARGUMEN DALAM KOTA KOMPAK

Dalam pengembangan konsep kota kompak, terdapat argumen-argumen yang mendukung konsep tersebut agar berhasil maupun yang tidak mendukung konsep kota kompak tersebut. Argumen-argumen mengenai keberpihakan akan kota kompak dikemukakan oleh Williams et al. (2000), sebagai berikut:

- a. Pemusatan terhadap fungsi kawasan di perkotaan akan mengurangi waktu perjalanan dan mendukung penggunaan angkutan umum, berjalan kaki, ataupun bersepeda bagi penduduk kota kompak. Kepadatan yang lebih tinggi di kota akan meningkatkan kualitas kehidupan perkotaan. Hal ini dimaksudkan bahwa dengan kepadatan yang tinggi, total emisi dan polusi yang dihasilkan kota tersebut berkurang karena penduduk lebih banyak memanfaatkan transportasi umum, berjalan kaki, dan bersepeda. Selain itu, akan membuat lingkungan menjadi lebih baik dan meningkatkan kesehatan penduduk kota;
- b. Terbentuknya ikatan sosial antar komunitas masyarakat, merupakan hasil dari kawasan perkotaan yang intensif karena hilangnya segregasi sosial antar masyarakat, sekat-sekat etnik, suku, ras, bangsa akan semakin memburu menyebabkan masyarakat merasa saling memiliki dan keterhubungan;
- c. Kota kompak akan mendatangkan lebih banyak orang untuk membuat kota lebih hidup dan mampu mengembangkan kegiatan dan budaya di kota tersebut. Penduduk masuk dari berbagai kota lain sehingga budaya dan kegiatan di kota kompak akan semakin beragam;
- d. Kota kompak akan memadatkan penggunaan lahan dan mencampurkan penggunaan lahan menjadi lebih efektif sehingga pembangunan di kawasan perdesaan akan berkurang dan menghindari terjadinya *urban sprawl*.

Selanjutnya, argumen-argumen ketidakberpihakan terhadap kota kompak mengemukakan kekurangan dari penerapan konsep tersebut. Selain itu, isi argumen mengenai ketidakberpihakan kota kompak mengemukakan mengenai

masalah yang dihadapi suatu kota jika menerapkan konsep kota kompak. Kota kompak dirasa belum mampu menjadi konsep kota yang menjawab persoalan mengenai *urban sprawl* (Williams et al., 2000). Argumen terhadap ketidakberpihakan tersebut diantaranya adalah:

- a. Kota kompak merupakan konsep yang hanya didasari pada sentralisasi atau pemusatan perkotaan, sehingga akan terjadi kepadatan berlebih dan menyebabkan tidak berkembangnya daerah perkotaan di sekitarnya;
- b. Semua kemudahan yang ditawarkan oleh konsep kota kompak akan mendatangkan eksodus (migrasi besar) dari kota-kota sekitar ke pusat kota;
- c. Di pusat kota, sudah banyak penduduk terbiasa dengan kemewahan dan penggunaan kendaraan pribadi sehingga penerapan konsep kota kompak di daerah yang telah terbangun akan lebih sulit karena harus merubah perilaku kehidupan penduduk kota tersebut;
- d. Pusat kota dengan kepadatan yang tinggi akan menyebabkan efek bertetangga yang buruk dan kriminalitas yang meningkat;
- e. Terjadinya kebijakan sentris, yaitu pemusatan untuk kegiatan dan pemerintahan sehingga nantinya hanya akan ada satu daerah yang maju dan meninggalkan daerah yang lainnya.

Berdasarkan argumen-argumen yang dikemukakan oleh Williams et al. (2000), kota kompak akan mengalami keberhasilan dan membawa keuntungan bagi penduduknya jika kota tersebut melakukan pemadatan yang efisien dan intensif melalui kesesuaian penggunaan lahan. Permukiman – tempat kerja – tempat rekreasi ditempatkan secara berdekatan. Selain itu, perubahan perilaku penduduk kota dan orientasi terhadap transportasi umum akan mendorong penduduk kota untuk menggunakan transportasi umum, berjalan kaki, maupun bersepeda sebagai moda utama. Dampaknya adalah kemacetan dan kebisingan di pusat kota akan hilang dan kenyamanan penduduk kota akan tetap terjaga. Semakin padatnya pusat kota menimbulkan sikap atau perilaku penduduk yang semakin beragam berdasarkan kegiatan dan budaya yang dibawanya. Namun, kekurangan kota kompak adalah menciptakan kriminalitas yang tinggi karena padatnya penduduk yang berada di pusat kota dan kurangnya pengawasan.

