

MODEL PENGEMBANGAN KOTA TERPADU MANDIRI DI KAWASAN TRANSMIGRASI LORE-POSO

Suhandy Siswoyo^{*)}

ABSTRACT

Regions transmigration areas that have been developed in all corners of Indonesia (outside Java and Bali) have a small part of them grow and become the center-center - new growth, but most still require the effort of handling that can be developed into centers of production. Various problems faced in the development of residential units such as the transmigration level accessibility to the location of transmigration rate, the transmigrants production that can not be marketed, transmigration of marginal land (not fertile), infrastructure facilities and poor socio-economic development and the business transmigrant land ownership disputes. This can result in economic activity does not increase, the income transmigrannya remains low, did not have a resettlement village charm for the owner of capital to develop the business, the needs of the community still depends on foreign settlement.

Lore Poso in the area of Poso district is the area that the development on the agricultural sector. The administrative region has four districts, divided into six Regions Development Unit (SKP). Center City Integrated Self in this area of 150 ha, have a variety of public and social facilities, economic, housing, government, and liturgy.

Keywords : **City Integrated Self, Transmigration region, Regional Development**

^{*)} **Suhandy Siswoyo, ST., MT.**, adalah staff pengajar tetap pada Program Studi Arsitektur Jurusan Pendidikan Teknik Arsitektur FPTK Universitas Pendidikan Indonesia (UPI) sejak tahun 2007. Pendidikan Sarjana diselesaikan di Jurusan Teknik Arsitektur ITB tahun 1994. Pendidikan Magister Arsitekturnya ditempuh di Jurusan Teknik Arsitektur Konsentrasi pada Rancang Kota tahun 2003. Di luar aktifitasnya sebagai staff pengajar, penulis juga aktif menulis dan melakukan penelitian dengan fokus rancang kota, serta sebagai arsitek pada beberapa konsultan arsitektur di Kota Bandung.

A. PENDAHULUAN

Pembangunan transmigrasi pada hakekatnya merupakan bagian integral dari pembangunan nasional dan pembangunan daerah, sebagai upaya untuk mempercepat pembangunan terutama di kawasan yang masih terisolir atau tertinggal yang sekaligus dapat meningkatkan kesejahteraan para transmigran dan masyarakat sekitar.

Berdasarkan realita yang ada saat ini, sebanyak 66 Kota Kabupaten tumbuh dari Unit Permukiman Transmigrasi, serta ratusan lainnya menjadi Ibu Kota Kecamatan. Namun rata-rata waktu yang dibutuhkan untuk berkembang dari kondisi awal suatu Unit Permukiman Transmigrasi menjadi Ibu Kota Kabupaten adalah mencapai 50 tahun-an. Konsep KTM diharapkan akan dapat mempercepat perkembangan suatu UPT sampai menjadi Ibu Kota Kabupaten atau secara umum menjadi pusat pertumbuhan ekonomi dalam waktu 10 – 15 tahun.

Undang-undang Nomor 15 Tahun 1997 tentang Ketransmigrasian dan Peraturan Pemerintah Nomor 2 Tahun 1999 tentang Penyelenggaraan Transmigrasi mengatur bahwa transmigrasi dilaksanakan dengan membangun WPT (Wilayah Pengembangan Transmigrasi) dan LPT (Lokasi Permukiman Transmigrasi). WPT adalah untuk menciptakan pusat pertumbuhan yang baru sedangkan LPT adalah untuk menunjang pusat pertumbuhan yang sudah ada.

