

**Citra Kota di Media Massa Cetak dalam Perspektif
Place Marketing:
Studi Kasus Kota Jakarta, Surabaya, dan Bandung**

**Tesis
M.Rahmat Yananda
0906596664**



**Universitas Indonesia
Fakultas Pasca Sarjana
Program Kajian Pengembangan Perkotaan
Jakarta
2011**

Halaman Pernyataan Orisinalitas

**Tesis ini adalah hasil karya saya sendiri,
dan semua sumber baik yang dikutip maupun dirujuk
telah saya nyatakan dengan benar.**

Nama : M.Rahmat Yananda

NPM : 0906596664

Tanda Tangan : 

Tanggal : 08 Juli 2011

Halaman Pengesahan

Tesis ini di ajukan oleh :

Nama : M. Rahmat Yananda

NPM : 0906596664

Program Studi : Kajian Pengembangan Perkotaan

Judul Tesis : Citra Kota di Media Massa Cetak dalam Perspektif *Place Marketing*
Studi Kasus Kota Jakarta, Surabaya, dan Bandung

Telah berhasil dipertahankan di hadapan Dewan Penguji dan diterima sebagai bagian persyaratan yang diperlukan untuk memperoleh gelar Magister Sains Perkotaan pada Program Studi Kajian Perkotaan Fakultas Pascasarjana, Universitas Indonesia

Dewan Penguji

Ketua : Komara Djaja. SE. MSc., Ph.D

Pembimbing : Prof. Ir. Gunawan Tjahjono, Ph.D, M. Arch

Penguji : Drs. Awang Ruswandi, MSi.

Penguji : Dr. Ir. Azrar Hadi



Ditetapkan di : Depok

Tanggal : 08 Juli 2011

Kata Pengantar

Alhamdulillah. Akhirnya, tesis ini bisa diselesaikan. Berbagai kesibukan yang mengikuti selama proses perkuliahan dan pembuatan tesis bisa dilewati berkat doa dan bantuan keluarga serta teman – teman. Perjalanan kuliah di Kajian Pengembangan Perkotaan Universitas Indonesia memberikan wawasan baru untuk saya, terutama mengintegrasikan bidang konsultan politik yang saya geluti dan pembuatan strategi kampanye. Beberapa pihak yang telah membantu menyelesaikan tesis ini, saya secara khusus ingin mengucapkan terima kasih:

1. Kajian Pengembangan Perkotaan, Pasca Sarjana UI, para guru saya dan staf yang telah membantu selama ini.
2. Teman-teman seperjuangan di KPP – UI: Mbak Deli, Mbak Sandra, Bu Rukmini, Murni, Dame, Lita, Adi, Nauval, Agus, dan Rio.
3. Prof. Ir. GunawanTjahyono, Ph.D, M. Arch selaku dosen pembimbing dan guru yang telah membukakan pintu tentang perkotaan untuk saya.
4. Teman – teman di MaknaInformasi: Alfian, Peter, Iwan, Suli, Dedi dan teman lainnya, Piping. Terimakasih juga untuk teman – teman yang selalu menghangatkan diskusi, yaitu Boy, Bang Rein, dan Ardi.
5. Papa Almarhum dan Mama
6. Sutan dan Ailin, yang membuat Papa selalu bersemangat, dan Ummi, belahan jiwa dalam susah dan senang, terutama dalam pembuatan tesis ini. Terimakasih atas kesediaannya untuk menyempurnakannya.

Halaman Pernyataan Persetujuan Publikasi Tesis
Untuk Kepentingan Akademis

Sebagai sivitas akademika Universitas Indonesia, saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : M. Rahmat Yananda
NPM : 0906596664
Program Studi : Kajian Pengembangan Perkotaan
Fakultas : Pascasarjana
Jenis Karya : Tesis

Demi pengembangan ilmu pengetahuan menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Indonesia Hak Bebas Royalti Noneksklusif (*Non – exclusive Royalty – Free Right*) atas karya ilmiah saya yang berjudul:

Citra Kota di Media Massa Cetak dalam Perspektif *Marketing Places*:
Studi Kasus Kota Jakarta, Surabaya, dan Bandung

Beserta perangkat yang ada (jika diperlukan). Dengan Hak Bebas Royalti Noneksklusif ini Universitas Indonesia berhak menyimpan, mengalihmediakan/formatkan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (*database*), merawat, dan memublikasikan tesis saya tanpa meminta izin dari saya selama tetap mencantumkan nama sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik hak cipta.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di : Jakarta

Pada Tanggal: 08 Juli 2011

Yang menyatakan



M. Rahmat Yananda

ABSTRAK

Nama : M. Rahmat Yananda
Program Studi : Kajian Pengembangan Perkotaan
Judul : Citra Kota di Media Massa Cetak dalam Perspektif *Place Marketing*:
Studi Kasus Kota Jakarta, Surabaya dan Bandung

Semenjak Kevin Lynch menerbitkan *The Image of The City* (1960) tentang studi citra kota telah banyak perubahan terhadap tesis Lynch tersebut bahwa citra kota yang tadinya terbentuk dari interaksi warga kota dengan lingkungannya ternyata juga saat ini dipengaruhi oleh media massa. Kemajuan teknologi komunikasi dan informasi menyebabkan interaksi seseorang dengan suatu tempat bisa bersifat tidak langsung dan menembus batas – batas spasial. Penemuan mesin cetak yang mampu memproduksi materi publikasi secara massal, serta penemuan telegram dan telepon sebagai cikal bakal pengiriman pesan jarak jauh menjadi sempurna ketika televisi diciptakan. Teknologi komunikasi dan informasi ini salah satunya berwujud dalam bentuk industri media massa, yaitu cetak dan elektronik. Industri ini telah berkembang menjadi insitusi sosial yang mampu mempengaruhi dan membangun publik opini, termasuk citra suatu kota.

Dalam pemasaran kota tujuan utamanya adalah membangun citra kota. Citra kota yang baik dan menarik akan mengundang pihak – pihak lain untuk berinvestasi dan berkunjung. Dorongan menjadikan kota sebagai komoditi menyebabkan citra kota yang tampak secara fisik cenderung seragam karena mengedepankan kepentingan ekonomi semata sebagaimana kota – kota global lainnya. Kota – kota telah menjadi produk mengabaikan identitas kota yang dibutuhkan sebagai identifikasi oleh warga kota untuk membangun *sense of place*. Kota tidak lagi memiliki *place identity*. Karenanya pemerintah kota perlu melakukan *city branding* sebagai bagian dari pembangunan *place brand* berbasis komunikasi primer dan sekunder.

Jakarta, Surabaya dan Bandung adalah tiga kota utama di Indonesia berdasarkan jumlah penduduk dan produktivitas ekonomi menonjol di banding kota – kota lainnya di Indonesia. Citra ketiga kota dianalisa berdasarkan pemberitaan media cetak *Kompas* edisi Agustus 2009 – 2010. Dengan memakai metode studi kasus kualitatif, berita ketiga kota ini diklasifikasi menjadi kategori dan subkategori berdasarkan frekuensi dan valensi. Jumlah dan tone berita dianalisa untuk melihat persepsi media, yang berkontribusi membangun citra. Evaluasi dilakukan terhadap kategori – kategori dilanjutkan dengan memakai dimensi kinerja kota yang baik Lynch. Untuk mendapatkan *place marketing* secara utuh, maka dievaluasi citra kota secara menyeluruh, *planning group*, dimensi kinerja dan identitas dan brand kota.

Dari hasil penelitian ditemukan bahwa citra kota – kota tersebut di media massa cetak negatif karena mereka tidak memiliki pesan yang kuat karena mengabaikan identitas kota dan dimensi kinerja kota yang baik, dan manager kota gagal memanfaatkan komunikasi primer dan sekunder untuk membangun citra kota. Kegagalan diperkuat oleh kecenderungan media memproduksi berita bertone negatif sebagai bagian dari fungsi sosial media.

Keywords: place marketing, place image, place identity, city branding, good city form, Jakarta, Bandung, Surabaya.

ABSTRACT

Name : M. Rahmat Yananda
Program : Urban Studies
Title : *Image of The City* in the Printed Mass Media, Place Marketing Perspective: Case Studies of Jakarta, Surabaya and Bandung

Since Kevin Lynch published *The Image of the City* (1960) the study have been in many changes from Lynch thesis that the image of the city came from the interaction of citizens with the current environment that was also influenced by mass media. Advances in communications technology and information causes a person's interaction with a place can be indirect and through the boundaries - spatial boundaries. Communications and information technology is one of them intangible in the form of mass media industry, which is printed and electronic. The industry has evolved into a social institution that is able to influence and build public opinion, including the image of a city.

In the city marketing, the main goal is to build the image of the city. The good and interesting image will invite parties to invest and visit the city. Encouragement made the city as a commodity causes the image of the city that looked physically inclined uniform because the interests of economy only as the city - other global cities. If a city is becoming a product ignoring its identity and failing people to identify with it then it no longer has a place identity. Therefore the city government needs to do city branding as part of the development of place-based brand as a primary and secondary communication.

Jakarta, Surabaya and Bandung are the three major cities in Indonesia based on population and economic productivity in the appeal of prominent cities in Indonesia. The image of the cities are analyzed based on print media coverage in Kompas issued from August 2009 to August 2010. Using qualitative case study method, the stories of these cities are classified into categories and subcategories based on the frequency and valence. The number and tone of the news media are analyzed to see perception, which contribute to image building. An evaluation of the categories followed by the use of good urban performance dimensions Lynch to get a place marketing as a whole, then evaluated the overall image of the city, planning group, the dimensions of performance and identity and brand the city.

This research found that the image of the three cities in a printed mass media are negative because they do not have a strong message due to neglecting the city's identity and performance dimensions of a good town not to mention that city managers failed to take advantage of primary and secondary communications to build the image of the city. Failure is reinforced by the tendency of news media to produce negative tone news as part of the social function of media.

Keywords: place marketing, place image, place identity, city branding, good city form, Jakarta, Bandung, Surabaya.

DAFTAR ISI

Halaman Judul	i
Halaman Pernyataan Orisinalitas	ii
Lembar Pengesahan	iii
Kata Pengantar	iv
Lembar Persetujuan Publikasi Teknis	v
Abstrak	vi
Daftar Isi	viii
Daftar Tabel	xi
Daftar Gambar	xv
Daftar Lampiran	xvi
1. Pendahuluan	1
1.1 Masalah	11
1.2 Pertanyaan Penelitian	12
1.3 Ruang Lingkup Penelitian	12
1.4 Manfaat Penelitian	14
1.5 Keterbatasan Penelitian	15
1.6 Urutan Penulisan	16
2. Tinjauan Teori	18
2.1 Perkembangan Kota	19
2.1.1 Pemicu Global	20
2.1.2 Globalisasi	23
2.1.3 Glokalisasi	24
2.1.4 Proses Perubahan Urban	24
2.1.5 Dampak-dampak Urban	24
2.2 Konsep dan Teori Perkembangan Perkotaan	28
2.3 <i>Good City Form</i>	29
2.4 <i>Place Image</i> dan <i>Place marketing</i>	33
2.4.1 <i>Place, Identity</i> dan <i>Image</i>	33
2.4.1.1 <i>Place</i>	33

2.4.1.2	<i>Identity</i>	35
2.4.1.3	<i>Image</i>	39
2.4.2	<i>Urban Development dan Place Marketing</i>	44
2.4.3	<i>Succesfull Place (City) Marketing</i>	48
2.4.4	<i>Place Branding</i>	49
2.4.5	<i>Konsumen Kota</i>	50
2.4.6	<i>Place Media Image</i>	51
2.4.7	<i>Media massa cetak (surat kabar)</i>	55
2.5	<i>Kerangka Teoritik</i>	56
3.	<i>Desain Penelitian</i>	58
3.1	<i>Studi Kasus Kualitatif</i>	58
3.2	<i>Kasus</i>	59
3.2.1	<i>Pemilihan Kasus</i>	59
3.2.2	<i>Analisis Isi Media Cetak</i>	59
3.2.3	<i>Analisis Isi Kualitatif Dalam Studi Kasus (The Use of Qualitative Content Analysis in Case Study Research)</i>	61
3.2.4	<i>Kerangka Penelitian</i>	63
3.2.5	<i>Satuan Analisis</i>	64
3.2.5.1	<i>Kategori</i>	64
3.2.5.2	<i>Saliency (kemenonjolan) Media</i>	66
4.	<i>Jakarta</i>	68
4.1	<i>Perkembangan Kota Jakarta</i>	68
4.2	<i>Pemberitaan dan Citra Jakarta di Media Cetak</i>	78
4.2.1	<i>Kriminalitas</i>	81
4.2.2	<i>Perhubungan dan Transportasi</i>	91
4.2.3	<i>Kecelakaan</i>	110
4.2.4	<i>Penertiban</i>	119
4.2.5	<i>Bencana</i>	125
4.2.6	<i>Tata Air</i>	139
4.2.7	<i>Sosial dan Budaya</i>	152
4.2.8	<i>Lingkungan Hidup</i>	158
4.2.9	<i>Tata Ruang</i>	165
4.3	<i>Place marketing Jakarta</i>	177
4.3.1	<i>Citra Kota</i>	177
4.3.2	<i>Good City form</i>	180
4.3.3	<i>Planning Group</i>	183
4.3.4	<i>Identitas Dan brand Kota</i>	185
5.	<i>Surabaya</i>	188
5.1	<i>Perkembangan Surabaya</i>	188
5.2	<i>Pemberitaan dan Citra Surabaya di Media Cetak</i>	196

5.2.1	Politik	199
5.2.2	Penertiban	208
5.2.3	Pendidikan	214
5.2.4	Pariwisata	218
5.2.5	Hukum	222
5.2.6	Perhubungan dan Transportasi	225
5.2.7	Anggaran Daerah	229
5.2.8	Tata Bangunan	232
5.2.9	Kriminalitas	235
5.2.10	Ekonomi dan Perdagangan	237
5.2.11	Birokrasi Daerah	240
5.2.12	BUMD	243
5.3	<i>Place marketing</i> Surabaya	244
5.3.1	Citra Kota Surabaya	245
5.3.2	Planning Group	247
5.3.3	Good City Form	248
5.3.4	Identitas dan Brand Kota	249
6.	Bandung	251
6.1	Perkembangan Kota Bandung	251
6.2	Pemberitaan dan Citra Bandung di Media Cetak	260
6.2.1	Perhubungan dan Transportasi	264
6.2.2	Tata Ruang	272
6.2.3	Ekonomi dan Perdagangan	279
6.2.4	Lingkungan	285
6.2.5	Penertiban	291
6.2.6	Pendidikan	296
6.2.7	Bencana	299
6.2.8	Anggaran Daerah	302
6.2.9	Politik	307
6.2.10	Tata Bangunan	309
6.3	<i>Place Marketing</i> Bandung	313
6.3.1	Citra Kota Bandung	313
6.3.2	Good City Form	315
6.3.3	Planning Group	318
6.3.4	Identitas dan Brand Kota	319
7.	Penutup	321
7.1	Kesimpulan	321
7.2	Saran	329
8.	Daftar Pustaka	331

Daftar Tabel

Tabel 2.1. Dimensi Kinerja Kota Lynch.....	31
Tabel 2.2. Jenis Konsumen Kota.....	51
Tabel 3.1. Tabel Penelitian Analisis Isi Terkait Tempat.....	61
Tabel 3.2. Analisis Awal Berita Agustus-Oktober 2009.....	66
Tabel 4.1. Pertumbuhan Pusat Perbelanjaan di Jakarta 1965-1990.....	70
Tabel 4.2. Bank-bank Asing di Jakarta.....	71
Tabel 4.3. Pertumbuhan Penduduk Jakarta 1971-2000 dan Sebarannya.....	73
Tabel 4.4. Proyek Pembangunan Baru di Wilayah Tetangga Jakarta 1995-2001.....	73
Tabel 4.5. Perbandingan Jalan, Penduduk dan Kendaraan di Jakarta 1995-2000.....	76
Tabel 4.6. Jumlah Kendaraan di Jakarta 2010.....	76
Tabel 4.7. Kategori Pemberitaan DKI Jakarta Periode Agustus 2009-2010.....	79
Tabel 4.8. Distribusi Tone Kategori Pemberitaan DKI Jakarta Periode Agustus 2009-2010.....	80
Tabel 4.9. 10 Kategori Pemberitaan Terbanyak DKI Jakarta Periode Agustus 2009-2010.....	81
Tabel 4.10. Distribusi Tone Pemberitaan Terbanyak DKI Jakarta.....	81
Tabel 4.11. 10 Subkategori Berita Kriminalitas DKI Jakarta.....	82
Tabel 4.12. Distribusi Tone 10 Kategori Berita Kriminalitas DKI Jakarta.....	84
Tabel 4.13. 11 Subkategori Berita Perhubungan dan Transportasi Jakarta.....	93
Tabel 4.14. Distribusi Tone 11 Subkategori Berita Perhubungan dan Transportasi Jakarta.....	94
Tabel 4.15. 9 Subkategori Pemberitaan Kecelakaan DKI Jakarta.....	112
Tabel 4.16. Distribusi Tone 9 Subkategori Pemberitaan Kecelakaan Jakarta.....	113
Tabel 4.17. 10 Subkategori Berita Penertiban Jakarta.....	120
Tabel 4.18. Distribusi Tone 10 Subkategori Berita Penertiban Jakarta.....	121
Tabel 4.19. 10 Subkategori Berita Bencana DKI Jakarta.....	126

Tabel 4.20. Distribusi 10 Tone Subkategori Berita Bencana DKI Jakarta.....	127
Tabel 4.21. 10 SubkategoriBerita Tata Air DKI Jakarta.....	139
Tabel 4.22. Distribusi Tone Subkategori Berita Tata Air DKI Jakarta.....	140
Tabel 4.23. 11 Subkategori Berita Sosial dan Budaya DKI Jakarta.....	152
Tabel 4.24. Distribusi Tone 11 Subkategori Berita Sosial dan Budaya Jakarta.....	153
Tabel 4.25. 10 Subkategori Berita Lingkungan Hidup DKI Jakarta.....	159
Tabel 4.26. Distribusi Tone 10 Subkategori Berita Lingkungan Hidup DKI Jakarta.....	160
Tabel 4.27. 13 Subkategori Berita Tata Ruang DKI Jakarta.....	166
Tabel 4.28. Distribusi Tone 13 Subkategori Tata Ruang DKI Jakarta.....	167
Tabel 4.29. 2 Subkategori Berita Hukum DKI Jakarta.....	173
Tabel 4.30. Distribusi Tone 2 Subkategori Berita Hukum DKI Jakarta.....	173
Tabel 5.1. Sensus Populasi Kota-kota Utama Pulau Jawa dan Singapura.....	189
Tabel 5.2. Distribusi Spasial Industri Besar, Sedang dan Tenaga Kerja di JawaTimur.....	191
Tabel.5.3. Proyek Real Estate Utama di Surabaya.....	193
Tabel 5.4, Kategori Pemberitaan Kota Surabaya.....	197
Tabel 5.5. Distribusi Tone KategoriPemberitaan Kota Surabaya.....	197
Tabel 5.6. 12 Kategori TerbanyakPemberitaan Surabaya.....	198
Tabel 5.7. Distribusi Tone 12 Kategori Terbanyak Pemberitaan Surabaya.....	199
Tabel 5.8. Subkategori Berita Politik dan Distribusi Tone.....	210
Tabel 5.9. Subkategori Penertiban dan Distribusi Tone.....	215
Tabel 5.10. Subkategori Berita Pendidikan.....	216
Tabel 5.11. Distribusi Tone Subkategori Berita Pendidikan.....	214
Tabel 5.12. Subkategori dan Distribusi Tone Berita Pariwisata.....	219
Tabel 5.13. Subkategori dan Distribusi Tone Berita Hukum.....	223
Tabel 5.14. Subkategori Berita Perhubungan danTransportasi.....	226