2.4 KEBERHASILAN KONSEP KOTA KOMPAK

Keberhasilan konsep kota kompak merupakan hasil dari keuntungan aglomerasi lingkungan, ekonomi, dan sosial. Keuntungan lingkungan yang diberikan oleh konsep kota kompak adalah mampu menurunkan tingkat penggunaan energi per kapita. Hal tersebut didapatkan dengan kepadatan dan keterjangkauan yang diusung oleh kota kompak sehingga penduduk akan menggunakan transportasi umum, berjalan kaki, ataupun menaiki sepeda lebih banyak. Dengan hal tersebut efisiensi dari sistem transportasi akan terjadi dan semakin optimal. Selanjutnya, konsumsi energi suatu kota dan polusi yang dihasilkan oleh kota tersebut juga akan berkurang. Lahan perdesaan, pertanian, dan area hijau lainnya akan terlindungi dari pembangunan kota karena tidak terjadinya *urban sprawl* (Bibri et al., 2020).

Keuntungan yang didapatkan dari konsep kota kompak dalam hal aglomerasi ekonomi adalah efisiensi ekonomi, kesejahteraan ekonomi yang berkesinambungan, dan peningkatan pemerataan dan distribusi kemakmuran. Pelayanan publik kota juga semakin membaik karena pengeluaran untuk pemeliharaan infrastruktur perkotaan jalan, fasilitas air, dan lain-lain hanya akan dialokasikan untuk pusat kota. Selanjutnya, kota kompak akan melakukan revitalisasi di pusat kota dengan promosi permukiman padat, pertokoan, bisnis, serta infrastruktur dan fasilitas yang mudah diakses. Hal ini dilakukan kota kompak juga untuk mendukung layanan dan bisnis lokal dengan cara menyediakan atau menghadirkan konsumen, pekerja, ataupun investor untuk kegiatan bisnis di pusat kota tersebut. Selain menyediakan konsumen, konsep kota kompak juga meningkatkan kemungkinan pekerja untuk menemukan macam pekerjaan yang sesuai dengan keterampilan yang dimiliki, sehingga pekerja akan mendapatkan pekerjaan dengan upah yang lebih tinggi, ketersediaan fasilitas layanan yang lebih baik, dan kontak sosial yang aman. Dengan jumlah penduduk atau pekerja yang memadati pusat kota, kedekatan antara pekerja dan tempat kerja juga akan tercipta. Kota kompak akan memperluas dan meningkatkan infrastruktur dan fasilitas transportasi umum sehingga nantinya penduduk dari kota lain akan melakukan *commuting* dan meningkatkan ekonomi kota tersebut.

Kota kompak juga memberikan keuntungan terhadap kehidupan sosial bagi penduduk kota. Sisi kehidupan sosial yang ditekankan oleh kota kompak yaitu dengan menciptakan kualitas hidup yang lebih baik melalui interaksi sosial dan budaya yang dibangun oleh pemadatan dan penggunaan lahan campuran. Penduduk dapat meningkatkan kesetaraan sosial melalui akses yang lebih baik ke layanan dan fasilitas yang disediakan oleh kota kompak. Layanan dan fasilitas tersebut didesain dengan sifat yang lebih fleksibel dalam bentuk campuran dan keterjangkauan yang lebih mudah. Karena keterjangkauan antara fasilitas, layanan, amenitas, tempat kerja, ruang publik, dan transportasi umum, penduduk memiliki

kesempatan untuk berjalan kaki dan bersepeda sehingga kota kompak mampu mengurangi kejahatan dan memberikan rasa aman tanpa melalui pengawasan.

Interaksi sosial dan budaya yang lebih baik menciptakan konsep “tumbuh bersama” antar penduduk melalui rasa memiliki dan keterhubungan (Williams et al., 2000). Hal ini dapat meningkatkan kelayakan huni dalam stabilitas sosial dan budaya hingga rekreasi dari penduduk di kota kompak. Kesehatan psikologis dan fisik penduduk juga didukung dalam konsep kota kompak. Penduduk diajak untuk mampu mengakses ke ruang terbuka dengan menjangkau tujuan berjalan kaki di lingkungan sekitar. Konsep kota kompak juga digagas untuk memperbaiki segregasi ruang yang terjadi (Bibri et al., 2020). Segregasi ruang sosial pada hakikatnya merupakan pembentukan sekat-sekat ruang atau pengelompokan yang berasal dari keragaman kondisi berdasarkan etnik, bangsa, dan profesi penduduk saat ini serta mekanisme yang mempengaruhi perubahannya. Kota kompak akan menjalin hubungan fisik dan menjembatani hambatan-hambatan sosial antar etnik, bangsa, dan profesi yang terjadi melalui kepadatan dan penggunaan lahan yang beragam sehingga penduduk dapat menempati ruang tanpa terkecuali dan tanpa pengelompokan (Bibri et al., 2020). Maka dari itu, timbul perasaan aman, nyaman, dan terjamin yang diberikan oleh kota kompak terhadap penduduk kota, kemudian mendatangkan penduduk lainnya untuk bermigrasi dan menjadikan kota tersebut lebih padat.