Berbagai permasalahan yang dihadapi dalam pengembangan unit-unit permukiman transmigrasi diantaranya yaitu tingkat aksesibilitas ke lokasi transmigrasi yang rendah, produksi para transmigran yang tidak dapat dipasarkan, lahan transmigrasi yang marginal (tidak subur), sarana dan prasarana sosial-ekonomi kurang mendukung pengembangan usaha transmigran, serta adanya masalah sengketa kepemilikan lahan. Hal ini menyebabkan kegiatan ekonomi di lokasi transmigrasi tidak berkembang, pendapatan para transmigran tetap rendah, desa transmigrasi tidak memiliki daya tarik bagi para pemilik modal untuk mengembangkan usahanya, dan kebutuhan masyarakat masih tergantung dari luar permukiman. Permasalahan lainnya yaitu penduduk lokal yang berada di sekitar unit-unit permukiman transmigran masih belum mendapat sentuhan

pemberdayaan yang setara dengan transmigran, sehingga tingkat produktivitas dan pendapatannya masih relatif rendah, serta timbulnya kecemburuan sosial karena adanya perbedaan perlakuan antara transmigran dan masyarakat lokal. Keseluruhan masalah tersebut berdampak pada tingkat kesejahteraan masyarakat transmigran yang sampai saat ini masih belum meningkat.

B. KONSEP TATA RUANG KOTA TERPADU MANDIRI (KTM)

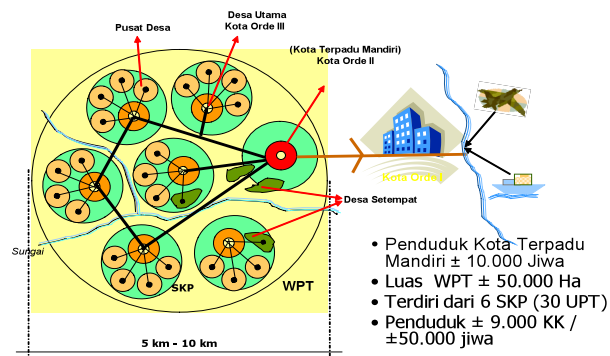
KTM atau Kota Terpadu Mandiri adalah Kawasan Transmigrasi yang pertumbuhannya dirancang menjadi Pusat Pertumbuhan melalui pengelolaan sumber daya alam berkelanjutan yang mempunyai fungsi sebagai :

- Pusat kegiatan pertanian berupa pengolahan barang pertanian jadi dan setengah jadi serta kegiatan agribisnis
- Pusat pelayanan agroindustri khusus dan pemuliaan tanaman unggul
- Pusat kegiatan pendidikan dan pelatihan di Sektor Pertanian, Industri dan Jasa
- Pusat perdagangan wilayah yang ditandai dengan adanya pasar-pasar grosir dan pergudangan komoditas sejenis

Setiap KTM terdiri dari 9.000 sampai 10.000 Kepala Keluarga (KK) tapi bukan berarti seluruhnya KK yang baru sama sekali, melainkan sebagian termasuk masyarakat yang telah ada di wilayah tersebut.

Gambar 01

Konsep Pengembangan Tata Ruang KTM



Komponen Permukiman dalam KTM terdiri atas : permukiman penduduk yang sudah ada; permukiman transmigrasi yang telah diserahkan pembinaannya; lokasi-lokasi transmigrasi yang masih dibina; areal yang dapat direncanakan untuk permukiman transmigrasi baru.

Satuan pengembangan dilaksanakan dalam ± 5 Satuan Kawasan Pengembangan (SKP) yang meliputi luasan 35-40 ribu hektar, sehingga diharapkan dapat memenuhi skala ekonomi yang feasible untuk pengembangan investasi. Luas pusat KTM ± 120 hektar sebagai pusat pertumbuhan ekonomi (kota orde II).

C. KEBUTUHAN SARANA DAN PRASARANA

Pengembangan KTM memerlukan adanya dukungan sarana dan prasarana, berupa jaringan prasarana perhubungan dan utilitas umum, serta pusat-pusat kegiatan sosial-ekonomi yang mempunyai jangkauan pelayanan lingkup regional maupun lokal.