Tabel 5.15. Distribusi Tone Subkategor iBerita Perhubungan dan Transportasi.....	226
Tabel 5.16. Subkategori Berita Anggaran Daerah Kota Surabaya.....	230
Tabel 5.17. Distribusi Tone Subkategori Berita Anggaran Daerah Surabaya.....	231
Tabel 5.18. Subkategori Berita Tata Bangunan Surabaya.....	233
Tabel 5.19. Distribusi Tone Subkategori Berita Tata Bangunan Surabaya.....	234
Tabel 5.20. Subkategori Berita Kriminalitas Kota Surabaya.....	235
Tabel 5.21. Distribusi Tone Berita Kriminalitas Kota Surabaya.....	236
Tabel 5.22. Subkategori Berita Ekonomi dan Perdagangan.....	238
Tabel 5.23. Distribusi Tone Subkategori Berita Ekonomi dan Perdagangan.....	238
Tabel 5.24. Subkategori Birokrasi Daerah Kota Surabaya.....	241
Tabel 5.25. Distribusi Tone Subkategori Birokrasi Daerah Kota Surabaya.....	241
Tabel 5.26. Subkategori Berita BUMD Kota Surabaya.....	243
Tabel 5.27. Distribusi Tone Subkategori Berita BUMD Kota Surabaya.....	244
Tabel 6.1. Lapangan Usaha Penyumbang PDRB Kota Bandung.....	251
Tabel 6.2. Lapangan Usaha dan Serapan Tenaga Kerja.....	252
Tabel 6.3. Penggunaan Lahan di Bandung.....	256
Tabel 6.4. Kategori Pemberitaan Kota Bandung.....	261
Tabel 6.5. Distribusi Tone Kategori Pemberitaan Kota Bandung.....	262
Tabel 6.6. 10 Kategori Terbanyak Pemberitaan Kota Bandung.....	262
Tabel 6.7. Distribusi Tone 10 Kategori Terbanyak Pemberitaan Kota Bandung.....	263
Tabel 6.8. 10 SubkategoriBeritaPerhubungandanTransportasi Kota Bandung.....	264
Tabel 6.9. Distribusi Tone 10 Kategori Berita Perhubungan Transportasi.....	265
Tabel 6.10. Kondisi Jalan di Kota Bandung.....	265
Tabel 6.11. Subkategori Berita Tata Ruang Kota Bandung.....	274
Tabel 6.12. Distribusi Tone Subkategori Berita Tata Ruang Kota Bandung.....	275

Tabel 6.13. Subkategori Ekonomi dan Perdagangan Kota Bandung.....	279
Tabel 6.14. Distribusi Tone Subkategori Ekonomi dan Perdagangan Kota Bandung.....	280
Tabel 6.15. Rata-rata Produksi Sampah Per Hari di Kota Bandung Tahun 2002.....	286
Tabel 6.16. Subkategori Berita Lingkungan Hidup Kota Bandung.....	287
Tabel 6.17. Distribusi Tone Berita Lingkungan Hidup Kota Bandung.....	287
Tabel 6.18. Subkategori Berita Penertiban Kota Bandung.....	292
Tabel 6.19. Distribusi Tone Berita Penertiban Kota Bandung.....	293
Tabel 6.20. Subkategori Berita Pendidikan Kota Bandung.....	296
Tabel 6.21. Distribusi Tone Subkategori Pendidikan Kota Bandung.....	297
Tabel 6.22. Subkategori Berita Bencana Kota Bandung.....	300
Tabel 6.23. Distribusi Tone Subkategori BeritaBencana Kota Bandung.....	301
Tabel 6.24. Subkategori Berita Anggaran Daerah Kota Bandung.....	304
Tabel 6.25. Distribusi Tone Subkategori BeritaAnggaran Kota Bandung.....	305
Tabel 6.26. Subkategori Berita Politik Kota Bandung.....	307
Tabel 6.27. Distribusi Tone Subkategori Berita Politik Kota Bandung.....	308
Tabel 6.28. Objek Wisata Bangunan Bersejarah Kota Bandung.....	309
Tabel 6.29. Subkategori Tata Bangunan Kota Bandung.....	311
Tabel 6.30. Distribusi Tone Subkategori Tata Bangunan Kota Bandung.....	311
Tabel. 7.1. Perbandingan Kategori Jakarta, Surabaya dan Bandung.....	325
Tabel 7.2. Perbandingan Tone Berita Jakarta, Surabaya dan Bandung.....	326

Daftar Gambar

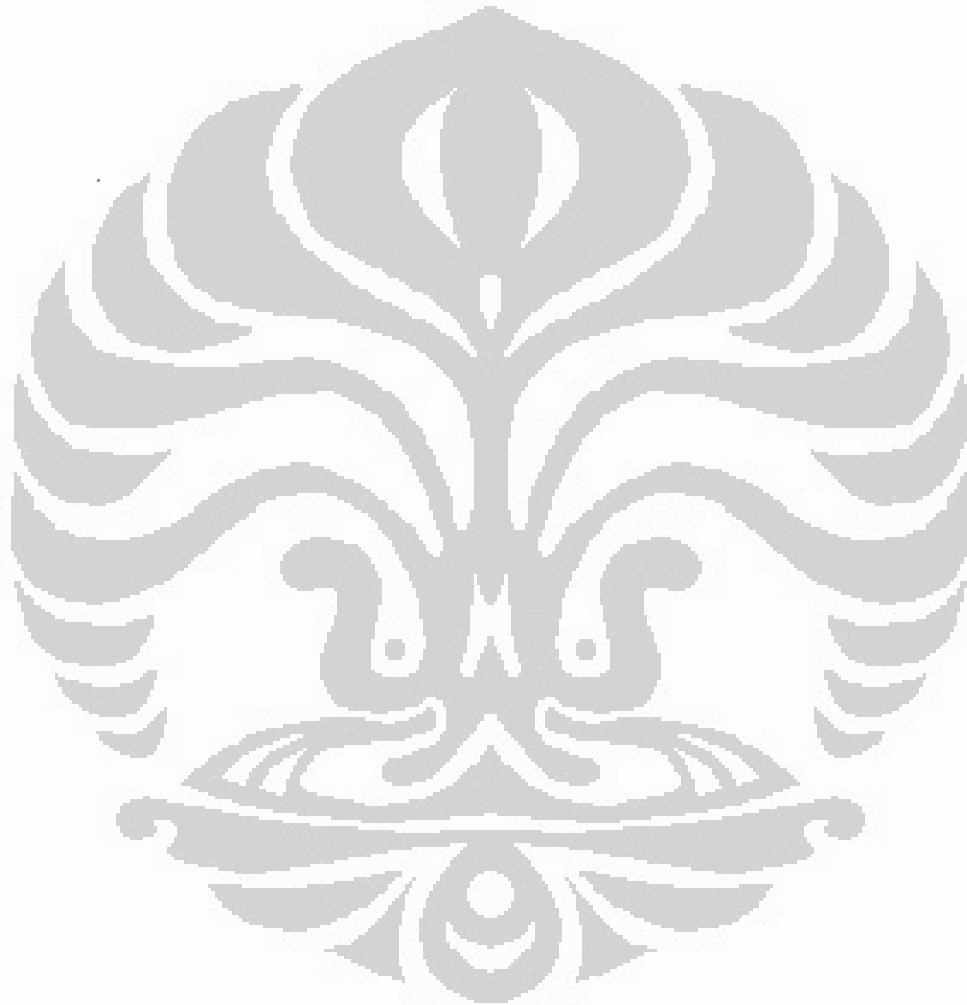
Gambar 2.1.Pemicu dan Proses dalam Perkembangan Perkotaan	16
Gambar 2.2.Dampak dalam Perkembangan Perkotaan	24
Gambar 2.3.Model Star Scott	38
Gambar2.4.Kerangka Kerja Membangun Citra Melalui Komunikasi Kota	43
Gambar 2.5. <i>Level of Marketing Place</i> Kottler Kerangka	46
Gambar 2.6. <i>Place Brand</i>	51
Gambar 2.7.Proses Media Massa Mengonstruksi Citra	54
Gambar 2.8.Tempat Pola Pemberitaan Suatu Tempat di Media	52
Gambar 2. 9. Kerangka Teoritik	58
Gambar 3.1.Pendekatan Analisis Isi dalam Studi Kasus	63
Gambar 3.2.Bagan Langkah – langkah Analisis Isi Kualitatif	65
Gambar 3.3.Urutan Langkah – langkah Penelitian	66
Gambar 4.1. CPTED	87

Daftar Lampiran

Lampiran 1.Daftar Berita dan Tone Kota Jakarta

Lampiran 2.Daftar Berita dan Tone Kota Surabaya

Lampiran 3.Daftar Berita dan Tone Kota Bandung



1. PENDAHULUAN

Pertumbuhan dan perkembangan kota – kota yang dipicu berbagai faktor (Pacione, 2009: 4–5), terutama faktor ekonomi dan teknologi, telah mendorong produksi dan konstruksi ruang. Produksi dan konstruksi ruang menjadikan kota sebagai tanda yang dapat diinterpretasi oleh penghuninya (Low, 1999:111–112). Kota bukan saja merupakan ruang fisik untuk beraktivitas, tetapi juga konsep mental bagi warga untuk dimaknai.

Perkembangan dan persaingan kota–kota untuk memperebutkan berbagai kepentingan, terutama kepentingan ekonomi, telah menjadikan citra sebagai elemen yang penting bagi kota (Kotler, 1993:33–37).Citra kota merupakan hasil interaksi antara warga kota dengan lingkungan fisiknya (Lynch, 1960:6; Lynch, 1980: 131–134).Akan tetapi perkembangan teknologi informasi dan komunikasi, khususnya media massa, telah menjadikan interaksi dengan media sebagai salah satu determinan penting dalam membangun citra kota. Media massa mampu membangun citra positif atau negatif terhadap suatu kota (Fattahi dan Kobayashi, 2009: 64; Avraham, 2008: 30–31; Avraham, 2000: 363–364; Gamson, 1999: 374–375).

Kotler telah menyatakan bahwa citra merupakan faktor penting dalam kajian *place marketing*. Pembangunan citra kota – kota global adalah instrumen untuk meningkatkan daya saing kota. Aktivitas *place marketing* dibutuhkan untuk mencapai tujuan tersebut dan identitas memainkan peranan penting di dalamnya. Menurut Metaxas,

"The image of the place, related with the identity character (strong or weak), as well as distinctive characteristics constitute the main elements that contribute to each place uniqueness" (Metaxas, 2010:8).

Pentingnya *identity* untuk melakukan *place marketing* juga disampaikan Martinez dan Blanco,

"The marketing of a city must start from its identity. Every city has its own identity: its name, geography, climate, history, culture, infrastructures, installation, monument dan people (2009: 12).

Sedangkan Kotler menyatakan bahwa *place image* adalah kumpulan kepercayaan, ide–ide dan impresi orang–orang terhadap suatu tempat. Citra memudahkan orang–orang untuk menarik kesimpulan dari berbagai informasi dan asosiasi yang terkait suatu tempat. Citra tempat untuk setiap orang juga berbeda–beda (Kotler, 1993:141).

Lynch mengatakan bahwa citra tempat yang baik memberikan rasa aman dan mampu membangun hubungan harmonis manusia dengan lingkungannya.

"A good enviromental image gives its possessor an important of emotional security. He can establish an harmonious relationship between himself and outside world"(Lynch, 1960:4).

Pengetahuan tentang lingkungan didapatkan melalui interaksi dan perpindahan seseorang ke berbagai tempat. Interaksi langsung didapatkan melalui lingkungan fisik di sekitar kita. Sedangkan interaksi secara tidak langsung didapatkan melalui representasi media massa, peta, atlas, video, lukisan dan lainnya (Holloway dan Hubbard, 2001:48). Informasi (pengetahuan) ini didapatkan melalui proses mental (pikiran) yang menjadi stabil dan dipelajari sebagai citra tempat yang menjadi basis pengetahuan untuk berinteraksi dengan lingkungan. Seringkali lingkungan lebih kompleks dari citra yang didapatkan. Oleh karena itu, citra tempat menjadi navigasi melewati kompleksitas tersebut (Holloway dan Hubbard, 2001:48).

Citra lingkungan dikonstruksi oleh persepsi yang disebut dengan *cognitive map* atau *mental map*. *Mental map* merupakan ringkasan pengetahuan setiap individu tentang lingkungan yang bermanfaat untuk dirinya serta bentuk hubungan antara individu dengan lingkungan tersebut. Hubungan ini bisa bersifat parsial (meliputi sebagian area saja), penyederhaan (hanya mendapatkan sebagian informasi tentang lingkungan, tidak keseluruhan), dan terdistorsi (berdasarkan makna lingkungan bagi seseorang). Oleh karena itu, setiap orang memiliki beberapa *mental map* yang berbeda pada setiap skala. Sederhananya setiap orang memiliki mental atlas yang setiap lembarnya bergantung kepada situasi tertentu (Holloway dan Hubbard, 2001:48).

Kevin Lynch dalam bukunya *The Image Of The City* melakukan penelitian terhadap *mental image* warga kota dengan mengukur persepsi mereka terhadap lingkungan fisik perkotaan. Penelitian ini berkonsentrasi kepada *legibility*, yaitu kemampuan warga kota untuk mengingat dan mengorganisasikan bagian-bagian kota menjadi sebuah pola pikiran (1960:2-3) berdasarkan elemen-elemen kota seperti *paths, edges, district, nodes, dan landmark* (1960:47 - 48).

Menurut Lynch (1960: 3), *legibility* merupakan faktor yang krusial untuk *setting* membangun suatu kota, mempertimbangkan ukuran skala, waktu, dan kompleksitas. Untuk bisa

memahaminya, kota haruslah dilihat sebagai tempat bermukim warganya. Melakukan strukturisasi dan identifikasi terhadap lingkungan merupakan kemampuan penting yang dimiliki oleh makhluk hidup yang berpindah. Proses ini memanfaatkan berbagai instrumen, seperti sensasi warna, bentuk, pergerakan, polarisasi cahaya sebagaimana panca indera penciuman, bunyi, sentuhan, kinestetik, gravitasi, dan medan magnet.

Lynch menambahkan bahwa citrakota yang jelas memudahkan warga kota untuk berpindah secara mudah dan cepat. *Setting* lingkungan fisik yang terintegrasi mampu membangun citra yang tajam dan memainkan peran sosial untuk warga kota. Citra lingkungan yang menyenangkan akan membangun rasa aman. Lingkungan yang mencirikan perbedaan dan mudah dipahami mampu memperdalam dan meningkatkan pengalaman warga kota (1960: 3–6). Bahkan Lynch menyatakan bahwa identitas kota mampu membangun personalitas melalui *sense of place* yang membangun *place identity*.

Lynch menjelaskan bahwa *place identity* terdiri atas *sense of place* dan *sense of occasion* (1981: 131–132). Identitas yang bersumber dari *sense of place* adalah kemampuan seseorang untuk mengenali dan mengingat suatu tempat sebagai tempat yang berbeda dari tempat lain, memiliki keunikan atau setidaknya bersifat khusus, serta memiliki karakter tersendiri. Kualitas ini yang menjadi indikator bagi pengamat. Tempat yang baik memudahkan indera untuk melakukan *sense*, memudahkan untuk merasakan udara, dan menghubungkan persepsi dengan penghuninya. Tempat yang memiliki identitas adalah tempat kenangan, perasaan dan nilai-nilai dititipkan. Karenanya *place identity* hampir identik dengan *personal identity*. Lynch menyatakan hubungan tersebut dengan frasa: "*I am here*" support "*I am*".

Citra lingkungan merupakan hasil dari 2 (dua) proses, yaitu lingkungan dengan pengamat (observer). Lingkungan menciptakan perbedaan dan relasi. Pengamat melakukan seleksi, pengaturan dan memberikan makna terhadap lingkungan. Koherensi dari citra dapat muncul dalam berbagai cara. Mungkin saja obyek tersebut tidak menonjol, tetapi gambar mental (*mental picture*) telah mengenali identitas dan mengorganisasikannya dalam jangka waktu panjang sehingga menjadi akrab (familiar) bagi pengamat (Lynch, 1960:6). Sebagai manipulator lingkungan fisik, perencana kota merupakan agen eksternal yang berinteraksi untuk memproduksi

citra lingkungan. Setiap lingkungan bisa menolak atau memfasilitasi penciptaan citra (*image-making*) (Lynch, 1960:7).

Citra suatu lingkungan kota dapat dianalisis dari 3 (tiga) komponen, yaitu identitas, struktur dan makna. Citra dapat dikenali jika dapat diidentifikasi, dapat dibedakan dengan obyek lain, dan dapat dikenali sebagai entitas yang terpisah. Inilah yang disebut dengan identitas. Citra suatu tempat melingkupi suatu spasial atau suatu relasi pola antara objek dengan pengamat dan dengan obyek lainnya. Akhirnya, suatu objek haruslah memiliki makna bagi pengamat secara fungsional atau emosional (Lynch, 1960:8).

Jika studi Lynch tentang citra kota menekankan kepada lingkungan fisik sebagai variabel independen, maka studi tersebut akan melihat kualitas fisik kota yang berhubungan dengan identitas dan struktur yang muncul dalam citra warga. Inilah yang disebut dengan *imageability*, yaitu kualitas obyek fisik kota yang muncul secara menonjol sebagai citra yang kuat kepada para observer. *Imageability* seringkali juga disebut sebagai *legibility* atau *visibility* (Lynch, 1960: 9–10). Sedangkan berdasarkan studi Kavatzis (2004: 58) tentang *city branding* (pengembangan *place marketing*), citra kota dibangun melalui proses komunikasi kota melalui tindak komunikasi primer, sekunder, dan tersier. Tindak komunikasi primer dan sekunder membangun *brand* sebuah tempat.

Media massa juga mengonstruksi citra tempat. Para walikota, perencana, dan pembuat kebijakan mengkhawatirkan pola pemberitaan tentang kota di media massa karena media cenderung memuat peristiwa seperti kriminal, kekerasan, dan masalah sosial yang cenderung membangun citra negatif kota (Avraham, 2000:363). Berdasarkan penelitian *agenda setting* media, Wanta, Golan dan Lee (2004:372-375) yang melihat pemberitaan media cetak di Amerika Serikat terhadap negara-negara lain ditemukan beberapa kesimpulan. Pertama, semakin sering suatu negara diberitakan media cetak Amerika Serikat maka semakin penting negara tersebut bagi Amerika Serikat. Kedua, semakin negatif pemberitaan media cetak terhadap suatu negara maka persepsi warga Amerika Serikat terhadap negara tersebut juga negatif. Hipotesis yang sama juga berlaku untuk lokasi-lokasi lain, seperti kota.

Media massa juga dapat membangun *sense of place* karena hubungannya dengan lokalitas. Media massa mampu mengonstruksi *sense of place* dengan memanfaatkan bentuk dan isi dari media cetak (Buchanan, 2009: 62). Media massa juga mengonstruksi identitas. Pemberitaan suatu tempat mampu membangun diskursus yang merepresentasikan suatu kota terutama pada kasus media massa cetak yang dominan. Media tersebut membangun citra kota yang merupakan hasil konstruksi pesan yang seakan-akan telah menjadi identitas kota (Martin, 2000: 381–383). Tempat atau ruang memiliki nilai bagi media (*newsworthy*) (Howe, 2009:43).

Menurut Lippman, publik bereaksi terhadap efek media berdasarkan pemahaman mereka tentang realitas walaupun realitas tersebut tidak dialami secara langsung. Media massa memiliki kemampuan untuk membangun efek lingkungan semu (*pseudo environment*). Lingkungan semu yang dikonstruksi media ini memudahkan orang-orang untuk memberikan respon karena lingkungan yang sebenarnya begitu besar, kompleks dan terlalu singkat untuk dijajaki (dalam Littlejohn, 2005:279). Misalnya, seseorang mungkin saja belum pernah mengunjungi Jakarta. Akan tetapi, ia dapat memiliki persepsi negatif tentang Jakarta karena tone negatif suatu berita yang secara intens mencitrakan Jakarta sebagai kota yang tidak menyenangkan bagi pembaca berita tersebut. Kemudian citra negatif tentang kota Jakarta terbangun.

Media mampu membangun citra negatif terhadap kota karena pemberitaan negatif tentang masalah perkotaan dan pemberitaan yang menyesatkan (*misleading*) (Dreier, 2005:194). Media memproduksi citra yang mampu membangun konstruksi sosial (Gamson dkk., 1992). Bentuknya adalah *agenda setting*. “Agenda” adalah urutan-urutan yang paling penting dibangun disampaikan media. Sedangkan “setting” adalah pengaruh media terhadap persepsi khalayak (Roessler dalam Donsbach dan Traugot, 2008: 206). *Agenda setting* membangun isu – isu atau *image* yang menonjol di benak publik (Littlejohn, 2005:280).

Agenda setting media secara linear memiliki 3(tiga) fungsi (Littlejohn, 2005:8), yaitu:

1. Fungsi *agenda setting* sebagai agenda media. Fungsi ini mengedepankan isu prioritas yang diangkat media.
2. Fungsi *agenda setting* sebagai agenda publik. Fungsi ini terjadi ketika agenda media mempengaruhi opini publik.

3. Fungsi *agenda setting* sebagai agenda kebijakan. Fungsi ini terjadi setelah media agenda menjadi agenda publik dan oleh para pengambil kebijakan diwujudkan dalam kebijakan publik.

Secara berurutan agenda-agenda tersebut bisa terjadi. Misalnya isu pelecehan seksual di bus Transjakarta. Setelah beberapa hari menjadi agenda media, opini publik terbangun bahwa para penumpang perempuan bus Transjakarta butuh perlindungan. Kemudian pihak berwenang membuat kebijakan dengan menempatkan tenaga pengamanan di tiap-tiap bus tersebut.