2.5 KONSEP KOTA KOMPAK DI KOTA AMSTERDAM, BELANDA

Kebijakan kota kompak yang diterapkan di Kota Amsterdam pada awal 1980-an memiliki dua tujuan (Le Clercq & Bertolini, 2003), yaitu membangun dalam dan di pinggir kota serta menciptakan bangunan dengan kepadatan tinggi. Hal tersebut dilakukan untuk meningkatkan jumlah penduduk Kota Amsterdam dan menciptakan pasar yang lebih besar untuk layanan dan fasilitas publik seperti toko, kegiatan rekreasi, kegiatan budaya di kota, terutama di pusat bersejarahnya. Salah satu kebijakan yang diimplementasikan adalah untuk membangun lebih banyak rumah di Kota Amsterdam untuk mempromosikan penggunaan moda transportasi selain mobil. Sebagaimana dinyatakan oleh Bertolini dan Clercq, kebijakan ini berhasil dalam dua hal, yaitu jumlah penduduk meningkat dan kota ini menjadi tempat yang menarik untuk ditinggali. Periode inilah yang menjadikan Kota Amsterdam sebagai pionir dalam kebijakan kota kompak, yang menghasilkan pembalikan tren penurunan jumlah penduduk setelah turun dari lebih dari 850.000 menjadi kurang dari 700.000 antara tahun 1965 dan 1985, jumlah penduduk terus pulih dan diproyeksikan akan meningkat di atas 800.000 dalam lima tahun ke depan.

Prioritas perencanaan di kota Amsterdam adalah untuk mempertahankan pusat kota sebagai jantung hijau, penyediaan stok rumah, infrastruktur, dan tipe gedung dengan menerapkan prinsip jarak yang lebih pendek. Amsterdam menerapkan konsep kekompakan dengan memperhatikan komponen-komponen berikut (Hines-Elzinga, n.d.).

2.5.1 Koridor Yang Terhubung

Sistem transportasi yang dimiliki oleh kota Amsterdam dikonsepsikan dengan matang. Kereta api menghubungkan Kota Amsterdam ke perdesaan Belanda dan ke seluruh Eropa. Trem dalam kota menyediakan transportasi antarkota yang murah dan cepat. Namun, bentuk utama pergerakan sehari-hari di dalam kota kompak adalah sepeda. Sepeda merupakan solusi untuk menciptakan kota kompak yang tenang dan ramah lingkungan untuk sistem jalan kecil. Bersepeda juga merupakan cara sempurna untuk menikmati lanskap perkotaan. Seperti disebutkan di atas, jalan-jalan dalam hubungannya dengan taman-taman Amsterdam yang bertindak sebagai koridor penghubung di dalam kota.

2.5.2 Taman Lingkungan dan Pelestarian

Ruang publik di pusat kota sudah banyak dimanfaatkan, sehingga kebutuhan ruang publik di lingkungan lebih banyak dibutuhkan oleh masyarakat Kota Amsterdam. Taman lingkungan memberikan manfaat bagi penduduk kota kompak untuk kebersamaan dan mengurangi segregasi sosial. Setelah Perang Dunia II, sejumlah besar taman bermain lingkungan (sekitar 860) dibangun di Kota Amsterdam. Taman dianggap cocok untuk ditempatkan di mana pun ruang tersedia. Taman akan menciptakan area kecil yang sempurna untuk warga setempat. Meskipun ruang secara individual kecil, efeknya terhadap kota secara keseluruhan sangat besar (Hines-Elzinga, n.d.). Ini tidak hanya diperlukan bagi orang-orang untuk menghabiskan waktu, bertemu, dan bersantai, tetapi juga untuk membuat Kota Amsterdam lebih hijau. Upaya dilakukan untuk menciptakan lebih banyak ruang untuk fungsi perumahan, lebih banyak ruang untuk fasilitas, lebih banyak ruang untuk alternatif mobil, udara yang lebih bersih, mengurangi gangguan kebisingan, lalu lintas yang lebih aman, dan pada akhirnya mencapai kota yang inklusif. Sama pentingnya dengan taman besar, taman lingkungan juga memberikan manfaat bagi penduduk kota kompak untuk kebersamaan dan mengurangi segregasi sosial.

Taman dan pelestarian di Kota Amsterdam juga dirancang untuk penggunaan pada masa sekarang dan masa depan. Pada tahun 1866, Kota Amsterdam merancang sebuah rencana yang menyerukan taman besar di ujung kota. Taman-taman di Kota Amsterdam menawarkan penyegaran dari hiruk-pikuk kota, dimulai dari area hijau kecil yang ditanami pohon dan bunga, hingga taman besar dengan hiburan, area piknik, fasilitas olahraga, fitur air, jalur hiking, dan jalur untuk pengendara sepeda. Salah satu taman yang terbesar dan terkenal di Amsterdam adalah Taman Vondel. Taman Vondel mampu mendatangkan sekitar 8 juta pengunjung setiap tahun dan merupakan tujuan yang sangat populer bagi penduduk setempat untuk *jogging*, berjalan-jalan dengan hewan peliharaan, atau hanya menikmati pemandangan. Pemerintah kota Amsterdam turut mengelola ruang publik dengan hati-hati untuk memungkinkan keragaman kegiatan yang lebih besar dan jumlah orang yang terus bertambah.