Tabel 01
Kebutuhan Sarana dan Prasarana KTM

NO	JENIS FASILITAS	Luas Tanah (M ²)	Luas Bangunan (M ²)
	FASILITAS EKONOMI DAN KOMERSIAL		
1	Pusat Informasi dan Promosi Bisnis	1.500	450
2	Pusat Penjualan Saprotan	3.500	1.050
3	Bank	10.000	3.500
4	Terminal Umum	12.000	3.600
5	Terminal Agro	6.700	2.000
6	Pertokoan	13.500	6.750
7	Pasar Induk/Grosir	25.000	10.000
8	Hotel	10.000	5.000
9	Bengkel Alsintan, Elektronil dan Otomotif	10.500	3.150
10	SPBU & Foodcourt	15.000	5.000
11	Pergudangan	20.000	5.000
12	Koperasi	7.500	1.500
13	Showroom otomotif & Alsintan	23.250	6.500
14	Industri Pengolahan	55.000	16.500
15	Industri Makanan	22.450	6.750
16	Instalasi Pengolah Limbah	15.500	4.650
	FASILITAS PERKANTORAN		

17	Kantor Pemerintah BP-KTM	18.000	5.400
18	Gedung serbaguna	8.750	2.625
19	Kantor Pos Cabang	1.850	495
20	Pelayanan Listrik PLN	4.500	1.000
21	Pelayanan Telepon	4.500	1.000
22	Pelayanan air Bersih PDAM	15.500	4.650
23	Kantor Polisi	7.000	2.100
24	Pemadam Kebakaran	5.400	1500
	FASILITAS SOSIAL-PERMUKIMAN DAN LINGKUNGAN		
25	Sarana Ibadah		
	a. Masjid dan Islamic Center	21.000	7.500
	b. Rumah Ibadah lain (Gereja/Pura)	5.000	1.500
26	Puskesmas Rawat Inap	14.000	4.200
27	Lapangan Olah Raga	31.250	15.000
28	Tugu dan Plaza KTM	2.000	2.000
29	Ruang Terbuka Hijau/Taman Kota	20.000	-
30	Pemukaman	14.000	-
31	TK	3.500	1.050
32	SD	3.500	1.050
33	SMP	7.000	2.100
34	SMA	7.000	2.100
35	SMK	7.000	2.100
36	Balai Pendidikan dan Pelatihan Agribisnis/BLK	10.500	3.150
37	Perpustakaan Umum	1.500	450
38	Perumahan TSM Jasa	150.000	-
39	Perumahan TSM Industri	150.000	-
40.	Jaringan Jalan	263.900	
41.	Lahan Cadangan Pengembangan (Kasiba/ Lisiba)	171.950	
	Jumlah	1.200.000	

D. MODEL KOTA TERPADU MANDIRI

Model perkembangan kota akan berkembang karena keadaan topografi tertentu atau karena perkembangan sosial ekonomi tertentu. Tabel berikut ini menunjukkan model-model perkembangan kota.

Tabel 02.
Model-Model Perkembangan Kota

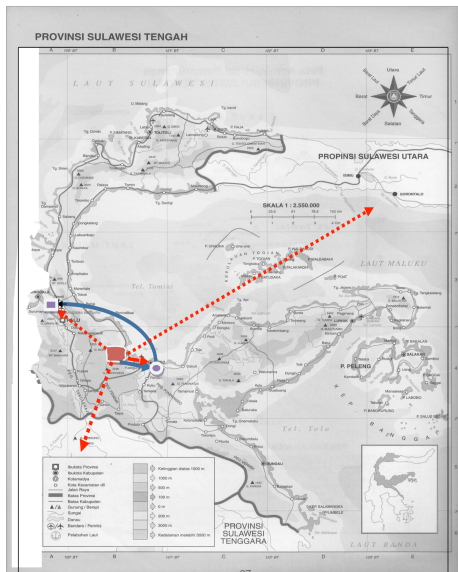
Konsep Desain	Tokoh	Populasi	Cakupan	Karakteristik
---------------	-------	----------	---------	---------------