Citra kota secara fisik mampu dirasakan langsung warga kota melalui interaksi dengan lingkungan fisik. Sedangkan citra media mampu dirasakan secara tidak langsung dengan mengonsumsi media. Citra kota dalam konteks keberhasilan *place marketing* memiliki peranan penting. Sebagaimana telah dijelaskan Avraham, Wanta, dan Dreir di atas, citra kota yang dikonstruksi media bisa bersifat merugikan. Mendapatkan informasi dari media merupakan cara termudah bagi para pemangku kepentingan (*stakeholders*) kota (pemerintah kota, warga, pendatang, investor, dan pengusaha) untuk mengetahui situasi. Keterbatasan kemampuan pemangku kepentingan kota untuk bisa berinteraksi langsung dengan lingkungan fisik kota dan para pemangku kepentingan kota lainnya membuat mereka mendapatkan pengetahuan dan pemahaman tentang suatu kota dari media massa, termasuk media cetak. Agenda media berupa berita – berita membentuk persepsi para pemangku kepentingan tersebut tentang suatu kota.

Menurut Kotler, *place marketing* merupakan cara untuk mengatasi masalah yang terjadi secara internal dan eksternal yang menimpa suatu kota. Secara internal, kota mengalami masalah karena mengalami siklus penurunan pertumbuhan ekonomi. Kemudian kota tersebut kehilangan daya tarik karenanya berpindahnya industri, meningkatnya pengangguran, memburuknya infrastruktur dan anggaran belanja yang mengalami defisit. Secara eksternal, kemajuan teknologi menyebabkan berubahnya cara hidup, bekerja, melakukan perjalanan dan berkomunikasi. Kompetisi ekonomi juga telah menyebabkan terjadinya kompetisi lokasi. Teknologi dan kompetisi ternyata mendorong perubahan lain, yaitu pengelolaan kekuasaan yang berorientasi global (1993: 4–14).

Setiap kota bisa terjebak kepada masalah di atas. Karenanya, *place marketing* adalah cara untuk mengatasinya. Ada 4 (empat) aktivitas utama yang menjadi payung *place marketing*, masing – masing adalah:

1. Merancang panduan terbaik dari fitur–fitur dan layanan komunitas
2. Menyiapkan insentif yang atraktif bagi pembeli potensial dan pemakai barang-barang dan jasa-jasa kota
3. Menyediakan produk dan jasa kota secara efisien dan dapat dijangkau (aksesibel)
4. Mempromosikan nilai–nilai dan citra kota karenanya para pemakai potensial menyadari keuntungan yang menjadi diferensiasi kota

(Kotler, 1993:18)

Penjelasan di atas telah menunjukkan pentingnya citra kota dalam *place marketing*. Kegagalan membangun citra kota yang positif melalui media massa bisa menyebabkan kegagalan *city marketing* (Avraham, 2008: 30) karena *place marketing/city marketing* penting bagi keberhasilan berjalannya suatu kota (Kotler 1993: 35). *City marketing* sendiri adalah bagian dari *urban development* (Braun, 2008:10–12; Kotler dalam Rainisto, 2003: 26). Gejala ini terlihat semenjak kota – kota menjadi pusat pertumbuhan ekonomi dalam tahap kapitalisme perdagangan (Pacione, 2009: 4).

Kotler menempatkan *place marketing* sebagai aspek dari *place development* (dalam Rainisto, 2003:26). Ada 5 (lima) pendekatan dalam *place development*, yaitu pengembangan pelayanan komunitas (*community service development*), desain dan perencanaan perkotaan (*urban design* dan *urban planning*), pengembangan ekonomi (*economic development*), dan rencana pemasaran strategis (*strategic marketing planning*) (1993:72–79). Lima pendekatan tersebut bertujuan untuk membangun citra kota yang kompetitif. Sedangkan pihak–pihak yang terlibat dalam *place marketing* adalah warga kota, pemerintah, dan komunitas bisnis (1993: 19).

Citra yang memiliki tempat penting dalam *place marketing* merupakan alat (*tools*) dari *place development*. Menurut Kotler,

“Place marketing means designing a place to satisfy the needs of its target markets. It succeeds when citizens and businesses are pleased with their community, and the expectations of visitors and investors are met” (Kotler et al. dalam Rainisto, 2003:44).

Sedangkan Braun menyatakan:

“City marketing is the coordinated use of marketing tools supported by a shared customer-oriented philosophy, for creating, communicating, delivering and exchanging urban offering that have value for the city’s customer and community at large” (Braun, 2004:43).

City marketing saling melengkapi dengan *urban planning* untuk *place development*. *City marketing* dan *urban planning* akan saling melengkapi di bidang *urban development*, *urban management*, *urban governance*, *cultural planning*, *city branding*, *planning of demonstration action*, *urban regeneration* dan *urban policy* (Deffner dan Metaxas, 2006:4). *City marketing* juga diandalkan untuk menggantikan pendekatan perencanaan tradisional yang gagal untuk mendukung *urban development* (Deffner dan Liouris, 2005:9).

Dalam sejarahnya, *place marketing* merupakan kebutuhan setiap kota apabila melakukan aktivitas ekonomi dengan kota lainnya. Globalisasi yang menyebabkan integrasi ekonomi global, khususnya terjadi di kota-kotabesar dunia, mendorong kota-kotayang terhubung ekonominya secara global tersebut melakukan *place marketing*. Aktivitas perekonomian kota-kotayang bergerak dari produksi barang primer menuju barang sekunder, tersier, dan quartenair membutuhkan bentuk manajemen pengelolaan yang sejalan. *Place marketing* adalah salah satu cara pengelolaan pada kota – kota yang memproduksi barang – barang sekunder, tersier, dan quartenair (Rainisto, 2003:59–64).

Target *place marketing* adalah *visitors* (bisnis dan nonbisnis), *resident* dan *workers* (profesional, pekerja terdidik, orang-orangkaya, investor, pengusaha dan tenaga kerja kasar), *business* dan *industry* (industri berat, industri teknologi tinggi, dan pengusaha), dan *export markets* (pasar domestik dan pasar internasional)(Kotler, 1993:24). *Place marketing* merupakan bagian dari ekonomi perkotaan. Ekonomi telah menjadi penyebab dominan mempengaruhi perubahan perkotaan semenjak abad ke – 16. Proses ini berlangsung semenjak kapitalisme muncul (Pacione, 2009:4–19).

Terlepas dari kepentingan ekonomi yang mendorong realitas pertumbuhan dan perkembangan kota, keberadaan kota sesungguhnya untuk kepentingan warga kota. Kota harus mampu tumbuh menjadi tempat yang mendukung aktivitas warga kota. Karenanya secara normatif, suatu kota yang baik seharusnya berdasarkan ide – ide yang sesuai dengan keberadaannya dan alasan–alasan yang melatarbelakangi keberadaan kota tersebut (Lynch, 1981:37). Suatu kota seharusnya memiliki dimensi–dimensi tertentu untuk menjadi kota yang baik. Dimensi tersebut adalah vitalitas, *sense, fit, acces*, dan *control*. Lima dimensi tersebut dievaluasi dengan 2 (dua) metakriteria, yaitu *efficiency* dan *justice* (Lynch, 1981: 118). Semua dimensi menempatkan warga kota sebagai subyek kehidupan perkotaan.

Place marketing ternyata juga mendapatkan kritik karena hanya menjadikan kota sebagai komoditi. Perencanaan kota yang cenderung homogen menjadi alat korporasi global untuk menyebarkan produknya ke seluruh penjuru dunia. Kota–kota dimanufaktur sebagai representasi modal dan produk. Ini menyebabkan kota–kota mengalami erosi identitas karena tekanan pasar dan konsumsi (Erikson dan Roberts, 1997: 35).

Dalam kondisi ini, kota tidak lagi menjadi subjek untuk dirinya. Kondisi ini tentu berdampak bagi para warga kota. Warga kota menjadi terasing dari kotanya sendiri. *Place marketing* yang diterapkan untuk memproduksi citra kota hanya berorientasi untuk kepentingan pembangunan kota yang berorientasi kepentingan ekonomi semata. Sedangkan kebutuhan warga kota untuk mendapatkan harmoni dan *sense of place* yang bersumber dari citra kota terabaikan. Karenanya, *place marketing terhadap suatu kota haruslah menempatkan identitas tempat sebagai pusatnya, terutama untuk perencanaan ruang dan pengadaan ruang perkotaan. Inilah posisi yang diambil dalam penelitian ini.*

Identitas tempat dikonstruksi dari sejarah, politik, agama dan budaya melalui pengetahuan lokal dan pertarungan kekuasaan (Morgan dan Pritchard dalam Govers dan Go, 2009:17). Identitas tempat adalah sekumpulan karakteristik unik atau sekumpulan makna yang ada pada suatu tempat dan budaya pada suatu waktu tertentu yang seharusnya menjadi fondasi untuk membangun suatu tempat (Govers dan Go, 2009: 17). Sedangkan menurut Noordman identitas tempat ada yang bersifat *structural* (lokasi dan sejarah), *semi-static* (ukuran, penampakan fisik dan mentalitas) dan *colouring* (simbol, komunikasi dan perilaku) (dalam Govers dan Go,

2009:18). Identitas kota merupakan salah satu elemen penting pembentuk citra kota untuk membangun *brand* kota dalam konteks *place marketing*.

Kota membangun citra melalui 3 (tiga) tindak komunikasi (Kavaratzis, 2008:41-43). Pertama, tindak komunikasi primer yang tidak bertujuan sebagai tindak yang mengharapkan efek – efek komunikasi. Strategi lansekap, infrastruktur, organisasi dan administrasi, serta visi pemimpin kota adalah tindakan komunikasi primer tersebut. Kedua, tindak komunikasi sekunder. Tindak komunikasi sekunder merupakan tindakan yang mengharapkan efek – efek komunikasi, seperti tindakan kehumasan dan iklan. Ketiga, tindak komunikasi tersier. Tindak komunikasi tersier adalah *worth of mouth* yang disampaikan melalui pemberitaan media massa. Tindak komunikasi primer dan sekunder sepenuhnya merupakan pesan-pesan yang dapat dikontrol oleh produsen pesan, yaitu pemerintah kota. Sedangkan tindak komunikasi tersier tidak dapat dikontrol pemerintah kota tetapi dapat dipengaruhi melalui tindak komunikasi primer dan sekunder. Penelitian ini menjadikan artikel berita tentang suatu kota sebagai satuan analisa yang merupakan bagian dari tindak komunikasi tersier. Pesan-pesan tentang suatu kota dalam pemberitaan media cetak tidak dapat dikontrol oleh pemerintah kota tetapi dapat dipengaruhi melalui strategi lansekap, infrastruktur, organisasi dan administrasi, visi pemimpin kota, aktivitas kehumasan dan iklan. Penelitian citra kota berbasis berita media cetak telah dilakukan oleh Avraham (2000). Penelitian Avraham telah melihat struktur berita tentang kota. Akan tetapi, penelitian Avraham belum memanfaatkan analisis isi media secara komprehensif untuk melihat citra kota. Sedangkan Martin (2000), Dreier (2005), Avraham dan First (2006) telah melakukan studi citra kota dengan mengambil berita sebagai unit analisis. Sedangkan penelitian citra kota terkait tindak komunikasi tersier yang mengambil berita sebagai unit analisa dilakukan Van De Velde (2008). Penelitian ini dilakukan dengan memakai pendekatan kuantitatif.

Penelitian yang memanfaatkan berita – berita di media massa cetak sebagai unit analisa untuk menganalisa citra kota memiliki beberapa kelebihan dibandingkan dengan penelitian yang melihat citra kota melalui interaksi warga dengan lingkungannya. Pertama, media massa memiliki jangkauan yang luas untuk merekam berbagai peristiwa di berbagai tempat pada suatu kota. Media massa menyediakan informasi yang kaya terhadap kota tersebut. Berbeda dengan penelitian Lynch, analisa terhadap citra kota bertempat pada lokasi yang telah ditetapkan sebagai lokasi penelitian. Kedua, media massa adalah produk ekonomi yang ditujukan untuk kepentingan

pemasaran yang menyasar sebanyak mungkin pembaca pada suatu kota, maka media massa mencoba menyuarakan kepentingan pembaca (warga kota) secara maksimal, yaitu sebanyak dan seluas yang dimungkinkan bahkan menembus batas – batas administrasi spasial. Ini menyebabkan media massa cenderung menyuarakan aspirasi warga kota karena media massa memiliki kepentingan yang sama dengan kepentingan warga kota. Tak heran media massa juga disebut sebagai pilar keempat dari demokrasi, dan membuat peran media penting dalam pembangunan citra kota.

Di sisi lain, penelitian yang memanfaatkan berita – berita di media massa cetak sebagai unit analisa untuk menganalisa citra kota memiliki kelemahan. Pertama, proses produksi berita mampu menciptakan bias – bias yang menyebabkan berbagai peristiwa di berbagai lokasi tidak terekam sesuai dengan kepentingan media massa karena terikat pada segmen pembaca dan keterbatasan jumlah halaman. Kedua, persoalan kota yang direkam media massa kadangkali juga mencerminkan kebijakan redaksi media untuk membangun agenda dibandingkan dengan peristiwa dan lokasi pada suatu kota. Penyebabnya adalah media massa memiliki *agenda setting*. Misalnya, dalam perayaan HUT Jakarta media massa cenderung menampilkan evaluasi terhadap kota dibandingkan dengan semangat kota untuk merayakan hari ulang tahun tersebut. Ketiga, media massa dalam pemberitaan memiliki adagium “*bad news is good news*”. Media massa cenderung mengambil posisi sebagai *watchdog* sehingga mempengaruhi perspektif pemberitaan walaupun media memakai prinsip berita berimbang.

1.1 MASALAH

Dari penjelasan di atas dapat disimpulkan bahwa citra kota merupakan elemen penting. Citra kota menjadi navigasi pemangku kepentingan kota untuk mengambil keputusan interaksinya dengan kota, baik langsung dan tidak langsung. Sedangkan kota sendiri membutuhkan citra yang mendukung kepentingan pembangunan kota. Pembangunan kota menjamin keberlangsungan suatu kota. Citra kota yang positif merupakan output dari *place marketing* yang mendukung *place development*. Ini penting untuk meningkatkan daya saing kota mendapatkan manfaat ekonomi.

Disamping citra fisik, citra kota juga terbentuk melalui pemberitaan media massa. Jika citra langsung bersumberkan dari interaksi pemangku kepentingan dengan lingkungan fisik, maka

citra media bersifat tidak langsung. Akan tetapi, media massa memiliki kemampuan membangun citra kota untuk mengonstruksi persepsi lebih luas jangkauannya dibanding citra yang bersumberkan dari lingkungan fisik. Media massa adalah medium penyebaran berita yang memiliki daya jangkau luas bahkan televisi dan internet bersifat global. Orang-orang tidak perlu datang ke suatu tempat untuk mengetahui dan memahami tempat tersebut. Media sangat berkuasa (*powerful*) dalam membangun citra kota. Karenanya, pemahaman dan pemanfaatan membangun citra kota perlu diselidiki untuk bisa mengambil manfaat demi kepentingan akademik dan kepentingan pembangunan kota.

Pemberitaan media massa yang mampu membangun citra bisa membantu atau sebaliknya menggagalkan *place marketing*. Pemberitaan yang tidak mengangkat daya saing kota dan pemberitaan dengan tone negatif akan membangun citra kota yang negatif. Tone pemberitaan ini merepresentasikan citra kota. Citra kota akan dikonsumsi oleh para pihak yang memiliki kepentingan. Citra kota di media massa akan menjadi salah satu instrumen evaluasi terhadap kota. Karenanya, citra kota di media bisa mengancam *place marketing* yang tentu saja mengancam pembangunan kota.

1.2 PERTANYAAN PENELITIAN

Berikut pertanyaan yang diajukan dalam penelitian ini:

- Apa saja kategori berita dan citra kota Jakarta, Surabaya, dan Bandung dalam pemberitaan Harian *Kompas* Agustus 2009 – Agustus 2010?
- Bagaimana berita kota Jakarta, Surabaya dan Bandung tersebut dilihat dari dimensi kinerja *good city form*?
- Bagaimana dampak berita, citra, *good city form* dengan *place marketing*?

1.3 RUANG LINGKUP PENELITIAN

Penelitian ini tentang kota, yaitu citra kota. Penelitian ini akan meneliti citra tempat di 3 (tiga) kota, yaitu kota Jakarta, kota Bandung, dan kota Surabaya. Penelitian akan melihat produksi citra kota di media cetak, struktur permasalahan kota yang disajikan media cetak, dan persepsi media terhadap kota – kota tersebut. Karenanya, sebelum masuk ke tahap analisa dalam kerangka teori akan dijelaskan tinjauan terkait citra tempat/kota.

Penelitian ini mencoba untuk meneliti citra kota Jakarta, Surabaya, dan Bandung di media masa cetak. Jakarta, Surabaya dan Bandung adalah beberapa kota terbesar yang memiliki indeks *primacy* tertinggi berdasarkan jumlah penduduk, pendapatan per kapita rasio penduduk yang tamat sekolah mengah ke atas, jumlah tenaga kerja sektor industri. Ketiga kota tersebut saling dibandingkan dan ditambah tiga (3) kota lainnya, yaitu Semarang, Medan dan Makasar (Sriwinarti, 2005: 70). Jakarta, Surabaya, dan Bandung berdasarkan indeks *primacy* tersebut adalah kota-kotayang berpotensi bersaing menghadapi persaingan kota-kota global.

Ketiga kota ini penting untuk diteliti karena merupakan kota-kota besar di Indonesia. Kota – kota tersebut diharapkan dapat membuka “peluang” bagi kota – kota lain untuk meningkatkan daya saing menghadapi persaingan kota – kota global, khususnya kota – kota di kawasan Asia Tenggara. Dalam perjalanan sejarah, kota Surabaya misalnya, merupakan salah satu kota pelabuhan penting di kawasan Asia Tenggara pada tahun 1900 – an. Sementara itu, Jakarta (Batavia) pernah menjadi pusat penyebaran kekuasaan Belanda menguasai Nusantara.

Dalam persaingan kota – kota global citra kota menjadi penting. Oleh karena itu, konsep citra kota yang merupakan bagian dari *place marketing* dalam pembangunan kota perlu mendapatkan perhatian mendalam. Telah menjadi keniscayaan bahwa perkembangan, pertumbuhan dan persaingan kota-kotasecara lokal, regional, nasional, dan global telah mendorong kota untuk melakukan berbagai langkah – langkah untuk memasarkan kotanya. Pertumbuhan kota berdasarkan pemicu, proses, dan dampak menjadi dasar teoritik melihat kota secara menyeluruh. Sedangkan konsep – konsep terkait kota tumbuh menjadi kota yang ideal (*good city form*) akan menjadi pemandu masalah-masalahperkotaan karena dimensi kinerja kota yang dikembangkan Lynch memberikan masukan penggunaan spasial yang sejalan dengan kebutuhan warga kota dan lingkungannya.

Pemberitaan di media cetak menjadi bahan penelitian citra kota. Media cetak sebagai bagian dari media massa sejalan dengan pertumbuhan teknologi informasi telah menjadi medium yang kuat untuk membangun persepsi publik (opini), termasuk tentang kota. Oleh karena itu, berita media cetak sebagai salah satu pembentuk citra kota layak untuk diteliti untuk mengevaluasi citra kota. Berita media cetak yang menjadi satuan analisis adalah artikel berita di rubrik Metropolitan untuk Jakarta, rubrik Jawa Timur untuk Surabaya, dan rubrik Jawa Barat untuk kota Bandung di

harian *Kompas*. Sampel berita dan analisa berita bersumber dari harian *Kompas* harian tersebut dibatasi pada periode Agustus 2009 – Agustus 2010.

1.4 MANFAAT PENELITIAN

Penelitian ini secara umum mencoba memaparkan tentang citra kota. Pemaparan berawal berbagai produksi citra kota, kepentingan citra kota dan interaksinya dengan pemangku kepentingan kota. Pemaparan produksi, kepentingan dan interaksinya dengan pemangku kepentingan diharapkan mampu memberikan gambaran bagaimana pengaruh citra terhadap kota. Ada 2 (dua) sumbangan penelitian untuk kajian pengembangan perkotaan:

1. Penelitian citra kota berdasarkan lingkungan fisiknya telah lama dilakukan yang bermula dari studi yang dilakukan Kevin Lynch. Kesimpulan Lynch adalah citra merupakan hasil interaksi langsung pengamat dengan lingkungannya. Sementara itu, penelitian ini melihat citra bukan dari lingkungan fisik, melainkan dari rekaman media, yang meliputi lingkungan fisik dan aktivitas orang terhadap suatu kota. Citra kota diukur secara tidak langsung karena termediasi melalui media cetak. Penelitian ini akan memberikan alternatif pembahasan tentang citra kota berdasarkan citra kota yang dikonstruksi oleh media massa. Ini akan masukan teori tentang citra kota, khususnya kota – kota di Indonesia.
2. Penelitian mengambil sudut pandang *place marketing*. Sementara ini, kajian tentang *place marketing* telah pernah dilakukan oleh Robi (2006) dan Eman Sukirman (2005), yaitu pemasaran Kota Depok dan Kota Bekasi. Kajian ini mengajukan permasalahan faktor – faktor yang mempengaruhi daya tarik investasi dan sejauh mana tingkat daya tarik kota Bekasi. Penelitian belum melihat hubungan antara citra kota, *good city form* dan *place marketing*.