2.5.3 *Civic, Downtown, and Social Space*

Untuk menjaga keseimbangan dalam populasi, Kota Amsterdam juga memastikan orang-orang berpenghasilan rendah dapat tinggal dalam kota. Kota Amsterdam telah mengambil tindakan untuk penyediaan perumahan yang cukup, terjangkau, dan berkelanjutan. Dalam wilayah metropolitan Amsterdam, Kota Amsterdam bekerja sama dengan kota lainnya untuk memenuhi persyaratan signifikan untuk ruang hidup tambahan. Selain perumahan menengah dan mahal, setiap kawasan juga harus mencakup perumahan yang terjangkau, baik untuk sewa maupun kepemilikan.

Ruang publik sebagai tempat kehidupan di Kota Amsterdam sangat berkembang pesat. Populasi kota meningkat sekitar 11.000 per tahunnya. Ruang publik di Kota Amsterdam dibangun untuk mendukung dinamika kota agar mampu menampung penduduk dan pertumbuhan ekonomi. Pusat kota dan ruang publik dipelihara dan dikelola dengan standar yang tinggi dan menjadi tugas bersama, sehingga penduduk kota akan mendapatkan manfaat sosial yang diberikan oleh pengembangan kota kompak.

3. METODE PENELITIAN

Dalam penelitian ini akan dibahas mengenai penerapan konsep kota kompak berkelanjutan jika dilakukan di Indonesia dengan karakteristik pemadatan dan pencampuran guna lahan. Penelitian ini menggunakan *literature review*, menggunakan kerangka naratif melalui tinjauan dari hasil penelitian serta tulisan-tulisan yang telah diterbitkan sebelumnya. Model kota kompak dan kontribusinya terhadap tiga tujuan keberlanjutan akan dilihat, serta manfaat, konflik, dan pertentangan yang dimiliki oleh kota kompak sebelum diterapkan di Indonesia akan didiskusikan. Kota Amsterdam diambil sebagai pembanding dan fokus pada kondisi eksisting. Selanjutnya, dilihat bagaimana kota tersebut di masa sekarang, hal apa yang telah direalisasikan, dan implementasi rencana berdasarkan strategi yang sesuai dengan konsep kota kompak yang berkelanjutan.

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

Dilihat dari keuntungan yang diberikan oleh penerapan kota kompak, dipahami bahwa kota yang padat akan mengurangi perjalanan dan membuat transportasi umum menjadi pilihan yang menarik bagi masyarakat. Dalam penerapan kota kompak di Indonesia seringkali disalah artikan sebagai penerapan *Central Business District* (CBD). Bahkan, konsep kota kompak sering dirasa sebagai penyelesaian dari masalah transportasi sehingga akan membentuk sistem transportasi yang terkonsentrasi pada simpul-simpul. Prinsip kekompakan akan memberikan kehidupan kota yang mampu menarik lebih banyak penduduk sehingga menciptakan rasa aman dan nyaman. Dalam adaptasi penerapan konsep kota kompak juga perlu melihat bagaimana konsep kota kompak mengutamakan manusia daripada mobil dan moda transportasi lainnya. Namun, tidak semua konsep kota kompak dapat berlaku untuk semua kota dan metropolitan (OECD, 2012). Hal ini didasari dari keunikan tiap kota untuk dipertimbangkan dan juga perlu adanya antisipasi dampak dari penerapan kota kompak tersebut. Untuk mengadopsi ide atau konsep dari luar negeri, keberhasilan adaptasi kebijakan lebih mungkin dicapai jika konsisten dengan ideologi politik yang dominan di negara yang akan diterapkan (Robertson, 1991) sehingga kesamaan ideologis antarnegara menjadi faktor kunci untuk terjadinya adopsi dan perpindahan ide atau konsep. Selain itu, sumber daya ekonomi juga merupakan kendala penting lainnya bagi negara yang terlibat dalam perpindahan kebijakan karena implementasi membutuhkan biaya (Gunawan, 2006). Banyak aspek termasuk dalam perencanaan kota dan pembangunan kota di Indonesia yang dipengaruhi oleh pemikiran Belanda. Konsep tata kota, peraturan zonasi, dan kode bangunan misalnya, diadopsi dari aturan Belanda dan masih digunakan hingga saat ini di banyak kota di Indonesia. Pengaruh dan keterlibatan perencana Belanda juga terlihat jelas dalam penyusunan konsep awal Jakarta Metropolitan Area (JMA). Hubungan dan pengaruh membuat perpindahan ide atau konsep dari Belanda seharusnya lebih mudah untuk diadopsi di Indonesia.