				Permukiman
Concentric Zones	E. W. Burgess	500.000-1.000.000	Kota	Wajib – swakarsa – spontan
Sector	Hoyt	10.000-100.000	Kota	Wajib – swakarsa – spontan
Multiple Nuclei	Harris & Ullman	10.000-100.000	Kota	Wajib – swakarsa – spontan
Central Palace Theory	August Losch & W.Christaller	500.000-1.000.000	Kota	Wajib – swakarsa – spontan
Garden City	E.Howard	32.000	Kota	Wajib – swakarsa – spontan
Finger	Michigan	10.000	Kota	Wajib – swakarsa – spontan
New Town Cluster	Michigan	10.000-100.000	Kota	Wajib – swakarsa – spontan
Satellite	Michigan	500.000-1.000.000	Kota	Wajib – swakarsa – spontan
Neighbourhood Unit Concept	Larence Perry	5-9.000	Unit Neighbourhood	Wajib – swakarsa – spontan
Human Scale in City Planning	Jose L. Sert	5-10.000	Unit Hunian	Wajib – swakarsa – spontan
La Ville Contemporaine	Le Corbusier	3.000.000	Kota	Wajib – swakarsa – spontan
Broadacare City	Frank Lloyd Wright	Tanpa Batas	Kota	Wajib – swakarsa – spontan

Dasar pemilihan model perkembangan kota yang akan diterapkan pada Kota Terpadu Mandiri adalah untuk mendapatkan model kota yang paling ekonomis. Untuk mendapatkan tujuan ini perlu diketahui terlebih dahulu berapa populasi jumlah penduduk yang direncanakan dan perkembangan yang diharapkan serta luas optimum yang paling memungkinkan. Pertimbangan selanjutnya adalah fungsi dan karakteristik permukiman.

Dari table model perkembangan kota di atas, dihasilkan empat model yang dapat memenuhi criteria perencanaan yaitu model *central place theory*, model *new town cluster*, model *la ville contemporaine* dan model *broadacare city*. Dari keempat model ini ditemukan dua buah model pusat kota KTM, yaitu model pusat kota yang terdapat jalan utama sebagai sumbu yang membelah kawasan dan model pusat kota yang jalan utamanya berada di pinggiran kawasan.

E. KTM LORE POSO



Gambar 02
Lokasi & Pencapaian KTM
Lore Poso

Daerah ini mempunyai potensi yang besar untuk dikembangkan antara lain di sektor perkebunan dengan komoditi utama yang dihasilkan berupa kakao, kelapa dalam, kopi arabika, kopi robusta, cengkeh, lada, dan jambu mete. Untuk kegiatan pertanian di daerah ini tanaman pangan masih menjadi andalan yang utama berupa padi, tanaman

holtikultura, dan palawija. Untuk sektor pariwisata, Pulau togean yang semakin ramai dikunjungi wisatawan mancanegara menjadi modal utama pengembangan wisata bahari, disamping itu terdapat festival Danau Poso yang pernah menjadi barometer perkembangan pariwisata, serta Taman

Poso merupakan salah satu Kabupaten di Provinsi Sulawesi Tengah yang beribukota di Kota Poso, secara geografis terletak di $1^{\circ} 06' 44'' - 2^{\circ} 12' 53''$ LS dan antara $120^{\circ} 05' 09'' - 120^{\circ} 52' 04''$ BT. Daerah ini berbatasan dengan Teluk Tomini dan Propinsi Sulawesi Utara di utara, Propinsi Sulawesi Selatan di selatan, Kabupaten Tojo Una-Una dan Kabupaten Morowali di timur, Kabupaten Donggala dan Kabupaten Parigi Moutong di barat. Luas wilayah daerah ini adalah 24.197 km². Secara admisinstratif, daerah ini terbagi

menjadi 13 Kecamatan.



Gambar 03
Rencana Tata Ruang KTM Lore Poso

Nasional Lore Lindu yang telah ditetapkan sebagai biosfir dunia oleh UNESCO berpotensi besar sebagai obyek eko-wisata yang banyak dikunjungi wisatawan mancanegara.