Secara praktis, penelitian *place marketing* ini akan memberikan sumbangan bagi perencana kota, pemerintah kota, dan komunitas bisnis. Bagi perencana, penelitian citra kota di media cetak dalam perspektif *place marketing* menempatkan kota sebagai produsen pesan. Oleh karena itu, perencanaan pembangunan fisik kota adalah pesan yang harus disesuaikan dengan kebutuhan akan citra kota yang diharapkan. Perencana kota dituntut untuk mampu merancang produksi

ruang yang harmoni antara berbagai kepentingan para pemangku kepentingan perkotaan, terutama warga kota. Sementara itu kepentingan pemerintah kota, citra kota merupakan bagian dari visi kota yang memudahkan pemangku kepentingan kota untuk melihat arah pengembangan dan pembangunan kota. Sedangkan bagi komunitas bisnis, citra kota menjadi alat navigasi yang sangat berguna untuk mengambil berbagai keputusan strategis dan taktis terkait aktivitas bisnis.

1.5 KETERBATASAN PENELITIAN

Penelitian ini memiliki beberapa keterbatasan, yaitu:

1. Penelitian yang melihat citra kota berdasarkan persepsi media melalui berbagai berita yang merekam warga, peristiwa, dan lokasi perkotaan cenderung lebih mempertimbangkan efek kognitif, yaitu pengetahuan atau informasi terhadap suatu kota. Efek kognitif tersebut belum bisa menjelaskan efek yang bersifat behavioral. Misalnya, citra negatif terhadap suatu lokasi di suatu kota karena tingginya pemberitaan kriminalitas belum tentu akan membuat warga kota tidak mendatangi tempat tersebut. Karena ada berbagai alasan yang menyebabkan seseorang atau sekelompok orang tetap berinteraksi pada suatu lokasi di suatu kota. Contoh lain adalah mengapa Jakarta tetap menjadi lokasi pilihan aktivitas orang – orang walaupun macet. Tindakan orang-orang untuk tetap beraktivitas Jakarta berdasarkan berbagai alasan. Misalnya, pertumbuhan ekonomi Jakarta dan besarnya peluang untuk mendapatkan lapangan pekerjaan sehingga mereka bersedia menanggung resiko beraktivitas di Jakarta. Namun citra kota sangat mempengaruhi daya saing kota diantara berbagai kota global.
2. Penelitian ini hanya melihat pemberitaan media cetak tentang kota pada suatu periode tertentu, yaitu selama 1 (satu) tahun dengan berbagai kategori berita. Pembangunan persepsi suatu media untuk mapan menjadi citra kota membutuhkan proses. Dalam pemasaran atau komunikasi secara umum dikenal adanya pentahapan penyerapan pesan dari pengenalan (*awareness*), pemahaman (*understanding*), dan pemihakan (*preference*). Sebagai suatu pesan yang akan menjadi pengetahuan – menurut Kotler kepercayaan – maka ketiga tahap tersebut perlu dilalui oleh suatu pesan. Sedangkan dalam pemberitaan surat kabar, proses ini akan terganggu oleh kebijakan redaksional seperti adanya tuntutan kebaruan berita. Karenanya, tahapan – tahapan tersebut terabaikan dan efek pengetahuan

yang tersampaikan tidak sempurna. Misalnya, pemberitaan tentang banjir yang disebabkan musim hujan. Satu kali musim hujan pada satu tahun belum bisa menjadi acuan untuk membangun citra bahwa Jakarta adalah kota yang dilanda banjir saat musim hujan.

3. Penelitian ini belum bisa membuktikan bahwa *agenda setting* media mampu mendorong terjadinya agenda publik dan agenda kebijakan. Ini membutuhkan pendekatan lain – seperti survei – untuk bisa membuktikannya.
4. Penelitian ini hanya memanfaatkan satu media cetak, Kompas, sebagai sumber berita. Kompas merupakan surat kabar dengan tingkat keterbacaan (*readership*) yang tinggi di 3 (tiga) kota yang diangkat dalam penelitian ini, yaitu Jakarta, Surabaya, dan Bandung. Pemberitaan kota – kota dalam penelitian ini cenderung mengandalkan perspektif Kompas dalam melihat berbagai persoalan ketiga kota tersebut. Menambahkan berbagai media lain akan memperkaya perspektif media cetak dalam melihat berbagai persoalan kota yang tentu saja akan memberikan hasil evaluasi yang lebih luas dan multiperspektif.

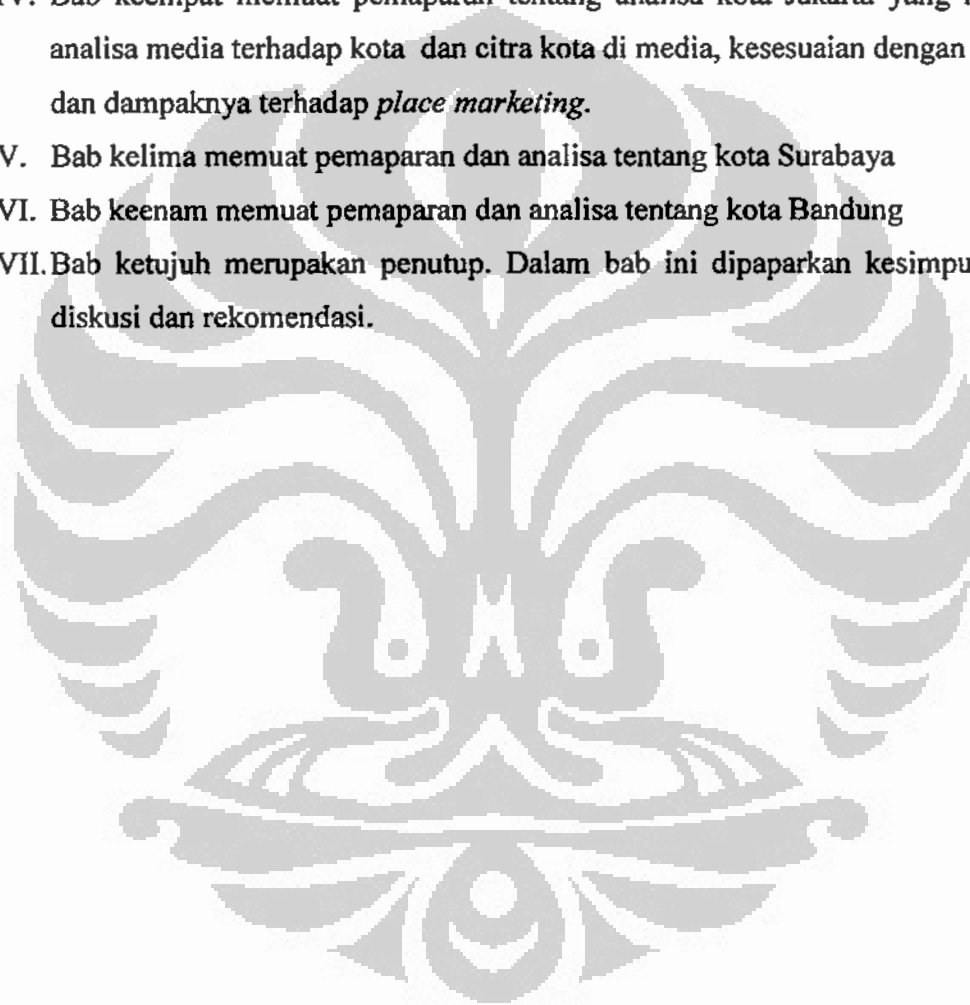
1.6 URUTAN PENULISAN

Penelitian ini terdiri atas 7 (tujuh) bab sebagai berikut:

- I. Bab pertama memaparkan secara umum fenomena citra kota dari berbagai sudut pandang dan konsep-konsep yang juga secara umum terkait dengannya. Pendapat para pakar terhadap citra yang bersifat klasik, seperti pendapatnya Lynch dan Kotler dipaparkan sebagai pengantar awal. Pada bab ini juga dipaparkan “peran” citra kota terhadap kota dan warga.
- II. Bab kedua memuat tinjauan literatur. Pada bab ini dibahas tiga konsep utama yang menjadi basis teoritik penelitian ini. Ketiga teori tersebut adalah Teori Pertumbuhan Kota (Pacione, 2009), *Place Marketing* (Kotler, 1993; Avraham, 2008) dan *Good City Form* (Lynch, 1981). Ketiga teori tersebut akan diulas untuk memberikan gambaran konsep-konsep yang akan diajukan dalam penelitian. Konsep pertumbuhan kota seperti pemicu, proses dan *outcomes*-nya akan dibahas. Konsep persaingan kota-kota, *place image*, *city media image*, *place identity*, *sense of place* dan *place branding* akan

dibahas berdasarkan teori *place marketing*. Sedangkan konsep-konsep kota yang ideal akan digali melalui pemikirannya Lynch.

- III. Bab ketiga memaparkan desain penelitian. Metodologi penelitian ini adalah kualitatif dengan metode penelitian studi kasus. Bagian ini juga akan memaparkan kasus yang diangkat dan unit analisa. Sedangkan pengumpulan data dilakukan dengan memakai teknik analisis isi (*content analysis*).
- IV. Bab keempat memuat pemaparan tentang analisa kota Jakarta yang menjadi kasus, analisa media terhadap kota dan citra kota di media, kesesuaian dengan *good city form* dan dampaknya terhadap *place marketing*.
- V. Bab kelima memuat pemaparan dan analisa tentang kota Surabaya
- VI. Bab keenam memuat pemaparan dan analisa tentang kota Bandung
- VII. Bab ketujuh merupakan penutup. Dalam bab ini dipaparkan kesimpulan penelitian, diskusi dan rekomendasi.



2. TINJAUAN TEORI

Perkembangan citra kota ternyata sejalan dengan perkembangan kota. Awalnya, studi citra kota merupakan hasil interaksi warga dengan lingkungan fisik kota. Perkembangan kota terutama karena faktor ekonomi, teknologi komunikasi dan informasi serta globalisasi, membuat media massa juga berperan memproduksi citra kota-kota. Perbedaannya, citra yang diproduksi media massa ternyata memiliki jangkauan luas melewati batas – batas spasial.

Place marketing adalah salah satu cara pembangunan perkotaan untuk menghadapi persaingan kota-kotadi era kapitalisme mutakhir (Paddison, 1993: 339–340). Persaingan kota-kota karena perkembangan ekonomi global yang merupakan determinasi penting semenjak abad ke – 19mendorong persaingan tempat dan lokasi dalam perekonomian global. Perkembangan kota dengan segala penyebabnya yang dipaparkan dalam tinjauan teori ini akan menggunakan perspektif yang digunakan oleh Pacione dalam bukunya *Urban Geography* (2009).

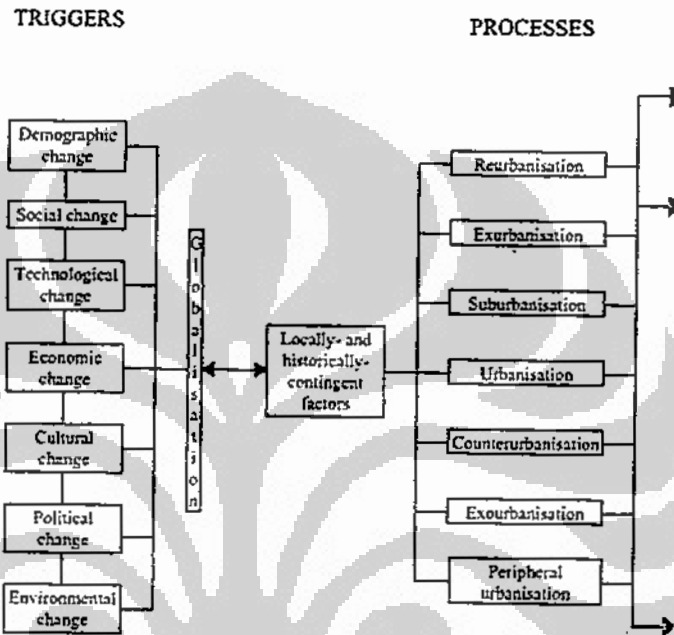
Citra kota tentu saja sebaiknya diukur melalui dimensi kinerja kota yang ideal karena kota hadir untuk manusia dan budaya (Lynch, 1981: 112). Citra kota harus mewakili keberadaan kota bagi warga dan merupakan elemen penting dari *place marketing* sejalan dengan dimensi kinerja kota yang ideal. Karenanya dalam tinjauan teori ini juga akan dibahas dimensi – dimensi kinerja kota yang ideal tersebut.

Perkembangan ekonomi global yang berpengaruh lokal serta pemanfaatan teknologi komunikasi dan informasi dalam *place marketing*telah membangun interaksi baru antara tempat dengan orang (Kotler, 1993; Avraham, 2000; Avraham 2008; Kavaratzis, 2004; Kavaratzis, 2008). Kota adalah suatu *brand*. Sebagai *brand*, kota adalah “produk” yang dikomunikasikan kepada konsumen, yaitu pemangku kepentingan kota. Kota berkomunikasi melalui lansekap, perilaku, struktur organisasi dan infrastruktur. Semua ini adalah pesan yang terekam di media massa yang kemudian direproduksi untuk disebar. Proses reproduksi yang disertai evaluasi media massa menciptakan citra kota.

Berikut urutan–urutanpemikiran di atas disusun menjadi kajian teoritik penelitian ini.

2.1 PERKEMBANGAN KOTA

Pacione membangun kerangka pemikiran tentang perkembangan perkotaan. Secara umum perkembangan meliputi pemicu (*triggers*), proses (*proceses*), dan dampak (*outcomes*). Kerangka kerja (*framework*) berikut merupakan penjabaran tentang pemicu dan proses.



Gambar 2.1. Pemicu dan Proses dalam Perkembangan Perkotaan (Pacione, 2009: 4–5)

Penelitian ini mengupas tentang citra kota di media massa. Kota yang menjadi objek penelitian adalah Jakarta, Surabaya, dan Bandung. Terlebih dahulu akan dibahas perkembangan ketiga kota tersebut berdasarkan kerangka kerja Pacione di atas, yaitu pemicu global, proses, dan dampak. Elemen – elemen yang menjadi pemicu seperti pengaruh demografi, sosial, kultural, teknologi, lingkungan, dan – yang paling utama – pengaruh ekonomi dan politik akan dibahas, selain juga pengaruh globalisasi yang membentuk sejarah kota dan kondisi komtemporer Jakarta, Bandung, dan Surabaya. Pembahasan memanfaatkan data sekunder dari buku, jurnal, dan makalah ilmiah sebagai sumbernya.

Pada fase proses akan dilihat sejauh mana kota-kota tersebut mengalami proses urbanisasi. Kemudian fase proses tersebut akan terus dievaluasi untuk melihat sudah sejauh mana urbanisasi berkembang. Apakah sudah memasuki tahap selanjutnya seperti suburbanisasi, eksurbanisasi

atau konterurbanisasi. Penelitian akan memakai sumber data lain untuk melihat perkembangan tersebut, seperti penambahan penduduk, perluasan fisik kota, dan pengaruh administrasi. Sumber data adalah buku, jurnal ilmiah, makalah, dan data BPS masing-masing kota.

Pembahasan Jakarta, Bandung dan Surabaya dari pemberitaan media massa cetak akan dilihat dari elemen sistim kota, urbanisme dan lokasi kota. Elemen urbanisme akan memotret tentang gaya hidup, *sense of place*, lingkungan beserta turunannya. Sedangkan elemen lokasi urban akan mendapat porsi yang cukup banyak mengingat pemberitaan tentang pemanfaatan lokasi urban untuk ekonomi, politik, transportasi, perumahan dan politik mendapat sorotan yang cukup banyak dari media massa cetak.

Jadi, penelitian ini memakai kerangka kerja Pacione dalam menelaah kota-kota tersebut dari pemicu global secara umum, maupun pemicu yang paling dominan mempengaruhi perkembangan kota. Elemen proses akan dibahas dengan sebelumnya menentukan apakah ketiga kota tersebut telah mengalami urbanisasi dan suburbanisasi. Sedangkan dari elemen hasil akan dilihat perkembangan urbanisme dan pemanfaatan lahan kota.

Di bawah ini adalah penjelasan kerangka pemikiran Pacione yang menjadi acuan penelitian ini.

2.1.1 PEMICU GLOBAL

Pacione (2009:3 – 17) mengembangkan kerangka kerja (*framework*) untuk membahas perkembangan kota berdasarkan pemicu (*triggers*), proses dan dampak (*outcomes*). Ia menyatakan bahwa pemicu perkembangan kota dapat disebabkan oleh perubahan demografi, perubahan sosial, perubahan teknologi, perubahan ekonomi, perubahan budaya, perubahan politik, dan perubahan lingkungan. Pemicu-pemicu tersebut bertemu dengan globalisasi yang secara timbal balik akan berdampak secara global dan lokal yang membentuk lingkungan perkotaan (2009:3 – 4).

Faktor ekonomi merupakan pengubah yang memiliki kekuatandominan dalam perubahan perkotaan. Hal ini terutamaterjadi semenjak kehadiran kapitalisme fase pertama pada akhir abad ke – 16 sampai dengan akhir abad ke – 19 yang disebut dengan fase *competitive capitalism*. Fase ini ditandai dengan persaingan melalui pasar bebas antara pemain lokal dan global tanpa adanya pembatasan dari pemerintah. Fase ini kemudian dilanjutkan dengan *organized capitalism* pada abad ke – 20 yang terkenal dengan sebutan “*fordism*” *organized capitalism*. “Fordism” adalah

suatu teknik manajemen produksi barang secara massal. Istilah ini diambil dari nama Henry Ford, pemilik pabrik mobil Ford di AS yang mampu memproduksi mobil secara massal dan murah. Produksi barang dilakukan secara terstandarisasi, memanfaatkan teknologi tertentu, seperti mekanisme ban berjalan sehingga tidak membutuhkan tenaga kerja terampil. Mekanisme ini menghasilkan barang murah massal yang bisa dikonsumsi kalangan pekerja sejalandengan meningkatnya pendapatan mereka (Pacione, 2009:3).

Fase terakhir kapitalisme merupakan perpindahan dari industri produk ke industri jasa. Setelah keuntungan fase *fordism* menyusut karena menurunnya keuntungan dari produksi massal, industri bergerak ke ceruk pasar yang lebih terspesialisasi yang disebut dengan *disorganized capitalism* atau *advanced capitalism* (kapitalisme lanjut). Istilah ini menunjukkan mekanisme kapitalisme yang berlawanan dengan *organized capitalism*. Pada fase ini kapitalisme bercirikan produksi skala kecil, memiliki skala ekonomi, terspesialisasi, terkait dengan IT, produksi barang berdasarkan segmen konsumen, dan menguatnya industri jasa dengan pekerja kerah putih. Transisi ke arah kapitalisme lanjut terjadi bersamaan dengan menguatnya globalisasi ekonomi yang memungkinkan perusahaan multinasional beroperasi tanpa batas negara. Evolusi ekonomi kapitalis memainkan peran penting terhadap geografi urban karena setiap fasenya melibatkan perubahan terhadap produksi barang, proses produksi, dan lokasi produksi (Pacione, 2009:3 – 4).

Bersama dengan ekonomi, teknologi juga menjadi faktor pemicu yang mempengaruhi pola perkembangan perkotaan dan perubahannya. Inovasi di bidang teknologi informasi dan komunikasi mempengaruhi struktur dan fungsi ekonomi global. Contohnya adalah pembagian tenaga kerja dalam proses produksi dengan riset dan pengembangan (R & D) yang dapat menempati lokasi berbeda. Inovasi teknologi berawal dari penemuan mesin uap yang berkembang menjadi teknologi robotik, teknologi digital, dan bioteknologi mempengaruhi bentuk urbanisasi yang terjadi. Contoh mencolok adalah teknologi transportasi yang mampu memperluas pengaruh kota sampai ke wilayah suburban (Pacione, 2009:6).

Perubahan demografi merupakan pengaruh langsung dari urbanisasi dan perubahan kota. Perpindahan penduduk dari dan keluar kota membentuk ukuran, konfigurasi, dan komposisi sosial. Di negara berkembang, harapan untuk meningkatkan standar kehidupan mendorong jutaan orang datang ke kota-kota. Sebaliknya di negara maju, kualitas kehidupan didapatkan dengan

tinggal di daerah suburban. Populasi kota-kota dipengaruhi angka kelahiran dan kematian. Selain terkait populasi, demografi menjadi faktor penyebab pertumbuhan atau merosotnya perekonomian dan perubahan politik. Misalnya, pertumbuhan penduduk yang besar menyebabkan pemerintah mengeluarkan kebijakan untuk menghambat lajunya migrasi (Pacione, 2009: 6).