Kebijakan konsep kota kompak yang terdapat di Kota Amsterdam melalui karakteristik densifikasi atau pemadatan menyebabkan perkembangan kota menjadi lebih terpusat. Konsep kota kompak di Amsterdam mampu menawarkan banyak fungsi dalam satu kawasan. Hal ini memungkinkan penduduk untuk tinggal, bekerja, belajar, maupun rekreasi dalam satu kawasan. Selain itu, konsep kota kompak di Kota Amsterdam juga mendukung untuk menyediakan jalan yang lebih menarik dan aman. Keterjangkauan dan keamanan di jalan akan mengurangi ketergantungan penduduk terhadap kendaraan pribadi dan beralih menggunakan sepeda sehingga konsep kota kompak di Amsterdam mampu mengurai kemacetan dan emisi karbon yang dihasilkan. Melihat bagaimana Kota Amsterdam merancang ruang publik lingkungan yang dinamis seperti jaringan jalan, jalur pejalan kaki, dan menetapkan taman menjadi sangat penting.

Dengan adaptasi karakteristik dan konsep kota kompak dari Kota Amsterdam, kepadatan guna lahan campuran di Indonesia dapat dikelola untuk menghasilkan keuntungan yang berkelanjutan. Namun, penerapannya di Indonesia seringkali dihadapi dengan serangkaian isu dan hambatan. Isu dan hambatan yang dihadapi di Indonesia diantaranya:

a. Tingginya tingkat urbanisasi

Konsep kota kompak yang telah diterapkan di Kota Amsterdam bertujuan untuk meningkatkan jumlah penduduk di pusat kota karena terjadinya penurunan jumlah penduduk di pusat kota. Lain halnya jika diterapkan di Indonesia, jumlah penduduk yang terpusat di pulau Jawa dengan tingkat urbanisasi yang tinggi menimbulkan sedikit ruang untuk pertumbuhan penduduk di pusat kota. Urbanisasi juga bisa disebabkan oleh pertumbuhan kota yang cepat dan tidak terencana. Hal tersebut mengakibatkan infrastruktur yang buruk seperti tumbuhnya perumahan kumuh dan permukiman informal, permasalahan air, sanitasi, dan transportasi, yang akan memperluas daerah perkotaan menjadi tidak teratur. Perubahan populasi tersebut menyebabkan perubahan lain dalam penggunaan lahan, aktivitas ekonomi, dan budaya. Secara historis, urbanisasi telah dikaitkan dengan transformasi ekonomi dan sosial yang signifikan.

b. Tingginya tingkat penggunaan kendaraan pribadi

Konsep kota kompak di Kota Amsterdam juga didukung oleh kebijakan manajemen lalu lintas yang berpihak pada kendaraan tidak bermotor dan angkutan umum. Pembatasan kepemilikan mobil pribadi merupakan respon terhadap peningkatan lalu lintas. Namun, pendekatan yang dilakukan oleh banyak kota di Indonesia berusaha mengakomodasi kendaraan pribadi sangat kontras dengan pendekatan di Amsterdam. Penekanan utama dari kebijakan dan praktek transportasi perkotaan di Indonesia telah lama tertuju pada upaya untuk meningkatkan arus lalu lintas dan bukan pada angkutan umum dan transportasi tidak bermotor. Selain itu, Indonesia juga memiliki harga bahan bakar kendaraan bermotor terendah di antara negara-negara Asia (Dreesbach & Wessels, 1992). Akibatnya, penggunaan kendaraan pribadi semakin meningkat dikarenakan jaringan jalan yang terus berkembang. Selain itu, kemajuan teknologi dan informasi juga berkembang menyebabkan mobilitas penduduk semakin tinggi.

Di Indonesia, kenaikan kepemilikan kendaraan pribadi dirasa sulit untuk dihindari. Meningkatnya jarak tempuh dan meningkatnya populasi kendaraan bermotor di beberapa kota besar bergantung pada pertumbuhan ekonomi di kota-kota tersebut yang menarik orang untuk datang ke sana. Akibatnya, area perumahan kemudian menyebar ke daerah pinggiran, menyebabkan jarak tempuh yang lebih jauh dari rumah ke daerah tujuan (bekerja, sekolah, pertokoan, rekreasi, dll). Sementara itu, peningkatan pendapatan per kapita juga meningkatkan daya beli kendaraan bermotor pribadi. Kondisi ini diperparah dengan kenyataan bahwa perencanaan kota, penataan bangunan, serta desain lanskap tidak sesuai dengan transportasi non kendaraan bermotor, bahkan mendorong penggunaan kendaraan bermotor. Aspek-aspek tersebut, dikombinasikan dengan buruknya layanan transportasi umum dan buruknya perencanaan kota, kemudian memicu peningkatan penggunaan kendaraan bermotor di beberapa kota besar di Indonesia.