Tabel 03
Struktur Tata Ruang KTM Tampo-Lore

NO	SATUAN KAWASAN PENGEMBANGAN	SATUAN PERMUKIMAN	LUAS (Ha)	Daya Tampung (KK)	Komoditi
	SKP A Luas: 5.691 Ha	SP.1	415	150	Ubi Jalar/ Sayuran/Kakao
		SP.2	516	200	Ubi Jalar/ Sayuran/Kakao
		SP.3	422	160	Ubi Jalar/ Sayuran/Kakao
		Tidak tersedia/tidak sesuai (pembatas Land-Use): Perkampungan, sawah, ladang, kebun penduduk)	4338		
	SKP B Luas: 5.873 Ha	SP.1	810	320	Ubi Jalar/ Sayuran/Kakao
		SP.2	682	270	Ubi Jalar/ Sayuran/Kakao
		Tidak sesuai/tersedia (pembatas Land-Use): Perkampungan, sawah, ladang, kebun penduduk)	4.163		
		Danau Rano Wanga	218		Perikanan Darat
	Pusat KTM		150		Mix/PPE
	Areal Inti		400		Ubi Jalar
	SKP C Luas: 5.590 Ha	SP.1	1.150	450	Ubi Jalar/Kakao
		SP.2	812	320	Ubi Jalar/Kakao
		SP.3	664	260	Ubi Jalar/Kakao
		Tidak sesuai (pembatas Land-Use): Perkampungan, sawah,	2.964		

		ladang penduduk)			
SKP D Luas: 4.762 Ha	SP.1	940	370	Ubi Jalar/ Sayuran/Kakao	
	SP.2	860	340	Ubi Jalar/ Sayuran/Kakao	
	Tidak sesuai (pembatas Land- Use: Per- kampungan, sawah, ladang penduduk)	2.962			
SKP E (10.257 Ha) Status hutan HPK, sudah ada permohonan pelepasan status	SP.1	1.420	500	Ubi Jalar/Kakao	
	SP.2	780	300	Ubi Jalar/Kakao	
	SP.3	710	280	Ubi Jalar/Kakao	
	Tidak sesuai TPLK (pembatas topografi/ kemiringan lereng >25%), sesuai HTR	7.347	1.000 (2 SP)	Kayu Olahan/ Pulp	
SKP F (7.700 Ha) Bersyarat: Pelepasan status HGU PT.Hasfarm Napu	SP.1	1300	500	Ubi Jalar/Kakao	
	SP.2	1200	480	Ubi Jalar/Kakao	
	SP.3	1300	500	Ubi Jalar/Kakao	
	SP.4	960	380	Ubi Jalar/Kakao	
	SP.5	1100	440	Ubi Jalar/Kakao	
	Safety Factor/Konservasi	1.840			
		40.423	7.220		

Sumber : Tim Masterplan KTM Lore Poso, 2009

F. PENUTUP



Gambar 04

Site Plan KTM Lore Poso

Berdasarkan potensi wilayah yang terdapat di kawasan KTM Lore Poso, maka untuk pengembangannya perlu adanya dukungan sarana dan prasarana, berupa jaringan prasarana perhubungan dan utilitas umum, serta pusat-pusat kegiatan sosial-ekonomi



SKP.

yang mempunyai jangkauan pelayanan lingkup regional maupun lokal. Pusat pertumbuhan yang direncanakan mempunyai jangkauan pelayanan regional adalah Pusat Kota Terpadu Mandiri (KTM) di kawasan Lore Kabupaten Poso. Sedangkan pelayanan internal diberikan oleh Sub-Pusat KTM/Pusat

Poso

DAFTAR PUSTAKA

- Cliff Moughtin, Taner OC, dan Steven Tiesdel (1995) ***Urban Design - Ornamen and Decoration***, Butter Worth Architecture, Britain
- Dinas Tenaga Kerja dan Transmigrasi Prop. Sulawesi Tengah, **Masterplan KTM Lore Poso**, Palu, 2009
- Departemen Tenaga Kerja dan Transmigrasi, **Standar/Pedoman Teknis : Desain Tata Letak dan Jalan Kota Terpadu Mandiri**, Jakarta, 2007
- Kostof, Spiro (1991) ***The City Shape, Urban Patterns and Meanings Trough History***, A Bulfinch Press Book ; Litle, Brown and Company, Boston, Toronto, London
- Krier, Rob, (1991) **URBAN SPACE**, Colin Rowe, Rizzoli, New York
- Nas, Peter J.M. (Eds) (1986) **The Indonesian City**, Foris Publication Dordrecht-Holland/Cinaminson USA.

o