Kota merefleksikan ideologi politik masyarakat. Misalnya, kota – kota di Eropa Timur mencerminkan ekonomi terpusat sehingga pembagian spasial bertujuan untuk menjaga konsumsi yang bersifat kolektif. Pembangunan industri di perkotaan dan penyediaan rumah untuk warga merupakan prioritas. Sejalan dengan runtuhnya komunisme, suburbanisasi dan segregasi sosial meningkat karena mengendurnya kontrol terhadap penggunaan lahan. Contoh lain adalah penguasa kelompok kanan di Amerika Serikat melalui Ronald Reagan dan di Inggris melalui Margaret Thatcher yang menyebabkan subsidi publik berkurang dan peran swasta menguat (Pacione, 2009:60).

Selain penguasa, masyarakat juga merupakan pengubah. Perubahan perilaku masyarakat secara makro akan ikut mengubah karakter kota. Misalnya, perilaku aborsi dan penggunaan alat kontrasepsi mampu mengubah komposisi demografis populasi warga kota (Pacione, 2009:7). Akan halnya budaya sebagai pengubah, tercermin dari menguatnya materialisme sejak akhir tahun 1970 yang menyuburkan budaya konsumsi di perkotaan. Gejala ini menguat dalam pandangan posmodernisme dilihat dari gejala munculnya subkultur berbasis etnis dan budaya berbasis kelas sosial yang disebut dengan budaya alternatif. Dalam pandangan posmodernisme, budaya urban tidak terlepas dari budaya industri (Pacione, 2009:7).

Lingkungan menjadi pengubah terlihat dari perubahan pola urbanisasi dan perubahan kota dalam skala geografis. Secara global, pemanasan global karena efek rumah kaca sebagai output dari perkotaan mengancam kota-kotadi pesisir seperti Bangkok, Jakarta, Venice, dan London. Perubahan kondisi alam mendorong kota – kota untuk memperbaiki sistim pemanasan dan meningkatkan infrastruktur transportasi dan jalan. Fenomena alam seperti gempa dan tanah longsor juga harus diantisipasi (Pacione, 2009:7).

2.1.2 GLOBALISASI

Menurut Robertson (dalam Pacione, 2009: 7) konsep globalisasi mengacu kepada pemadatan (*compression*) dunia dan peningkatan (*intensification*) kesadaran akan kesatuannya. Bukti terjadinya globalisasi ada tiga (3), yaitu globalisasi ekonomi, globalisasi politik, dan globalisasi budaya. Globalisasi ekonomi terlihat dari pengaturan produksi, pertukaran, distribusi, dan konsumsi barang dan jasa. Globalisasi politik terlihat dari pengaturan kekuasaan. Akan halnya globalisasi budaya terlihat dari produksi, pertukaran, dan ekspresi dari simbol yang merepresentasikan fakta, makna, kepercayaan, pilihan, selera dan nilai (Pacione, 2009:8).

Karakter prinsip dari globalisasi adalah sebagai berikut:

1. Globalisasi bukanlah fenomena baru, melainkan telah berlangsung lama dalam sejarah manusia dan semenjak akhir abad ke – 16 mengalami percepatan terutama beberapa dekade belakangan ini menjelang era pasca modern
2. Globalisasi melibatkan peningkatan hubungan sosial melalui pemadatan ruang – waktu secara global, dan ditingkat lokal ia menyebabkan menguatnya identitas lokal yang merupakan bagian dari kesadaran akan kesatuan dunia
3. Pengaruh global lebih kuat mengatur produksi ruang daripada pengaruh lokal
4. Globalisasi terjadi di tingkat kota. Akan tetapi proses ini bersifat dialektis. Globalisasi mendorong perubahan kotadan kota memodifikasi serta melekatkan diri pada globalisasi dengan konteks lokal (kota)
5. Kekuatan global dimediasi oleh kekuatan yang melokal dan menyebar dalam menembus kota dan muncul pada tempat tertentu
6. Ekonomi adalah pengubah dominan dalam globalisasi
7. Globalisasi mengurangi kekuatan pengaruh negara bangsa dan batas-batas politik pada saat bersamaan
8. Globalisasi menyebabkan disparitas terhadap orang dan tempat
9. Perbedaan kepentingan dalam globalisasi menyebabkan terjadi penguasaan dan eksploitasi
10. Mobilitas modal mengurangi pentingnya lokasi
11. Lokasi yang menjadi pusat kontrol dan keuangan merupakan kota-kota global

(Pacione, 2009:8).

2.1.3 GLOKALISASI

Sebagaimana telah dijelaskan di atas, kota (lokal) memiliki hubungan saling mempengaruhi dengan global (globalisasi) dalam mengonstruksi lingkungan urban kontemporer. Proses ini dinamakan glokalisasi, yaitu proses saling mempengaruhi secara bersamaan antara global dan lokal. Proses tersebut berbentuk delokalisasi atau deterritorialisasi dan relokasi atau reteritorialisasi (Pacione, 2009: 9 – 10). Deterritorialisasi adalah migrasi orang-orang dari daerah asalnya ke tempat lain yang biasanya disebabkan perang, bencana atau kelaparan (Gottdiener dan Budd, 2005:19–20). Jika migrasi orang-orang dari daerah asalnya tersebut bisa membentuk organisasi masyarakat berbasis kebudayaan daerah asal, terjadilah apa yang disebut sebagai reteritorialisasi (Gottdiener dan Budd, 2005:20).

Glokalisasi di kota-kota di Amerika Serikat menyebabkan ekonomi perkotaan berperan untuk menghidupkan pasar lokal. Secara politik, glokalisasi penduduk kota memajukan tuntutan agar kota-kota “liveable” dari hubungan saling mempengaruhi kota dan globalisasi. Glokalisasi mendorong hubungan global dengan lokal untuk mengonstruksi dan merekonstruksi kota menjadi bentuk lingkungan kota kontemporer (Pacione, 2009:10).

2.1.4 PROSES PERUBAHAN URBAN

Proses perubahan yang disebabkan interaksi faktor-faktor global dan lokal menghasilkan beberapa bentuk perubahan perkotaan. Proses pertama adalah urbanisasi. Urbanisasi terjadi ketika kota-kota berkembang dengan pembebanan kepada daerah sekitarnya (*countryside*). Proses kedua adalah suburbanisasi dan eksurbanisasi. Suburbanisasi terjadi ketika kota-kota berkembang di daerah pinggir dengan pembebanan kepada pusat kota (*core*). Proses ketiga adalah konterurbanisasi. Konterurbanisasi terjadi ketika pengurangan populasi pusat kota yang jumlahnya lebih besar dari penambahan populasi di pinggir kota. Pusat kota kehilangan aglomerasi yang digantikan oleh pertumbuhan populasi yang pesat di pinggir kota. Proses keempat adalah reurbanisasi. Proses reurbanisasi terjadi ketika kota kembali mendapatkan kembali populasi yang padat (Pacione, 2009:11).

2.1.5 DAMPAK-DAMPAK URBAN

Dampak (*outcomes*) dari proses globalisasi dan perubahan perkotaan secara prinsip ada 3 (tiga). Pertama, terjadi perubahan pada sistem perkotaan (*urban system*) di tingkat lokal, regional,

nasional, dan global. Kedua, terjadi penyebaran budaya kota (*urbanism*). Ketiga, terjadi perubahan pada konstruksi sosio–spasial lokasi kota (*urban places*) (Pacione, 2009:11).

Wujud sistem perkotaan adalah sebagaimana telah disampaikan di atas bersifat lokal, regional, nasional, dan global. Penyebaran budaya urban berbentuk gaya hidup, *sense of place* dan lingkungan buatan. Wujud lokasi urban adalah pemanfaatan lahan untuk tempat tinggal, perdagangan, transportasi, ekonomi, dan politik. Dampak-dampak urban ini memiliki berbagai turunan (Pacione, 2009:5).

Sistem perkotaan membagi suatu wilayah menjadi lokal, regional, nasional, dan global. Bila secara lokal terbentuk kota baru, secara regional akan terbentuk region metropolitan yang ikut membentuk konurbasi dan megalopolis. Konurbasi adalah bergabungnya beberapa kota menjadi suatu kawasan dalam satu koridor. Sedangkan megalopolis adalah wilayah berpenduduk padat yang berpusat pada satu kota. Berdampingan dengan region metropolitan terbentuk *edge cities*, yaitu terkonsentrasinya aktivitas perdagangan dan jasa di daerah suburban yang menunjukkan terjadinya suburbanisasi. Dalam lingkup nasional sistem perkotaan membentuk kota utama (*primate cities*) dan kota megalopolitan (*mega cities*), sedangkan secara global akan terbentuk kota global (*global city*).

Urbanisme adalah gaya hidup, *sense of place*, dan lingkungan buatan. Lingkungan buatan yang tumbuh sejalan dengan kota global mempengaruhi arsitektur dan perilaku sosial, kenyamanan kota, dan kepuasan terhadap tempat tinggal. Bersamaisu–isu lingkungan seperti ketersediaan infrastruktur, kesehatan dan kemakmuran, konsumsi kota, metabolisme kota, dan jejak makanan (*foodprint*) semuanya membangun konsep pembangunan kota berkelanjutan (*sustainable urban development*).

Lokasi kota bersinggungan dengan lingkungan buatan yang telah dijelaskan di atas, selain juga mempengaruhi lingkungan sosial seperti pergeseran kawasan perumahan, segregasi secara sosio–spasial, dan komunitas perkotaan. Bentuk–bentuk lingkungan sosial mempengaruhi dan bersinggungan dengan isu lingkungan, yaitu jejak telapak (*foodprints*). Bentuk–bentuk tersebut juga mempengaruhi harga tanah dan rumah, kelas sosial, etnisitas, dan gaya hidup. Pengaruh bentuk dan turunannya kemudian meluas kepada tingkat kesejahteraan, kemiskinan, deprivasi, diskriminasi, dan eksklusi secara sosial dan finansial. Akhirnya, terbentuk stratifikasi sosial berdasarkan kelas, komunitas tergentang (*gated communities*) kawasan tempat tinggal kumuh,

kawasan ilegal, dan kelas sosial marjinal. Lokasi kota juga membentuk penggunaan lahan yang dapat berbentuk kawasan perumahan, perdagangan, transportasi, ekonomi, dan politik. Penggunaan kawasan lahan untuk perumahan yang bersifat privat dan publik memunculkan isu kualitas dan kemampuan daya beli terhadap rumah, rumah yang ditinggalkan, pemindahan (penggusuran), tuna wisma, regenerasi, dan gentrifikasi.

Kawasan perdagangan yang terencana dan tidak terencana di pusat kota dan suburban melahirkan mal, pengembangan yang terpusat, pusat perdagangan regional, outlet pabrika, dan ruang publik. Transportasi yang bersifat privat dan publik yang memakai moda mobil, bus, kereta api, dan angkutan sewaan menimbulkan isu menonjol tentang masalah transportasi perkotaan dan transportasi berhubungan dengan struktur kota.

Penggunaan lahan secara ekonomi dari rumah tangga, komunitas, kota, nasional, dan global berdasarkan fase kapitalisme melahirkan isu kota industri, kota pasca industri, produksi fleksibel, ruang industri baru, deindustrialisasi, tertierisasi, dan industri budaya. Penggunaan lahan secara ekonomi bersinggungan dengan politik, terutama politik ruang. Bentuk isu turunannya adalah aneksasi, inkorporasi, fragmentasi, dan metropolitanisasi. Penggunaan lahan secara politik juga membentuk kekuasaan dan pemerintahan. Bentuk turunan adalah pemerintah pusat-daerah, bentuk-bentuk pemerintahan kota, dan struktur kekuasaan kota.

Penggunaan lahan secara politik melahirkan kekuasaan dan mengejewantah dalam bentuk pemerintahan kota. Sedangkan struktur kekuasaan kota juga mengejewantah dalam bentuk sistem pemilihan, penguasa kota tersebut, dan pengelolaannya. Sedangkan struktur kekuasaan kota mengejewantah dalam pertumbuhan koalisi politik, rejim kota, klientelisme, dan gerakan sosial kota. Berikut kerangka kerja Pacione secara lebih detil (2009:4-5).

OUTCOMES

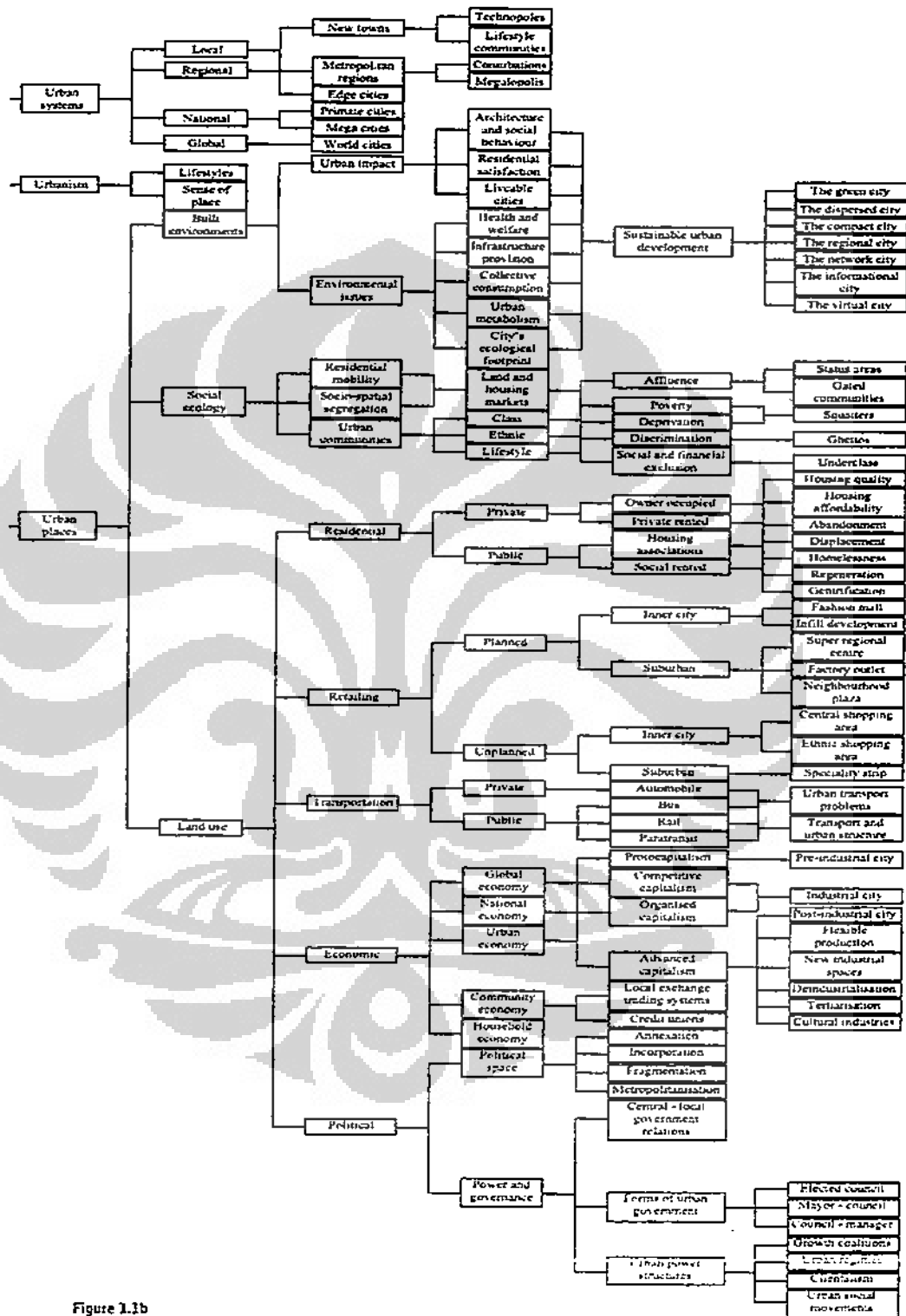


Figure 1.1b

Gambar 2.2. Dampak dalam Perkembangan Perkotaan (Pacione, 2009: 4-5)

2.2 KONSEP DAN TEORI PERKEMBANGAN PERKOTAAN

Pacionemenyebutkan (2009: 18 – 33), identifikasi dan penjelasan tentang distribusi kota-kota, kesamaan, dan perbedaan secara sosio – spasial yang ada terjadi dalam suatu kota dan antarkota menjadi perhatian ahli geografi perkotaan. Setidaknya ada 2 (dua) pendekatan dasar yang menjadi perhatian mereka. Yang pertama adalah distribusi spasial kota-kota dan hubungan antar kota tersebut yang termasuk ke dalam studi tentang sistem kota-kota (*study of system of cities*). Kedua adalah perhatian terhadap struktur internal dari lokasi perkotaan yang termasuk ke dalam studi kota sebagai suatu sistem (*study of the city as a system*) (2009:18).

Pendekatan tentang konsep perkotaan membutuhkan pemahaman perbedaan antara lokasi perkotaan (*urban place*) dan perkotaan (*urban*) itu sendiri. Perbedaannya tidak sekedar perbedaan semantik tetapi perbedaan perkotaan sebagai suatu entitas dan perkotaan sebagai suatu kualitas. Perkotaan sebagai suatu entitas memiliki 4 (empat) ciri, yaitu ukuran populasi, basis ekonomi, kriteria administratif, dan fungsi (Pacione, 2009:19 – 20).

Menurut Pacione (2009: 20), ukuran populasi (*population size*) dicirikan dengan jumlah populasi yang lebih besar dari perdesaan dan kapan satu lokasi perdesaan dapat dinyatakan sebagai perkotaan. Ukuran ini berubah berdasarkan ruang dan waktu. Basis ekonomi secara umum membedakan basis produksi. Daerah perkotaan berbasiskan industri dan jasa. Sedangkan daerah perdesaan berbasiskan pertanian. Kriteria perkotaan secara administratif diputuskan pemerintah pusat yang terkadang menimbulkan masalah karena mengabaikan ciri-ciri fisik lokasi. Fungsi menunjukkan peruntukan lokasi, misalnya di AS berdasarkan sensus populasi untuk menentukan jenis kota sebagai metropolitan atau mikropolitan.

Kontras dengan pendekatan yang melihat perkotaan secara fisik, konsep perkotaan sebagai suatu kualitas (*the urban as a quality*) berhubungan dengan makna lokasi perkotaan dan dampak dari suasana kehidupan perkotaan terhadap gaya hidup dan sebaliknya. Karenanya para ahli geografi perkotaan mengidentifikasi makna perkotaan melalui 2 (dua) pendekatan utama, yaitu pemetaan kognitif (*cognitive mapping*) dan urbanisme sebagai cara hidup (*urbanism as a way of life*) (Pacione, 2009:21).

Pemetaan kognitif biasanya dimanfaatkan para perencana dan psikolog lingkungan sebagai teknik untuk menggali dunia subjektif lokasi perkotaan untuk mendapatkan pemahaman perilaku manusia dalam lingkungan perkotaan dan meningkatkan kualitas hidup di perkotaan. Secara

tradisional, pemetaan kognitif memberikan pemahaman subjektif tentang representasi spasial lingkungan perkotaan. Sedangkan urbanisme sebagai cara hidup merupakan pengidentifikasian perkotaan dan perdesaan berdasarkan gaya hidup sebagaimana yang disampaikan Wirth (1938 dalam Pacione, 2009: 22). Menurut Wirth, urbanisasi adalah proses yang mendorong terjadinya erosi moral masyarakat sejalan dengan melemahnya komunitas. Wirth beranggapan bahwa perkotaan adalah suatu bidang spasial yang memberikan pengaruh lingkungan terhadap para individu. Dia juga membandingkan sistem kehidupan perkotaan yang tidak terorganisasi seperti sistem masyarakat dalam skala kecil di perdesaan. Akan tetapi pendekatan mutakhir menolak pemisahan perkotaan–perdesaan yang dianut Wirth ini (Pacione, 2009:22).

Penolakan datang dari berbagai pakar seperti Harvey dan Castells yang berpandangan bahwa pemisahan perkotaan–perdesaan tidak memadai untuk menjelaskan gaya hidup kota. Menurut dua pakar tersebut, gaya hidup urban lebih merupakan dorongan kapitalisme yang mampu bergerak melewati batas fisik kota. Pengaruh globalisasi, polarisasi sosial, fragmentasi budaya, dan perkembangan teknologi informasi dan komunikasi melahirkan subbudaya dan ruang perkotaan yang didefinisikan sebagai gaya hidup komunitas (Pacione, 2009:22).