c. Ketidakpuasan regulasi atau kebijakan dan lemahnya penegakan hukum

Di Kota Amsterdam terdapat kebijakan untuk mendorong pola penggunaan lahan menjadi semakin berorientasi pada angkutan umum. Dalam penerapannya di Indonesia, konsep kota kompak dengan pemadatan dan penggabungan guna lahan belum memiliki kebijakan yang komprehensif. Kebijakan tersebut baru diterapkan di beberapa kota besar, diantaranya Jakarta, untuk mendukung penggunaan lahan berorientasi pada angkutan umum. Diperlukan regulasi atau kebijakan yang menjadi pedoman di tiap kota untuk menerapkan konsep kota kompak sesuai dengan karakteristik kotanya masing-masing. Lebih lanjut, regulasi atau kebijakan tersebut juga diharuskan mengikat dan memiliki ketegasan dari penegak hukum. Hal tersebut dimaksudkan agar tidak terjadi kesalahan dalam pemberian izin guna lahan yang diperbolehkan. Selain itu, keterpaduan regulasi yang berlaku juga diperlukan untuk penyamarataan pembangunan yang terjadi agar tidak adanya tumpang tindih kepentingan dalam pembangunan.

d. Perbedaan preferensi, kebudayaan, perilaku dan kesenjangan sosial

Dalam studi perbandingan budaya yang dilakukan oleh Hofstede (1984), dikatakan bahwa orang Belanda sulit menerima ketidaksetaraan sosial sehingga sulit untuk menilai status sosial orang Belanda hanya dari penampilan fisik mereka. Masyarakat Belanda, siapapun mereka, akan tinggal di rumah dengan tipe yang sama (rumah deret) dan tidak menjadi masalah. Selain itu, sepeda telah menjadi kendaraan bagi semua kalangan. Hal tersebut juga didukung karena perbedaan pendapatan yang tidak terlalu besar sehingga hanya ada sedikit perbedaan dalam cara hidup masyarakat Belanda. Tinggal di rumah kecil atau menggunakan sepeda hanyalah sebuah pilihan bagi penduduk Belanda dan kebanyakan orang melakukan hal tersebut karena fungsional dan efisien, bukan karena tidak mampu membeli yang lebih baik. Sedangkan dalam kasus Indonesia, terdapat perbedaan preferensi dan pola pikir masyarakat. Perbedaan tersebut mengenai pemahaman kota kompak yang selanjutnya mempengaruhi kesiapan penduduk dalam menghadapi konsep kota kompak yang lebih padat. Diperlukan kesiapan dan ketegasan pemerintah dalam mendefinisikan visi dan misi bentuk kota kompak kepada masyarakat. Jika kota-kota di Indonesia melakukan pemadatan guna lahan, maka akan memiliki kecenderungan untuk beberapa kota besar terus tumbuh menjadi lebih besar lagi, kemudian membentuk kota metropolitan. Pertumbuhan kota-kota lebih lanjut akan menimbulkan masalah dalam manajemen perkotaan, keuangan, dan penyediaan layanan. Di sisi lain, kota-kota kecil yang tumbuh di sekitar pusat kota tidak dapat berdiri sendiri. Mereka mengalami kekurangan infrastruktur dan pelayanan perkotaan, masalah transportasi perkotaan, degradasi lingkungan, daerah kumuh, polusi industri, dan inefisiensi dalam penggunaan lahan perkotaan, serta buruknya akses terhadap perumahan bagi para migran baru. Lebih jauh lagi, masalah ini juga perlu dipertimbangkan dari perspektif yang lebih luas sebagai aspek masalah lingkungan global.

Jelas bahwa hanya dengan meningkatkan kepadatan dan pencampuran penggunaan lahan, tidak secara otomatis akan menghasilkan konsep kota kompak yang berhasil. Perlu diperhatikan hal-hal seperti keamanan, efisiensi biaya dan energi, serta keindahan dan kenyamanan, juga perlu diperhatikan kekompakan lingkungan binaan termasuk bangunan, infrastruktur, dan daerah sekitarnya. Infrastruktur berkualitas tinggi perlu disediakan: transportasi umum yang harus dikelola dengan baik, terjangkau, dan dapat diandalkan; polusi suara dan udara harus dipertahankan pada standar yang dapat diterima; layanan dasar seperti air, drainase, dan listrik perlu disediakan; dan tingkat fasilitas umum seperti perawatan kesehatan dan pendidikan harus sesuai dengan jumlah penduduk kota yang tinggi. Lebih jauh lagi, lingkungan perkotaan harus dijaga agar tetap bersih, aman, dan layak huni. Jika melihat dari strategi Kota Amsterdam dalam menerapkan konsep kota kompak, kota-kota di Indonesia harus mampu membangun taman-taman besar dan taman-taman skala lingkungan untuk dapat digunakan oleh penduduk dalam mencapai keuntungan sosial dan keuntungan lingkungan. Taman-taman akan difungsikan sebagai *downtown* dan tempat berkumpul sehingga mal bukan lagi sebagai tempat untuk rekreasi.