Pacione melihat pentingnya konsep “*space*” (ruang) dan “*place*” (tempat) dalam melihat persoalan perkotaan. Menurutnya, tempat adalah lokasi yang unik dan khusus yang berada pada ruang tempat berlangsungnya aktivitas manusia secara reguler. Oleh karena itu tempat menjadi basis dari *sense of identity* manusia sebagaimana juga menjadi *sense of community*. Singkatnya, tempat adalah lokasi khusus pada ruang di mana manusia tinggal dan bekerja serta membangun hubungan. Para pakar juga melihat pentingnya keberadaan tempat. Tempat adalah konsep sentral dimana konstruksi sosial berlangsung di perkotaan dan memberikan makna bagi penghuninya. Konstruksi tempat perkotaan dalam perkembangan kontemporer juga dipengaruhi oleh keberadaan kota sebagai pusat produksi dan menjadi pusat konsumsi (Pacione, 2009:22).

2.3 GOOD CITY FORM

Kaiser menyatakan pembangunan terhadap suatu kawasan dan pemanfaatan lahan haruslah mempertimbangkan hubungan antara lingkungan dan kualitas hidup penghuninya. Pernyataan Kaiser bersumber dari pemikiran Lynch sehingga konsep pemanfaatan lahan kota berdasarkan pada nilai–nilai sosial (Kaiser; Godschalk; Chapins, 1995: 43). Pada bagian pendahuluan tulisan ini telah disampaikan bahwa keberadaan kota seharusnya adalah untuk kepentingan warga.

Pendekatan normatif ini diusung Kevin Lynch dalam bukunya yang berjudul *The Good City Form* (1981). Lynch berpendapat bahwa keberadaan suatu kota seharusnya sejalan dengan ide-ide yang mendukung bentuk kota yang baik dan berbagai alasan pendukungnya. Lynch juga menyatakan bahwa kota yang baik memiliki dimensi-dimensi yang mendukung kinerja suatu kota (1981:112 – 120).

Dimensi kinerja kota memiliki 3 (tiga) tolok ukur. Pertama, dengan mengeksplorasi hubungan antara bentuk (tempat) dan tujuan yang ada pada spesies tertentu dan pemukiman manusia. Indikator ini berguna untuk mengetahui kemampuan beradaptasi manusia, misalnya terhadap berbagai kelompok sosial. Kedua, kinerja kota dapat dilihat dengan menambahkan deskripsi bentuk spasial dari tempat yang memiliki institusi sosial tertentu dan sikap mental yang terbentuk. Sedangkan yang ketiga, kinerja kota tidak bisa digeneralisasi. Tolak ukur yang digunakan sebaiknya merupakan dimensi, yaitu sejumlah karakter-karakter yang dapat diidentifikasi, berdasarkan keutamaan suatu kota terhadap kualitas spasial yang dapat diukur sejalan dengan keinginan berbagai kelompok warga kota untuk mencapai posisi tertentu. Karenanya, dimensi ini bersifat “kurang lebih” (*more or less*) (Lynch, 1981:112).

Dimensi-dimensi kinerja kota untuk menjadi petunjuk kebijakan memiliki 9 (sembilan) karakteristik (Lynch, 1981: 112-113), yaitu:

1. Merujuk kepada keutamaan bentuk spasial kota, yaitu mengutamakan manusia dan budaya
2. Bersifat umum, meliputi hal-hal yang eksplisit, sampai ke hal-hal khusus
3. Dapat beradaptasi dengan tujuan penting dan nilai dari berbagai budaya
4. Meliputi semua fitur dari permukiman yang relevan, khususnya untuk nilai-nilai dasar
5. Berbentuk dimensi kinerja yang bisa diaplikasikan terhadap nilai yang berbeda
6. Lokasi dari dimensi – dimensi teridentifikasi dan terukur sesuai dengan prinsip “kurang lebih” berdasarkan data yang tersedia
7. Berada dalam level yang sama untuk digeneralisasikan
8. Jika memungkinkan, bersifat independen, tidak bergantung kepada setting tertentu
9. Idealnya bisa beradaptasi dengan berbagai perubahan sepanjang waktu

Setelah mengutarakan karakteristik yang menjadi petunjuk kebijakan dimensi kinerja kota, Lynch kemudian memadukan berbagai sumber untuk menyusun dimensi tersebut dari berbagai

aspek, seperti budaya, politik ekonomi, dan spasial–nonspasial. Semua ini bersifat “kurang lebih”. Lynch memberikan pandangan bahwa penjelasan dimensi kinerja kota lebih dekat dengan penjelasan tentang ekologi. Karenanya, menurut Lynch, ekosistem yang merupakan wujud dari ekologi dalam praktek keseharian lebih mirip dengan permukiman (*settlement*). Bahkan metafor ekosistem banyak dimanfaatkan sebagai konsep dalam dimensi kinerja kota Lynch (1981:115).

Dimensi–dimensi kinerja kota tersebut terbagi menjadi 2 (dua). Pertama, dimensi dasar kinerja kota adalah vitalitas, *sense*, *fit*, *access* dan *control*. Dimensi–dimensi ini akan dievaluasi melalui metakriteria dengan pendekatan *cost–benefit*. Metakriteria tersebut adalah *justice* dan *efficiency*. Berikut dimensi kinerja tersebut (Lynch, 1981: 118).

Tabel 2.1. Dimensi Kinerja Kota Lynch (1981:118)

Vitalitas	Sejauh apa bentuk permukiman mendukung fungsi – fungsi vital, baik kebutuhan biologis maupun kemampuan manusia, dan diatas itu semua bagaimana permukiman tersebut mendukung kelangsungan hidup manusia
Sense	Sejauh apa permukiman dapat dipersepsikan secara jelas, dibedakan secara mental, dan dibentuk dalam ruang dan waktu oleh pemukimnya, serta sejauh apa struktur mental tersebut memiliki hubungan dengan nilai – nilai dan konsep yang dimiliki pemukimnya
Fit	Sejauh apa bentuk dan kapasitas ruang, kanal, dan perlengkapan yang dimiliki permukiman sesuai dengan pola dan kuantitas kegiatan yang biasa dilakukan orang – orang yang tinggal didalamnya, baik saat ini maupun untuk masa yang akan datang
Access	Kemampuan untuk menjangkau orang lain, aktivitas, sumber daya, pelayanan, informasi atau tempat lain
Control	Sejauh apa penggunaan dan akses ke ruang dan aktivitas, termasuk terkait pembuatan, perbaikan, modifikasi, dan pengelolannya dapat dikendalikan oleh mereka yang menggunakan, bekerja, atau tinggal disana
Efisiensi	Aspek biaya yang digunakan untuk menciptakan dan memelihara permukiman untuk mencapai pemenuhan kelima dimensi diatas. Kriteria ini digunakan untuk menyeimbangkan apa yang didapatkan antara nilai – nilai yang berbeda (<i>different values</i>)
Justice	Terkait distribusi manfaat dan biaya lingkungan kepada orang – orang yang tinggal disana. Kriteria ini digunakan untuk menyeimbangkan apa yang didapatkan oleh tiap orang.

Dalam pembahasan penelitian ini, dimensi-dimensi Lynch akan menjadi alat evaluasi isu-isuperkotaan yang muncul menjadi berita di media cetak. Dua metakriteria, efisiensi dan keadilan, akan mempertajam evaluasi tersebut. Efisiensi (Lynch, 1981:221–225) adalah kriteria keseimbangan yang terkait dengan tingkat pencapaian dan ketidaktercapaian dari kinerja-kinerjakota. Efisiensi pemukiman dapat dibandingkan hanya dengan melihat dimensi yang memiliki pencapaian kinerja terbaik. Karena relativitas nilai pembanding, efisiensi hanya dapat dievaluasi dengan memakai nilai yang bersifat konstan. Sedangkan penilaian yang bersifat subyektif dapat juga dilakukan sebagaimana penilaian pihak-pihak terhadap dimensi kinerja kota yang sehari-hari.

Perbandingan efisiensi dilakukan dengan memakai pendekatan biaya dan manfaat untuk melihat kinerja kota dalam kurun waktu tertentu. Penilaian ini hanya mempertimbangkan biaya awal dan manfaat berjalan dengan mengabaikan biaya berjalan dan manfaat langsung. Artinya, manfaat baru dapat dirasakan setelah pengorbanan untuk pembangunan dilakukan. Sebaliknya, penilaian biaya dan manfaat perlu juga melihat aliran dari nilai-nilai dan biaya-biaya.

Kritik terhadap penilaian biaya dan manfaat terjadi karena cara ini akan mengabaikan bidang-bidang nonspasial. Penilaian biaya dan manfaat menyebabkan pembangunan kota berorientasi menjadi kota hemat mengabaikan konsekuensi dari berbagai pengurangan biaya tersebut. Pandangan ini hanya melihat persoalan secara eksternal. Misalnya, penghematan energi dengan memotong biaya energi seharusnya dilakukan dengan membangun permukiman yang juga hemat mengonsumsi energi. Karena biaya juga harus dilihat dalam konteks internalnya. Artinya, penghematan tidak melulu memakai indikator ekonomi tetapi indikator-indikator yang bersifat menyeluruh. Persoalan ini bisa digambarkan bahwa suatu kota yang efisien menawarkan akses yang tinggi tanpa kehilangan kontrol atau kota yang memiliki citra dengan keterbacaan yang tinggi dan juga memberi peluang untuk membaca masa depan kota.

Pendekatan yang hanya mementingkan penghematan akan menimbulkan potensi konflik dalam berbagai bentuk. Karenanya dimensi keadilan (*justice*) (Lynch, 1981: 225–235) dimanfaatkan untuk menjadi kriteria yang menemani efisiensi agar distribusi dapat dilakukan dengan merata. Selama ini keadilan telah ditegakkan dalam pendekatan budaya, keturunan, dan kekuasaan. Tetapi penegakan keadilan dalam efisiensi memakai pendekatan kemampuan seseorang untuk membayar. Kemampuan membayar bersumber dari berbagai kemampuan individual dan upaya

produktif. Oleh karena itu, pendekatan ini adil untuk semua pihak. Keuntungannya, distribusi dengan memakai mekanisme pembayaran dengan uang lebih sederhana dan memberikan kebebasan kepada setiap individu untuk memilih. Ketidakadilan akan terjadi dengan mekanisme pembayaran jika tidak semua orang memiliki jumlah uang yang sama. Akan tetapi, ada beberapa jenis barangnya yang distribusinya lebih baik tidak merata.

Hubungan keadilan dengan dimensi-dimensi kinerja kota bersifat kualitatif dan kompleks. Karenanya, petunjuk yang bisa menggeneralisasikan sulit untuk diwujudkan, misalnya persamaan tingkat pendapatan. Akan tetapi, hal-hal yang krusial bisa dikedepankan. Setiap orang memiliki kebutuhan dasar vital seperti makanan, udara dan air bersih, serta proteksi dari bahaya dan racun. Dari dimensi citra, keadilan mungkin tidak sekuat vitalitas. Pada dimensi pemahaman, hubungannya lebih bersifat emosional dan intelektual. Dimensi akses melihat keadilan penting. Orang cacat, orang berusia lanjut, orang miskin, ras, kelas dan gender yang tersubordinasi membutuhkan sekali keadilan. Sedangkan hubungan keadilan dengan fit, ada kompleksitas masalah di dalamnya. Hubungan keadilan dengan kontrol sangat dekat karena keadilan adalah salah satu mekanisme kontrol yang penting.

2.4 PLACE IMAGE DAN PLACE MARKETING

2.4.1 PLACE, IDENTITY DAN IMAGE

Place Image merupakan elemen atau urutan dari proses *place marketing* dan *place branding*. Dalam kedua proses tersebut dibutuhkan *place identity*. Analisa *place image* dari pemberitaan media cetak yang akan dianalisa dalam penelitian ini juga merupakan turunan dari konsep *place marketing*. Karenanya ketiga konsep tersebut (*place*, *identity*, dan *image*) akan dibahas terlebih dahulu satu demi satu.

2.4.1.1 PLACE

Menurut Edward Relph, awalnya tempat (*place*) secara sederhana dalam geografi dipahami sebagai nama suatu lokasi. Semenjak tahun 1960 – bersama dalam studi geografi, arsitektur, dan psikologi – pemahaman tentang konsep tempat menjadi lebih kompleks. Tempat dipahami sebagai pengalaman dan fenomena sosial berdasarkan pemaknaan terhadap suatu teritori. Tempat merupakan subyek yang selalu berubah-ubah dalam kehidupan sehari-hari. Perubahan makna tentang tempat sejalan dengan perubahan aktual karakter tempat tersebut yang terkait dengan

kombinasi berbagai perubahan, seperti komunikasi elektronik, perjalanan massal, dan pertumbuhan perdagangan global (Relph, 1996:906).

Perubahan interpretasi tentang tempat secara filosofis maupun kronologis semenjak 1960 merefleksikan pergeseran trend dari fenomenologi ke analisa kritisekonomipolitik. Dalam kerangka bahasa, kata tempat bisa mewakili makna secara umum yang merujuk kepada skala atau tipe dari suatu lingkungan. Menurut Aristotle, tempat mengacu kepada dimensi yang terukur dari ruang (*space*) yang berisikan sesuatu. Misalnya, tempat buku adalah ruang yang diisi oleh buku tersebut. Sedangkan kota secara sederhana adalah ruang yang berisikan gedung-gedungan dan jalan-jalan (Relph, 1996:907).

Penolakan terhadap pendapat Aristotle datang dari Eric Walter, seorang psikiater sosial. Menurutnyatempat adalah wadah yang tidak dapat dipisahkan dari isinya, sebagaimana pemisahan wadah dengan isinya yang disampaikan Aristotle. Tempat adalah salah satu aspek yang fundamental dalam kehidupan manusia. Pendapat Walter ini merujuk kepada pemikiran Plato yang menyebutkan bahwa tempat adalah akar kehidupan manusia. Walter mengutip pernyataan Platodalam *Timaeus, ...* "place (*"topos"* dalam bahasa Yunani) *is one the great modes being in universe, as it were, the nurse of all becoming...*". Berangkat dari pendapat Plato tersebut, Walter menyampaikan definisinya sendiri tentang tempat. Tempat adalah lokasi dari pengalaman, wadah berbagai bentuk, kekuasaan, perasaan, dan makna. Penegasan terhadap pengalaman dan makna mengindikasikan adanya hubungan mendalam antara tempat dengan penghuninya, yang tidak dapat dipisahkan kecuali oleh perubahan yang radikal (dalam Relph, 1996: 907).

Definisi tempat sebagai teritori makna dibandingkan tempat sebagai wadah dari benda-benda lebih mencerminkan pandangan fenomenologi yang akan menjadi basis konseptual terkait tempat dalam penelitian ini. Fenomenologi adalah filosofi yang menyatakan bahwa dunia adalah sebagaimana yang secara langsung dialami oleh manusia. Fenomenologi memahami bahwa tempat terkait erat dengan gedung-gedung, lansekap, komunitas, aktivitas, dan makna yang terbentuk dari berbagai pengalaman para penduduk dan pendatang. Dari perspektif ini, tempat adalah fenomena eksistensial dan tempat bukan hanya sekedar obyek geografi untuk dipelajari. Tempat adalah yang di situ kita hidup (Relph, 1996:908).

Pengertian tempat tersebut mendapatkan pengakuan dalam diskusi mutakhir tentang masalah ini dari berbagai perspektif akademik. Para pakar (dalam Relph, 1996: 908) masing – masing membahas dalam karya-karyanya. Geografer dan Arsitek Clare Cooper–Marcus dan Wendi Francis (1990) dalam buku *People Place* mengangkat tentang kualitas taman kota dan ruang publik sebagai lingkungan buatan dilihat dari cara pemanfatannya oleh orang–orang dan pengalaman yang didapatkan. Sharon Zukin, seorang sosiolog yang memiliki orientasi pada bidang ekonomi mendefinisikan tempat sebagai "teritori...suatu konsentrasi manusia dan aktivitas ekonomi...sebagai artefak budaya dari konflik sosial dan kohesi". Sedangkan John Logan dan Harvey Molotch berargumentasi dalam buku *Urban Fortunes: The Political Economy of Place* (1991) dan menyatakan bahwa atribut–atribut tempat merupakan hasil dari aksi sosial daripada sepetak tanah. Pendekatan geografis semakin bersifat inklusif dan diisi dengan pemahaman bahwa tempat adalah kombinasi dari lansekap, aktivitas sosial dan ekonomi, dan makna. Tingkat kepentingannya bersifat relatif, tergantung dari karakter tempat dan bias sang geografer.

2.4.1.2 IDENTITY

Identity yang dalam bahasa Indonesia dikenal dengan istilah "identitas" berasal dari kata bahasa Latin yaitu "idem" (*same*) yang memiliki kata turunan "*identical*" (Lawler, 2008:2). Identitas bermakna "sama/kesamaan" yang dengan sendirinya secara oposisional membuka makna "beda/perbedaan". Makna penting lainnya dari identitas adalah bahwa seseorang tidak hanya identik dengan diri sendiri tetapi juga bisa identik dengan pihak–pihak lain. Penyebabnya adalah seseorang memiliki identitas yang sama seperti bangsa dan warna kulit. Intinya, identitas membuat kita berbeda karena unik, tetapi pada saat yang bersamaan kita bisa memiliki berbagai kesamaan (Lawler, 2008:2). Kata identitas (*identity*) memiliki kata turunan lainnya, yaitu "identifikasi" (*identification*). Dalam menentukan identitas seorang perempuan, maka perempuan tersebut akan melakukan identifikasi kepada kelompok perempuan (Lawler, 2008:2).

Place identity adalah frase yang terbentuk dari dua kata, yaitu *place* dan *identity*. Konsep *place* dan *identity* merupakan penggabungan perspektif teori, yaitu *Social Identity Theory* (SIT), *Place Identity* (PI) dan *Identity Process Theory* (IPT) (Hague, tt:3–6). SIT adalah pengetahuan individu yang tergabung dalam suatu kelompok sosial tertentu yang melibatkan emosi dan nilai-nilai. SIT dapat mendefinisikan kebangsaan seseorang, budaya, agama, status sosial, dan keluarga. Definisi terhadap kelompok–kelompok tersebut dijadikan sebagai rujukan identitas diri. Orang–orang membangun struktur pemikiran tentang dirinya dan orang lain berdasarkan kategori sosial.

Karenanya konsep yang berbeda tentang kelompok juga akan menyebabkan citra diri yang berbeda.

PI yang bersumber dari berbagai disiplin ilmu kemudian dalam psikologi lingkungan menfokuskan diri pada permasalahan hubungan antara orang-orang dengan lingkungannya dari berbagai sudut pandang. *Place attachment* adalah konsep yang dibahas dalam disiplin ilmu ini. *Place attachment* yang terkait erat dengan *place identity*, adalah perasaan kedekatan seseorang terhadap suatu tempat. Tempat tersebut dirasakan menjadi bagian dari diri seseorang. Ketika keterikatan seseorang kepada suatu tempat menguat, maka orang tersebut akan melakukan identifikasi diri dengan tempat. Hasilnya, konsep diri berbasiskan kepada tempat.

PI juga dideskripsikan sebagai ketergabungan seseorang dengan suatu tempat menjadi konsep diri yang lebih luas. Dalam konteks ini *place attachment* adalah bagian dari PI. *Place attachment* ternyata juga dapat membangun tanggung jawab seseorang terhadap lingkungan. Menurut Cuba dan Hammon, *place attachment* muncul ketika seseorang memiliki hubungan secara emosional dengan suatu tempat yang memiliki sumber daya alam (dalam Vaske dan Korbin, 2001:2). Tempat tersebut memiliki makna secara emosional karena adanya pengalaman dan komitmen terhadap suatu sumber daya. Jika keterikatan terhadap sumber daya tersebut memiliki dampak lain terhadap hidupnya (manfaat), maka seseorang kemungkinan besar memiliki perilaku yang bertanggung jawab terhadap lingkungan sumber daya tersebut (Hines; Relp; Tuan dalam Vaske dan Korbin, 2001:2).

Place attachment memiliki 2 (dua) indikator, yaitu *place dependence* dan *place identity*. *Place dependence* adalah *attachment* yang bersifat fungsional. Dalam *place dependence* keterikatan terhadap suatu tempat, misalnya sumber daya alam, merupakan suatu proses yang terus berlangsung. *Place identity* adalah *attachment* yang bersifat emosional. Keterikatan seseorang kepada suatu tempat juga terus berkembang. *Place dependence* yang berlangsung secara terus menerus bisa membangun *place identity* (Vaske dan Korbin, 2001:2).