Di sebagian besar kota-kota di Indonesia, terdapat kecenderungan berkembangnya desain dari pembangunan yang berorientasi untuk akses kendaraan pribadi. Banyak perumahan, perkantoran atau kompleks pertokoan baru yang dibangun pada dekade ini ditargetkan untuk kelas menengah dan memiliki desain yang didasarkan pada akses kendaraan pribadi daripada orientasi angkutan umum. Kota-kota ini berisiko membangun bencana lalu lintas ke dalam struktur kota. Hal ini disebabkan kepadatan penduduk masih terlalu tinggi untuk dapat mengatasi banyaknya mobil pribadi tetapi desain kota yang memiliki keberpihakan terhadap kendaraan pribadi cenderung mempersulit penyediaan fasilitas angkutan umum dan kendaraan nonbermotor. Akibatnya, keuntungan ekonomi dalam hal efisiensi waktu tempuh yang diharapkan dari penerapan kota kompak tidak dapat terjadi. Penerapan kota kompak di Indonesia harus diadopsi secara bijak dengan kepadatan regulasi atau kebijakan dan memperkuat penegakan hukum. Selain itu, kota-kota juga harus menetapkan tujuan dan visi yang jelas agar preferensi penduduk terhadap konsep kota kompak sama.

5. KESIMPULAN

Definisi kota kompak memang kompleks karena bagi sebagian orang konsep kota kompak dianggap abstrak dan tidak memiliki acuan baku. Kota kompak adalah model pembangunan perkotaan yang berfokus pada intensifikasi perkotaan, menetapkan batas pertumbuhan perkotaan, mendorong pembangunan serba guna, dan menekankan peran angkutan umum serta kualitas perkotaan. Dengan demikian, penulis dapat mengatakan bahwa kota kompak adalah model perkotaan dengan intensitas kepadatan tinggi, tipe penggunaan lahan campuran, serta transportasi publik yang efisien dan intensif. Secara umum, karakteristik kota kompak diturunkan dari beberapa perspektif, antara lain teori perkotaan, teori perencanaan, praktik perencanaan, praktik desain, kebijakan, ketahanan, keberlanjutan, morfologi, teori kompleksitas, pemikiran sistem, analisis spasial, desain regeneratif, dan ekonomi. Dengan definisi-definisi tersebut, ciri-ciri kota kompak meliputi kepadatan penduduk, sistem transportasi publik, aksesibilitas terhadap pelayanan publik dan

lingkungan, serta kapasitas fiskal yang memadai. Jadi, prinsip-prinsip yang ditetapkan oleh kota kompak adalah kekompakan, kepadatan, penggunaan lahan campuran, transportasi, infrastruktur hijau, dan intensifikasi. Dengan demikian, semakin signifikan prinsip perkotaan, semakin besar manfaat kehidupan perkotaan untuk menarik lebih banyak penduduk bermigrasi ke pusat kota.

Kota yang kompak memberikan manfaat baik bagi kota itu sendiri maupun secara global. Fitur kota kompak dapat dibagi menjadi tiga, yaitu lingkungan, ekonomi, dan sosial. Keistimewaan yang diberikan oleh kota kompak akan membawa lebih banyak penduduk untuk penggunaan lahan yang efektif melalui pemadatan, penggunaan lahan campuran di simpul-simpul strategis, dan pusat kota yang direvitalisasi dengan basis pengguna dan fasilitas transportasi yang lebih baik. Keistimewaan yang diberikan oleh kota kompak tidak lepas dari argumentasi yang mendukung atau menentang berkembangnya konsep kota kompak di suatu wilayah. Argumen pendukung kota kompak adalah untuk mengurangi polusi dan emisi gas untuk kepentingan global. Selain itu, argumen kota kompak juga menyoro konsep berkelanjutan dengan memadatkan dan mencampur penggunaan lahan sehingga kawasan perdesaan tetap terjaga dan terhindar dari *urban sprawl*. Selanjutnya, argumentasi ketidakberpihakan menganggap bahwa kota kompak tidak dapat menyelesaikan masalah *urban sprawl* karena kota kompak akan membawa eksodus sehingga lahan kota tidak dapat menampung penduduk tersebut.