Proses bergabungannya *place* dan *identity* perlu dijelaskan mengingat cukup banyaknya teori yang mendukung. Twigger-RossdanUzzell memakai model proses identitas untuk menjelaskannya dengan memakai kerangka kerja yang dikembangkan oleh Breakwell. Breakwell mencoba melihat hubungan antara tempat dengan identitas sebagai kajian dari psikologi lingkungan (dalam Twigger-Rossdan Uzzel, 1996). Menurut Twigger-Rossdan Uzzel, ada 2

(dua) hal yang mengaitkan tempat dengan identitas. Pertama adalah identifikasi tempat (*place identification*), yang merupakan ekspresi identifikasi seseorang dengan suatu tempat. Seseorang yang berasal dari London menyebutnya dirinya "Londonner". Dalam konteks ini identitas lebih merupakan kategori sosial dan memiliki aturan yang sama dengan identifikasi sosial dalam teori identitas sosial. Pemikiran ini sejalan dengan SIT (Twigger–Rossdan Uzzel, 1996: 205–206). Dalam tulisannya, Twigger–Rossdan Uzzel mengutip Hogg dan Abram yang menyatakan bahwa identifikasi tempat mengekspresikan keanggotaan kelompok seseorang yang didefinisikan berdasarkan lokasi. Jika posisi ini diterima, maka identifikasi tempat adalah identifikasi sosial. Twigger–Rossdan Uzzel menolak posisi ini karena mengabaikan hubungan antara seseorang dengan lingkungan fisiknya.

Pemikiran kedua yang menghubungkan tempat dengan seseorang adalah pemikiran Proshanky. Proshanky menyatakan bahwa identitas tempat adalah salah satu aspek dari identitas yang sejajar posisinya dengan identitas sosial, yaitu proses sosialisasi seseorang dengan lingkungan fisiknya (dalam Twigger–Rossdan Uzzel, 1996:205–206). Meminjam pemikiran Rochberg–Hattonyang menyatakan bahwa obyek dan tempat adalah suatu konsep yang dapat disatukan sebagai konsep diri (*self-concept*), Twigger–Rossdan Uzzel mendukung pencarian suatu konsep yang tidak mengutamakan baik kategori sosial maupun kategori tempat. Karenanya, mereka mencoba menggali model proses identitas Breakwell untuk menawarkan 4 (empat) prinsip identitas, yaitu *self-esteem*, *self-efficacy*, *distinctiveness* dan *continuity* (1996:206).

Breakwell menganggap identitas seharusnya dikonsepsikan sebagaimana organisme biologis yang bergerak sepanjang waktu, berkembang melalui akomodasi, asimilasi, dan evaluasi dari dunia sosial. Seleksi informasi untuk diakomodasi, asimilasi, dan evaluasi dibangun berdasarkan 3 (tiga) prinsip, yaitu keunikan (*distinctiveness*), keberkelanjutan (*continuity*), dan penghargaan terhadap diri (*self-esteem*). Ketiga proses tersebut melahirkan keunikan untuk seseorang, berkelanjutan sepanjang waktu dan situasi, serta membangun nilai-nilai individual atau nilai-nilai sosial seseorang. Prinsip keempat yang ditambahkan adalah nilai kegunaan (*self-efficacy*) (dalam Twigger-Ross dan Uzzel, 1996:206).

Prinsip pertama dari identitas adalah keinginan untuk memantapkan keunikan personal yang dibandingkan dengan suatu tempat. Riset identitas permukiman dan identitas komunitas oleh Feldman dan Hummon memfokuskan pada persepsi keunikan seseorang yang diasosiasikan

dengan kota atau negara. Riset tersebut menunjukkan keunikan gaya hidup seseorang terkait erat tipe relasi dengan daerah asalnya, yang memang berbeda dengan tipe relasi lainnya (Twigger-Rossdan Uzzel, 1996:207).

Studi Hummon menjelaskan bahwa seseorang mengidentifikasi diri tidak hanya sebagai warga kota, tetapi juga karena berbagai manfaat yang mereka dapatkan karena terasosiasi dengan kota tersebut. Manfaat ini kontras dengan orang-orang yang tinggal di suburban atau pedesaan bahkan sampai pada persoalan gaya hidup. Kesimpulannya, ada bukti yang meyakinkan bahwa orang-orang memakai identifikasi tempat untuk membedakan dirinya dengan pihak-pihak lain. Fungsi keterikatan kepada tempat lebih bersifat sama dengan kategori sosial. Karenanya identifikasi tempat dapat disamakan dengan identifikasi sosial (Twigger-Rossdan Uzzel, 1996:207).

Prinsip kedua, yaitu keberlanjutan, adalah keinginan untuk melindungi keberlanjutan konsep diri. Keberlanjutan meliputi waktu masa lalu dan masa sekarang. Setidaknya ada 2 (dua) tipe keberlanjutan yang merupakan bentuk hubungan seseorang dengan lingkungannya. Pertama, *place-preferent continuity* dan, yang kedua, *place-congruent continuity*. Dalam *place-preferent continuity*, sebuah tempat merupakan acuan pada masa lalu. Mempertahankan hubungan dengan tempat tersebut menyediakan keterikatan keberlanjutan dari identitas. Menurut Korpela, keberlanjutan pengalaman seseorang dipertahankan dengan bantuan kenangan terhadap suatu tempat. Tempat atau obyek-obyek di tempat tersebut dapat mengingatkan seseorang pada masa lalu dan menjadi latar belakang untuk membandingkan dirinya pada waktu-waktu berbeda. Hal ini akan menciptakan koherensi dan keberlanjutan konsepsi diri seseorang (dalam Twigger-Rossdan Uzzel, 1996:207).

Berbeda dengan *place-referent continuity* yang mencoba mempertahankan keberlanjutan identitas melalui hubungan emosional seseorang dengan tempat, *place-congruent continuity* mencoba mempertahankan keberlanjutan seseorang dengan suatu tempat karena karakteristik tempat yang bersifat generik dan dapat dipindahkan dari suatu tempat ke tempat lain. Contohnya, seseorang mungkin saja mencari tempat sejalan nilai-nilai hidupnya karena lingkungan fisik dapat dimodifikasi. Sedangkan kekosongan *place-referent continuity* akan melahirkan kekecewaan dan menyebabkan seseorang mencari tempat lain (Twigger-Rossdan Uzzel, 1996:208).

Self-esteem merujuk kepada evaluasi positif seseorang atau kelompok terhadap identitasnya yang terkait dengan perasaan seseorang terhadap nilai-nilai sosial. Keinginan seseorang untuk memantapkan konsepsi positif tentang diri adalah tujuannya. Terkait lingkungan, Korpela menggambarkan lingkungan favorit dapat mendukung *self-esteem*. Misalnya, anak-anak pada saat tegang lebih menyukai untuk berada di kamarnya (Twigger-Rosdan Uzzel, 1996:208).

Self-efficacy adalah kepercayaan bahwa seseorang memiliki kemampuan untuk dapat menemukan situasi yang diinginkan. *Self-efficacy* merupakan perkembangan dari teori belajar sosial (*social learning*) Bandura yang pada intinya terkait dengan kepercayaan dalam diri seseorang bahwa ia dapat menyelesaikan tugasnya. Terkait lingkungan, *self-efficacy* adalah kepercayaan bahwa lingkungan dapat memenuhi kebutuhannya atau setidaknya tidak merugikan. Oleh karena itu lingkungan yang terkelola adalah tujuannya. *Self-efficacy* akan dirasakan warga kota jika lingkungan berfungsi (Twigger-Ross dan Uzzel, 1996:208).

Pembahasan tentang hubungan identitas dengan tempat dapat disimpulkan menjadi 2 (dua) konsep utama, yaitu identitas dari (*identity of*) dan identifikasi dengan (*identification with*). *Identity of* merupakan identitas kota yang menjadi *identification with* bagi penghuninya (Grauman, 2002:109). Penjelasan identitas berdasarkan tempat sebagai kategori sosial yang diacu dengan istilah identifikasi sejajar dengan *identification with*. Sedangkan tempat atau kota sebagai suatu lingkungan fisik yang memiliki ciri-ciri fisik dan ciri nonfisik (sosial budaya) merupakan *identity of*. Kedua istilah ini, baik identitas dari maupun identitas dengan, akan menjadi pijakan pembahasan identitas tempat dari penelitian ini.

2.4.1.3 IMAGE

Secara semantik citra (*image*) bisa kategorikan sebagai kata benda (*noun*) dan kata kerja (*verb*). Sebagai kata benda, berikut beberapa definisi citra (*image*) (1) "...a physical likeness or representation of a person, animal, or thing, photographed, painted, sculptured, or otherwise made visible, (2) "...an optical counterpart or appearance of an object, as is produced by reflection from a mirror, refraction by a lens, or the passage of luminous rays through a small aperture and their reception on a surface", (3) "...a mental representation; idea; conception", (4) "psychology, a mental representation of something previously perceived, in the absence of the original stimulus", (5) "...form; appearance; semblance: We are all created in God's image", (7) "...counterpart; copy: That child is the image of his mother", (8) "...a symbol;

emblem”, (8) “...the general or public perception of a company, public figure, etc., esp. as achieved by careful calculation aimed at creating widespread goodwill”, (8) “...a description of something in speech or writing: Keats created some of the most beautiful images in the language”, dan (9) “...rhetoric . a figure of speech, esp. a metaphor or a simile”.

Sedangkan sebagai kata kerja (verb) berikut ini beberapa definisi citra (*image*): (1) “...to picture or represent in the mind; imagine; conceive”, (2) “...to make an image of; portray in sculpture, painting”, (3) “...to project (photographs, film, etc.) on a surface: familiar scenes were imaged on the screen”, (4) “...to reflect the likeness of; mirror”, (5) “...to set forth in speech or writing; describe”, (6) “...to symbolize; typify”, (7) “...to resemble”, dan (8) “informal: to create an image for (a company, public figure, etc.); The candidate had to be imaged before being put on the campaign trail” (<http://dictionary.reference.com/browse/image>, 20/8/2010; 6.50).

Definisi–definisi semantik diatas relatifberagam dan memberi ruang yang luastentang pengertian citra. Akan tetapi, ada beberapa definisi yang bisa menjadi pegangan yang sejalan dengan konsep-konsep yang dibahas. Pertama, citra adalah bersifat fisik. Kedua, citra bersifat mental. Ketiga, citra terkait dengan benda. Keempat, citra terkait dengan manusia. Kelima, citra merupakan suatu pesan. Definisi–definisitersebut secara bergantian akan dipakai dalam tulisan ini sebagai operasionalisasi dari konsep citra itu sendiri.

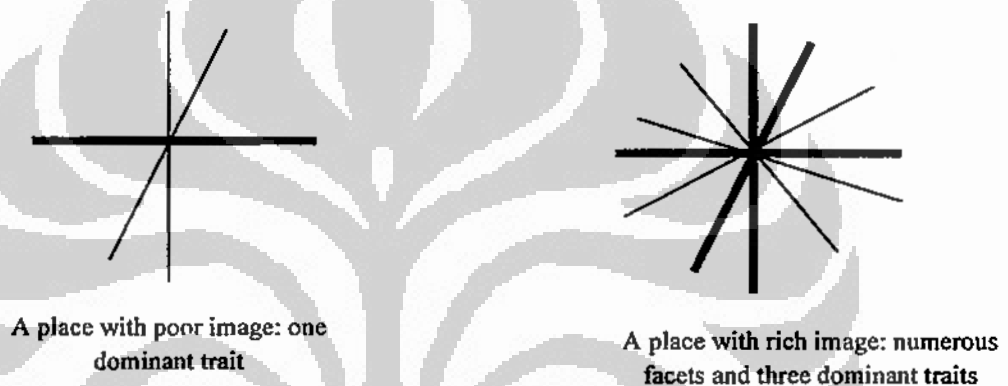
Lynch dalam *The Image of The City* (1960) tidak secara tegas memberikan definisi operasional tentang citra (*image*). Akan tetapi, Lynch menyampaikan fungsi citra kota bagi penghuninya dengan menekankan kepada aspek keterbacaan (*legibility*) bagi kota, warga kota dan perencana kota (1960:2–3). Dalam *Good City Form*, Lynch memperkuat pembahasan tentang citra kota dalam dimensi pemahaman (*sense*) suatu kota dari dimensi–dimensikinerja kota. Akan tetapi, beberapa definisi yang citra tempat (*place image*) ternyata telah pernah disampaikan sebelum karya Lynch *The Image of The City* dipublikasikan.

Kenneth Boulding (Elizur, 1987 dalam Avraham, 2008:20) menyatakan bahwa citra tempat adalah sekumpulan karakteristik tempat yang inheren dengan perspektif manusianya. Boulding membedakan citra tempat antara warga kota (*insider*) dengan *outsider*. Menurutnya, citra tempat memiliki 4 (empat) komponen, yaitu:

1. Kognitif (Apa yang diketahui seseorang tentang suatu tempat?)
2. Afektif (Bagaimana perasaan seseorang terkait tempat tertentu?)

3. Evaluatif (Bagaimana evaluasi seseorang terhadap suatu tempat atau tempat tinggalnya?)
4. Behavioral (Apakah seseorang mempertimbangkan untuk bermigrasi/bekerja/berkunjung/berinvestasi pada tempat tertentu?)

Berdasarkan pendapat Bouilding, Elizur (dalam Avraham, 2008:20) memberikan definisi sendiri tentang citra tempat, yaitu "...an image of the place is the sum of all characteristics that come to mind when one think of the place". Dalam Elizur (1987), Scott membagi citra berdasarkan rentangnya, yaitu dari miskin citra (*poor image*) sampai dengan kaya citra (*rich image*). Berikut model tersebut :



Gambar 2. 3. Model Star Scott (Elizur, 1987 dalam Avraham, 2008: 26)

Berdasarkan model diatas, setiap sifat kognitif membentuk garis lurus bersimpangan dengan semua sifat-sifat lain dalam citra yang sama. Berbagai sifat tersebut membentuk bintang. Semakin banyak garis pada bintang tersebut, maka semakin kaya citra yang ditampilkan. Akan tetapi tidak semua sifat memiliki efek yang sama. Beberapa garis terlihat menonjol sementara terdapat garis yang hampir tidak terlihat (dalam Avraham, 2008:27). Dalam *star model*, tempat yang kaya citra ditampilkan dalam bentuk bintang dengan banyak sudut. Tempat yang miskin citra ditampilkan dalam bentuk bintang yang hanya memiliki dua atau tiga sudut.

Star model menggambarkan beragamnya citra tempat dari tempat yang kaya citra sampai yang miskin citra. Model ini juga memberikan jalan keluar untuk mengatasi tempat yang telah memiliki stereotip, yaitu dengan menambah dimensi tempat tersebut karena "*the more dimension of a place has, the less audience will focus on the problematic aspect*" (Avraham, 2008:27).

Sebagaimana pemikiran Lynch tentang citra kota mendapat apresiasi luas kala itu, pemikiran Kotler tentang citra tempat (*place image*) telah menjadi dasar banyak pemikiran dalam *place marketing*. Seperti kutipan berikut ini (Kotler, 1993:141),

"...place's image as the sum beliefs, ideas, and impressions that people have of a place. Images represent a simplification of a large number of association and pieces of information connected with the place. They are a product of the mind trying to process and "essentialize" huge amount of data about a place".

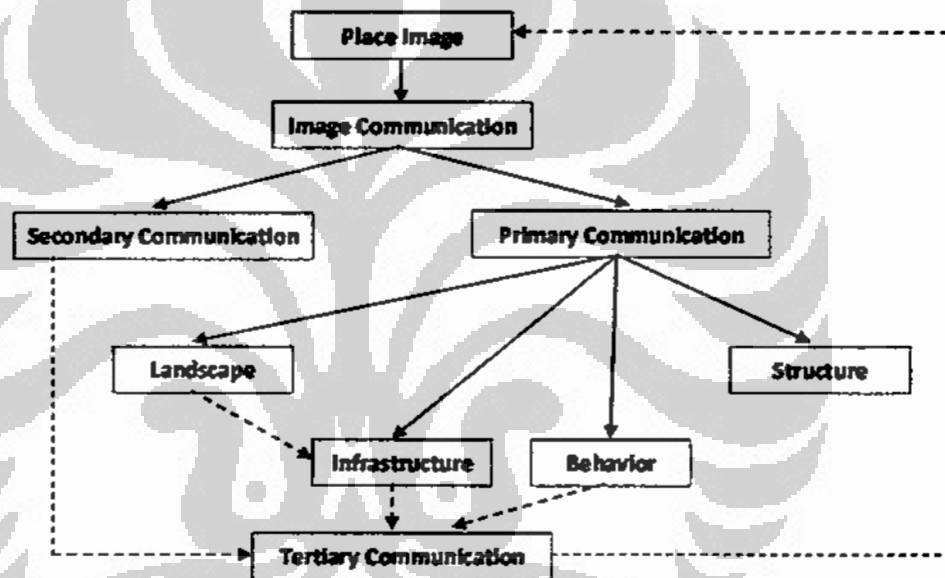
Citra bukanlah pemahaman yang sederhana karena ia merupakan pengetahuan yang bersifat utuh tentang suatu tempat. Keutuhan tersebut, misalnya, berupa berbagai data yang mendukung suatu lokasi: penduduk, alam, ekonomi, budaya, dan hal lainnya. Sebaliknya kepercayaan orang – orang terhadap citra suatu tempat tidaklah menentukan sikapnya terhadap tempat tersebut. Dua orang mungkin saja memiliki pemahaman yang sama tentang citra suatu tempat tetapi memiliki sikap yang berbeda (Kotler, 1993:141). Kotler membagi citra atas 6 (enam) situasi, yaitu: (1) *positive image*, (2) *weak image*, (3) *negatif image*, (4) *mixed image*, (5) *contradictory image*, dan (6) *overly attractive image*. Citra positif adalah kota-kota yang memang sudah diberkahi citra positif, seperti Venice, Santa Fe, Singapore, dan kota lainnya. Citra yang lemah adalah kota-kota yang, karena kecil, tidak memiliki daya tarik dan tidak diiklankan. Citra negatif melekat pada kota-kota yang terkenal karena kriminalitas dan narkoba. Kota dengan citra yang bercampur merupakan kota yang memiliki baik citra positif maupun citra negatif. Citra kota menjadi kontradiktif karena persepsi yang berlawanan. Misalnya, Virgin Island oleh sebagian pihak dipersepsikan sebagai tujuan wisata sementara sebagian lainnya melihat tempat ini sebagai tempat yang berbahaya. Citra kota yang melimpah dimiliki oleh beberapa kota yang memiliki daya tarik. Kota-kota tersebut bisa bermasalah jika daya tarik tersebut tidak terkelola dan berdampak negatif, misalnya karena kepadatan dan kemacetan (Kotler, 1993:35–36).

Perencana (*planner*) kota memakai pendekatan proses 2 (dua) tahap untuk meneliti citra suatu tempat. Pertama, adalah dengan menyeleksi khalayak sasaran yang dicirikan oleh kesamaan sifat, kepentingan, dan persepsi. Kedua, dengan mengukur persepsi khalayak sasaran sesuai atribut yang relevan. Berikut langkah – langkah yang dilakukan:

1. Melakukan seleksi khalayak sasaran, baik penduduk, pendatang, pabrik, kantor pusat perusahaan, pengusaha, investor dan pembeli asing.

2. Melakukan pengukuran citrakhalayak, setidaknya dengan 3 (tiga) metode, yaitu *familiarity–favorability measurement*, *semantic differential*, dan *evaluative maps*. Metode yang pertama bertujuan mengetahui sedekat apa khalayak sasaran dengan tempat dan bagaimana rasa suka yang dimiliki terhadap tempat tersebut sementara *semantic differential* melihat sejauh mana konten kesukaan tersebut. *Evaluative maps* mengukur bagaimana warga kota melihat tempat sebagaimana tersimpan secara visual dibenak mereka (Kotler, 1993:143–148).

Menurut Kavaratzis citra kota adalah hasil tindak komunikasi (2008:41–43). Kavaratzis membagi tiga tindak komunikasi yang membangun citra kota, yaitu primer, sekunder dan tersier.



Gambar 2.4. Kerangka Kerja Membangun Citra (Kavaratzis, 2004: 67; 2008:41)

Tindak komunikasi primer merupakan terkait dengan efek komunikasi dari kegiatan kota ketika efek komunikasi tidak menjadi tujuan. Pada tahap ini, ada empat kegiatan utama, yaitu strategi lansekap, proyek infrastruktur, struktur organisasi dan administrasi serta visi pemimpin kota. Strategi lansekap merujuk kepada kegiatan dan keputusan kota yang relevan terhadap desain kota, arsitektur, ruang terbuka hijau dan ruang publik. Hal yang termasuk ke dalam strategi lansekap adalah seni publik dan bangunan bersejarah. Proyek infrastruktur adalah pembangunan untuk mengembangkan, meningkatkan atau memberikan karakter yang khas terhadap berbagai infrastruktur yang dibutuhkan kota. Di satu sisi ini adalah kerangka kerja untuk meningkatkan akses kota terhadap berbagai khalayak terhadap berbagai lokasi di perkotaan. Struktur organisasi

dan administrasi adalah melihat efektifitas struktur organisasi dan administrasi kota. Sedangkan visi pemimpin kota menunjukkan arah pembangunan kota dan strategi yang diadopsi pemerintah kota untuk memberikan insentif terhadap berbagai pemangku kepentingan kota.