Berdasarkan hubungan dekat dan historis antara Indonesia dan Belanda, kedua negara memiliki banyak kesamaan aspek, termasuk perencanaan kota dan pembangunan kota di Indonesia yang dipengaruhi oleh Belanda. Konsep tata kota, peraturan zonasi, dan peraturan bangunan diadopsi dari peraturan Belanda dan masih digunakan di banyak kota di Indonesia. Pengaruh dan keterlibatan perencana Belanda juga terlihat dalam konsep awal Jabotabek (Kawasan Metropolitan Jakarta) dan Kebayoran Baru di Jakarta Selatan. Kisah panjang tentang hubungan dan pengaruh yang ada mengartikan bahwa transfer ide dari Belanda lebih mudah diadopsi di Indonesia. Kota Amsterdam berupaya memadatkan kualitas hidup penduduknya dan kualitas perkotaan kota. Konsep kota kompak belum dapat diterapkan di Indonesia karena beberapa masalah dan tantangan yang dihadapi di Indonesia, diantaranya adalah tingkat urbanisasi yang tinggi, tingkat penggunaan kendaraan pribadi yang tinggi, inkohorensi regulasi, dan lemahnya penegakan hukum. Selain itu, perbedaan preferensi, budaya, perilaku, dan ketimpangan sosial juga mempengaruhi pola pikir dan kesiapan penduduk menghadapi konsep kota kompak. Penerapan kota kompak di Indonesia harus diadopsi secara bijak dengan kepaduan regulasi dan memperkuat penegakan hukum. Selain itu, kota-kota juga harus menetapkan tujuan dan visi yang jelas agar preferensi penduduk terhadap konsep kota kompak sama.

DAFTAR PUSTAKA

- Bibri, S. E., Krogstie, J., & Kärrholm, M. (2020). Compact City Planning and Development: Emerging Practices and Strategies for Achieving the Goals of Sustainability. *Developments in the Built Environment*, 4. <https://doi.org/10.1016/j.dibe.2020.100021>
- Cervero, R., & Kockelman, K. (1997). Travel Demand and The 3Ds: Density, Diversity, and Design. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 2(3), 199–219. [https://doi.org/10.1016/S1361-9209\(97\)00009-6](https://doi.org/10.1016/S1361-9209(97)00009-6)
- Dempsey, N. (2010). Revisiting the Compact City? *Built Environment*, 36(1), 5–8. <https://doi.org/10.2148/benv.36.1.5>
- Department for Communities and Local Government. (2000a). *Our Towns and Cities: The Future - Delivering an Urban Renaissance*. London: Department for Communities and Local Government.
- Department for Communities and Local Government. (2000b). *Planning Policy Guidance 3: Housing*. London: Department for Communities and Local Government.
- Department for Communities and Local Government. (2001). *Planning Policy Guidance 13: Transport*. London: Department for Communities and Local Government.
- Dreesbach, F., & Wessels, G. (1992). *Jakarta Mass Transit System Study*. Jakarta: Badan Pengkajian dan Penerapan Teknologi, Deutsche Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit (GTZ).
- Ellis, W. R. (1975). Reviewed Work: Compact City: A Plan for a Liveable Urban Environment. *Contemporary Sociology*, 4(4), 447–448. <https://doi.org/10.2307/2062417>
- Gunawan, D. (2006). *The Idea of Compact City and Its Relevance to the Current Urban Development in Indonesia: A Reflection From The Netherlands Experiences*. Thesis, Department of Regional and City Planning, Institut Teknologi Bandung, Bandung, Indonesia & Department of Environmental and Infrastructure Planning, University of Groningen, Groningen, Netherlands.
- Hines-Elzinga, S. (n.d.). *Amsterdam, NL*. Diakses dari: https://depts.washington.edu/open2100/Resources/1_OpenSpaceSystems/Open_Space_Systems/Amsterdam.pdf
- Hofstede, G. (1984). *Culture's Consequences: International Differences in Work-Related Values (Cross Cultural Research and Methodology)*. Beverly Hills: Sage.
- Jacobs, J. (1961). *The Death and Life of Great American Cities*. New York: Random House.
- Le Clercq, F., & Bertolini, L. (2003). Achieving Sustainable Accessibility: An Evaluation of Policy Measures in the Amsterdam Area. *Built Environment*, 29(1), 36–47. <https://doi.org/10.2148/benv.29.1.36.53949>

- Neuman, M. (2005). The Compact City Fallacy. *Journal of Planning Education and Research*, 25(1), 11–26. <https://doi.org/10.1177/0739456X04270466>
- OECD. (2012). *Compact City Policies: A Comparative Assessment*. Paris: OECD Publishing. <https://doi.org/10.1787/9789264167865-en>
- Robertson, D. B. (1991). Political Conflict and Lesson-Drawing. *Journal of Public Policy*, 11(1), 55–78. <https://doi.org/10.1017/S0143814X00004931>
- Russo, A., & Cirella, G. T. (2018). Modern Compact Cities: How Much Greenery Do We Need? *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 15(10). <https://doi.org/10.3390/ijerph15102180>
- Williams, K., Burton, E., & Jenks, M. (2000). *Achieving Sustainable Urban Form*. London: Routledge. <https://doi.org/10.4324/9780203827925>