Tindak komunikasi sekunder adalah kegiatan komunikasi yang ditujukan untuk mendapatkan efek positif terhadap suatu kota. Pemerintah kota melakukan beberapa kegiatan, seperti kehumasan dan iklan. Pemerintah kota juga menciptakan simbol dan logo suatu kota. Intinya, kegiatan komunikasi sekunder adalah bentuk dari promosi kota. Sedangkan tindak komunikasi tersier adalah *word of mouth* yang dikembangkan oleh pemberitaan media massa. Pemberitaan media massa ini tidak dapat dikontrol pesan-pesannya oleh pemerintah kota. Ini berlawanan dengan tindak komunikasi primer dan tindak komunikasi sekunder yang sepenuhnya dapat dikontrol oleh pemerintah kota.

Pendekatan semantik tentang citra tempat baik menurut Boulding, Kotler, maupun Scott dan Elizur akan menjadi pijakan konsep citra dalam penelitian ini. Pendekatan semantik dan opini para pakar pada dasarnya hampir sama. Citra adalah sesuatu yang dapat bersifat fisik dan mental, merupakan kumpulan informasi, dan menjadi instrumen evaluasi terhadap suatu obyek untuk kepentingan bersikap/berperilaku dan mengambil keputusan. Sedangkan tindak komunikasi yang membangun citra kota, khususnya komunikasi tersier, yang muncul dalam bentuk berita akan menjadi unit analisa dalam penelitian ini.

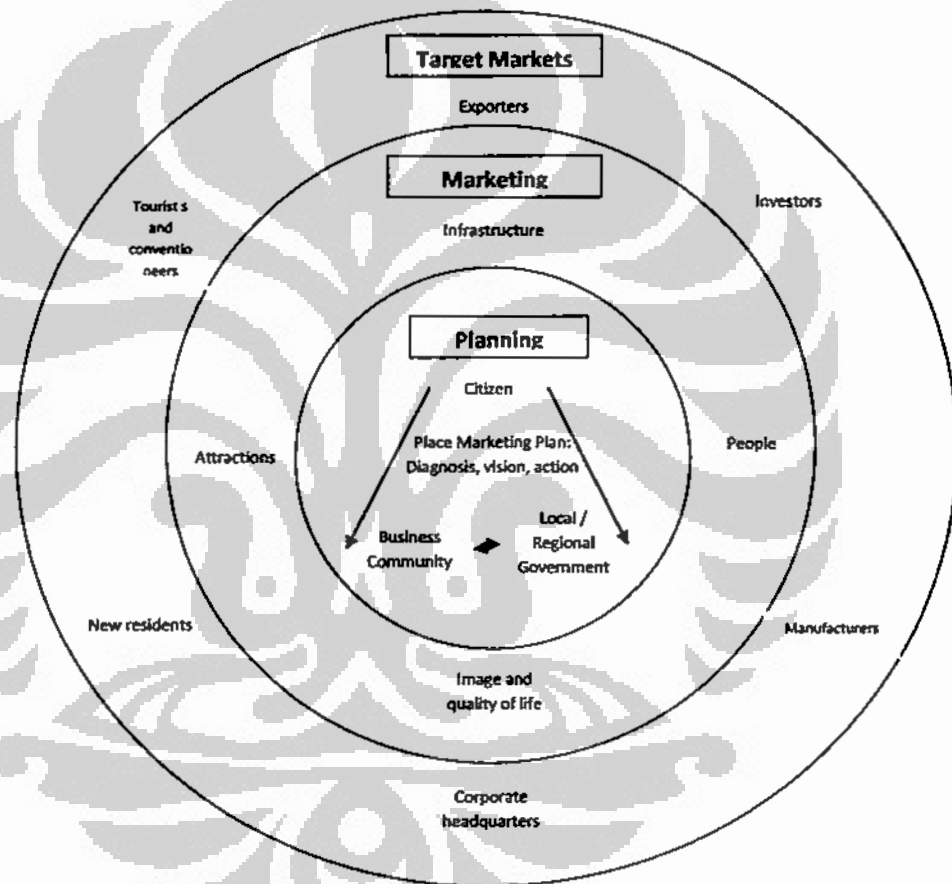
2.4.2 URBAN DEVELOPMENT DAN PLACE MARKETING

Marketing merupakan proses sosial dan manajerial di mana individu dan/atau kelompok mendapatkan kebutuhan dan keinginannya melalui penciptaan dan pertukaran produk dan keinginan (Kotler dan Armstrong, 1994: 6). Kata "*marketing*" merupakan turunan dari kata "*market*" yang dalam bahasa Indonesia dikenal sebagai "pasar". Pasar memiliki makna secara geografi sebagai "tempat pertemuan orang dan pertukaran komoditi". Pasar dalam makna sebagai tempat untuk memfasilitasi pertukaran komoditi telah berkembang berkali-kali lipat mencapai berbagai belahan muka bumi (Watts, 2009: 440). Proses inilah yang disebut dengan globalisasi ekonomi seperti yang telah dijelaskan di bagian sebelumnya termasuk dalam kategori *competitive capitalism*.

Place marketing adalah aspek dari pembangunan perkotaan (*urban development*). Diskusi tentang pembangunan ekonomi di perkotaan mendapat banyak sorotan para pakar. Menurut Porter,

kompetisi ekonomi global telah telah menyentuh persaingan di tingkat lokal (dalam Rainisto, 2003:26). Karenanya, *place marketing* dimanfaatkan untuk melakukan pembangunan perkotaan menghadapi globalisasi dan persaingan. Pembangunan perkotaan sendiri memiliki beberapa elemen antara lain *community service development*, *urban design* dan *planning*, *economic development*, dan *strategic market planning* (Rainisto, 2003: 26–27).

Pengaruh globalisasi yang mewarnai berbagai bidang kehidupan dan berpengaruh terhadap pembangunan kota terlihat dari level *place marketing* yang dikembangkan Kotler (1993: 19).



Gambar 2. 5. Level Place Marketing dari Kotler

Kotler menyatakan bahwa target market *place marketing* adalah eksportir, investor, manufaktur, kantor pusat perusahaan, kedatangan turis, serta peserta konferensi. Faktor–faktor yang mendukung marketing adalah orang, citra dan kualitas hidup kota, atraksi, serta infrastruktur. Sedangkan kelompok perencana adalah warga kota, pemerintah daerah, dan komunitas bisnis.

Ketiga pemangku kepentingan utama kota inilah yang merumuskan perencanaan kota dalam *place marketing*.

Menurut Kotler, "... *place marketing means designing a place to satisfy the needs of its target markets. It succeeds when citizens and businesses are pleased with their community, and the expectations of visitors and investors are met*" (Kotler et al dalam Rainisto, 2003:44). Sementara itu Braun (2008: 43) menggabungkan "*marketing*" yang umum dipakai (American Marketing Association – AMA) dengan definisi "*urban marketing*". Menurut Van Den Berg dan Braun, "...*urban place marketing can be seen as managerial principle in thinking in term of customer and the market is central as well as toolbox with applicable insights and techniques,*" (dalam Braun, 2008:43). Braun menggabungkan kedua definisi ini menjadi, "*City marketing is the coordinated use of marketing tools supported by a shared customer-oriented philosophy for creating, communicating, delivering, and exchanging urban offering that have value for the city's customer and community at large*" (Braun, 2004:43).

Studi tentang *city marketing*, turunan dari *place marketing*, sudah berlangsung semenjak abad ke-19 (Kavaratzis, 2004:59). Menurut Kotler *place marketing* terjadi karena perebutan investasi, penerimaan pariwisata, dan penjualan properti perumahan. Pada tahap awal *city marketing* hanyalah sebatas langkah promosi (*place promotion*), penjualan lokasi (*placeselling*), dan pemasaran lokasi (*city marketing*) (Rainisto, 2003:59–64). Promosi lokasi bertujuan untuk membangun citra lokasi demi mendatangkan orang-orang untuk menetap dan mengunjungi lokasi pariwisata. Selanjutnya, penjualan lokasi bertujuan untuk melakukan promosi serta membangun citra tempat melalui aktivitas dan *event* seperti seni, budaya, dan konferensi.

Menurut Asworth dan Voogd, sebenarnya tidak ada yang baru tentang *city marketing* semenjak kota dan region melakukan promosi. "*Yang berubah adalah kesadaran para perencana untuk menempatkan city marketing tidak hanya sebagai instrumen tambahan tetapi telah memasukannya sebagai bagian dari falsafah pengelolaan tempat (kota, region),*" kata Asworth dan Voogd (dalam Kavaratzis, 2004:59). Aktivitas promosi yang berkembang menjadi aktivitas pemasaran yang bertujuan untuk membangun citra positif terhadap tempat.

Berdasarkan fase, tujuan, dan karakteristiknya perkembangan *placemarketing* dapat dibagi atas beberapa tahap, yaitu:

1. First Stage: Fragmented Promotional Activities

Menurut Bailey, *placemarketing* pada fase awal ini ditujukan untuk meningkatkan pendapatan dengan mendorong pembangunan manufaktur dan meningkatkan lapangan kerja. Karakteristik yang menonjol pada fase ini adalah adanya satu tujuan, yaitu meningkatkan pendapatan, dengan memberikan subsidi demi mengundang perusahaan dan mempromosikan ongkos operasinal yang murah (dalam Kotler, 1999 dalam Kavaratzis, 2008: 8). Sedangkan menurut Ward, *place marketing* fase ini merupakan bagian dari kolonisasi pertanian, diversifikasi fungsi kota, dan penawaran tempat sebagai kota industri. Kolonisasi pertanian bertujuan untuk mengisi lahan yang kosong dan karakternya adalah memberikan kemudahan bagi para pendatang untuk mendapatkan lahan untuk menetap. Diversifikasi fungsi kota bertujuan mempermudah pemasaran lahan karena peruntukan sudah tersedia. Karakteristiknya adalah diferensiasi fungsi kota (dalam Kavaratzis, 2008: 8). Barke menyatakan bahwa pada fase ini *placemarketing* merupakan langkah penjualan kota dari aspek-aspek yang eksis dengan cara melakukan promosi dan atraksi (dalam Kavaratzis, 2008: 8). Pada fase ini menurut Bailey kota sebagai pengembangan suatu produk dengan segmen target melakukan pembangunan berdasarkan kluster, meningkatkan kerja sama pemerintah-swasta, dan peningkatan kualitas hidup (dalam Kotler, 1999 dalam Kavaratzis, 2008: 8). Sedangkan Ward juga melihat fase ini sebagai pemasaran kota pasca industri. Perbaikan kota (*urban regeneration*) dilakukan untuk mengganti sumber-sumber kekayaan kota. Ini merupakan reaksi terhadap meningkatnya persaingan kota-kota (dalam Kavaratzis, 2008:8).

2. *Second Stage: City Marketing Mix*

Menurut Bailey, *placemarketing* fase kedua didasari oleh target pemasaran. Tujuannya adalah menarik manufaktur dan pekerjaan sektor jasa pada sektor tertentu. Karakteristiknya adalah memiliki banyak tujuan, mulai dari marketing yang bersifat masal sampai yang dengan yang bersifat spesial, peningkatan infrastruktur publik, kerjasama pemerintah – swasta, dan mempromosikan kualitas hidup yang baik (dalam Kotler, 1999 dalam Kavaratzis, 2008: 8). Sedangkan Barke menyatakan pada fase ini kota diiklankan demi mengubah peruntukan kota melakukan perubahan citra kota. Karakteristik pada fase ini adalah aktivitas mengiklankan kota. Barke menambahkan bahwa pada fase kedua, kota juga melakukan pemasaran yang bertujuan menarik investasi lokal dan tetap mempertahankan responsivitas terhadap kepentingan warga kota. Karakteristiknya adalah menciptakan lingkungan buatan

yang menonjol dan memperhatikan kebutuhan perusahaan dan pengusaha lokal (dalam Kavaratvis, 2008: 8).

3. *Third Stage: City Branding*

Menurut Barke, fase ini tengah berlangsung dengan tujuan mempertemukan kepentingan bisnis lokal dengan warga dan mempresentasikan citra kota yang menarik. Isi dari citra menjadi penting termasuk juga siapa (*who*) dan bagaimana (*how*) (dalam Kavaratzis, 2008: 8). Sedangkan Kavaratzis menyatakan pada fase *city branding* ini tujuannya adalah membangun dan mengelola emosi dan psikologi yang terasosiasi dengan kota. Karakteristiknya berupa intervensi yang luas terhadap kota melalui lansekap, infrastruktur, organisasi, perilaku, dan promosi yang berfokus kepada aspek komunikasi dari pemasaran (dalam Kavaratzis, 2008: 8).

2.4.3 *SUCCESSFUL PLACE (CITY) MARKETING*

Rainisto (2003) melakukan studi faktor-faktor yang menentukan keberhasilan *city marketing* dengan melakukan perbandingan terhadap 4 (empat) kota, yaitu: Helsinki, Stockholm, Copenhagen, dan Chicago. Berdasarkan studi tersebut Rainisto menemukan ada 9 (sembilan) faktor yang mempengaruhi keberhasilan *city marketing*. Faktor-faktor tersebut adalah para perencana (*planners*), visi dan analisis strategis, identitas dan citra tempat, kerjasama pemerintah dengan pihak swasta (*public-private partnership*), kesatuan politik, pasar global, pembangunan lokal, keberlanjutan, dan kepemimpinan (2003:64–68).

Kelompok para perencana (*planners*) adalah organ yang bertanggung jawab terhadap proses perencanaan dan eksekusi praktek-praktek *place marketing*. Visi dan analisis strategis terkait dengan bagaimana penempatan kota dalam posisi persaingan ke depan. Strategi adalah cara yang dipakai manajemen kota untuk memenangkan persaingan. Sedangkan identitas tempat adalah bagaimana kota ingin dipersepsikan oleh pemangku kepentingan-nya. Citra kota adalah pemahaman pemangku kepentingan terhadap kota. Kerjasama antara pemerintah kota dengan pihak swasta adalah wujud dari *public-private partnership*. Kesatuan politik atau pemahaman politik yang sama terhadap *city marketing* juga ikut menentukan keberhasilannya. Keberlangsungan atau ketiadaan interupsi dari berbagai peristiwa juga menentukan *city marketing*. Faktor terakhir adalah kualitas kepemimpinan dalam mengelola manajemen kota.

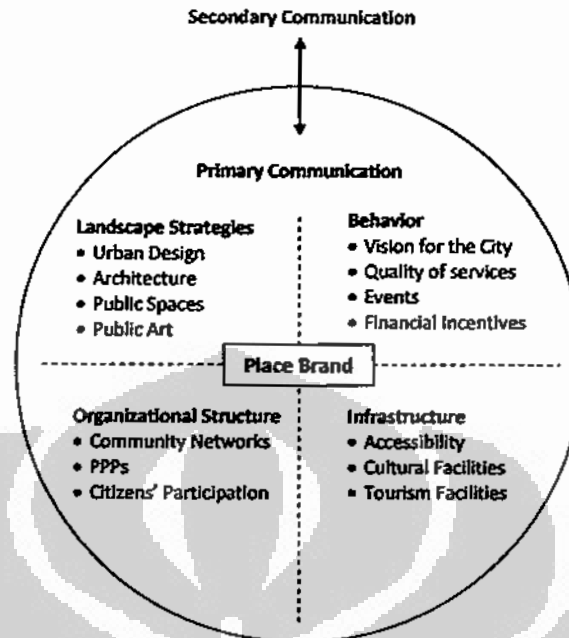
Salah satu faktor penentu keberhasilan *city marketing* adalah identitas tempat yang terkait dengan citra tempat. Citra berawal dari identitas. Dalam konteks *city marketing*, identitas adalah

pesan-pesan terkait tempat (kota), terutama terkait perencanaan ruang, yang hendak disampaikan pihak-pihak yang menjadi produser dalam perencanaan *city marketing*.

2.4.4 PLACE BRANDING

Perkembangan terakhir *city marketing* adalah memanfaatkan konsep *brand*. Menurut *American Marketing Association* (AMA), *brand* adalah, "A name, term, sign, symbol, or design, or combination of them which is intended to identify the good or services of one seller or group of seller and to differentiate them from those competitors" (AMA, 1960). Sementara itu, tujuan pemasaran kota untuk membangun citra yang menjadi identitas tempat sebagai ujung tombak diferensiasi menempatkan konsep *place branding* lebih ideal untuk diaplikasikan daripada *place selling* atau *place promotion*.

Melalui identitas tempat, *place branding* juga mengakomodasi pemangku kepentingan utama kota, yaitu warga. Meningkatnya persaingan lokasi, seperti negara, region, dan kota, menjadikan konsep *placemarketing* dikembangkan menjadi konsep *place branding* (Kavaratzis, 2004). *Place branding* merupakan pengembangan dari konsep *place marketing*, khususnya berbasiskan kepada tulisan Kavaratzis (2004; Kavaratzis, 2008). Kavaratzis lebih melihat *place brand* sebagai suatu aktivitas komunikasi yang dibangun dari tindak komunikasi primer dan tindak komunikasi sekunder. Tindak komunikasi primer dan tindak komunikasi sekunder pesan-pesannya sepenuhnya dapat dikontrol oleh pemerintah kota. Sebaliknya, tindak komunikasi tersier tidak dapat dikontrol. Oleh karena itu, tindak komunikasi primer yang terdiri atas perilaku (*behavior*), strategi lansekap (*landscape strategies*), infrastruktur (*infrastructure*), dan struktur organisasi (*organizational structure*) dan tindak komunikasi sekunder yang terdiri atas kegiatan kehumasan, iklan, logo dan lainnya dapat membentuk brand kota. Gambar di bawah ini menjelaskan aspek – aspek tersebut (Kavaratzis 2008:44).



Gambar 2.6. Kerangka Place Brand (Kavaratzis, 2008: 44)

Sejalan dengan tujuan penelitian ini yang hendak melihat tempat sebagai suatu pesan yang mampu membangun citra melalui berita, maka pendekatan Kavaratzis dipilih penulis untuk melihat *place marketing*. Kerangka kerja citra kota yang dikembangkan Kavaratzis ternyata bisa dikembangkan menjadi kerangka brand kota. Apalagi kerangka kerja citra tersebut yang dikembangkan menjadi kerangka kerja *place branding* bersumber pada pendekatan komunikasi. Dan yang kalah pentingnya, Kavaratzis menempatkan kota sebagai sebuah *brand* sebagai pesan yang berbasiskan identitas kota (*place brand identity*).

2.4.5 KONSUMEN KOTA

Sebagai aktivitas pemasaran, *city marketing*, yang dalam kasus ini dilakukan dengan metode *place branding*, memiliki target pasar/sasaran yang disebut *city customer* (Braun, 2008:49 – 68). Berikut pendapat berbagai pakar tentang *city customer* yang disarikan Braun(2008:50).

Van ben Berg & Asworth dan Voogd membagi *city customer* ke dalam kategori *residents*, *companies*, dan *visitors*. Kotler membaginya ke dalam *residents* dan *employee, business* dan *industry, visitors* dan *exports market*. Rainisto membagi *city customer* atas *new residents, producer of good and services, tourists and hospitality*, dan *outside investment and exports market*. Sedangkan Braun membaginya menjadi *potential resident, company, investor* dan *visitors*.

Warga kota, pelaku bisnis, pendatang, investor, dan pihak lainnya adalah khalayak kota. Kebijakan, infrastruktur, aktivitas politik, social, dan ekonomi, bencana gempa, banjir kebakaran, dan kriminalitas akan dirasakan secara langsung atau terterpa secara tidak langsung melalui pemberitaan media massa.

Berikut jenis – jenis konsumen kota dalam berbagai literatur.

Tabel 2.2. Jenis Konsumen Kota

Categories	I	II	III	IV
City's users (Van den Berg et al, 1990; Aswort and Voogd)	Residents	Companies	Visitors	
Target markets of place marketers (Kotler et al, 1993; 1999)	Residents and Employees	Business and Industry	Visitors	Export Markets
Place customers (Rainisto, 2003; Kotler et al, 2002)	New residents	Producers of goods and services, corporate headquarters and regional offices	Tourism and Hospitality	Outside Investment and Export Markets
General customer groups (Braun et al, 2003)	(Potential) Residents	(Potential) Companies	(Potential) Visitors	(Potential) Investors

(Braun, 2008: 50)

2.4.6 PLACE MEDIA IMAGE

Media massa turut bertanggung jawab membangun citra tempat melalui pemberitaan media cetak, serial televisi, dan film (Avraham, 2008:28–29). Suatu tempat mendapat pemberitaan media karena tempat tersebut memiliki nilai berita. Howe mengatakan, media menampilkan ruang sebagai sebuah teks yang memasukan lokasi geografi pemberitaan. Sebagai medium yang mampu membangun realitas, media massa membangun diskursus yang berkontribusi terhadap kreasi dan evolusi identitas tempat (2009:44).

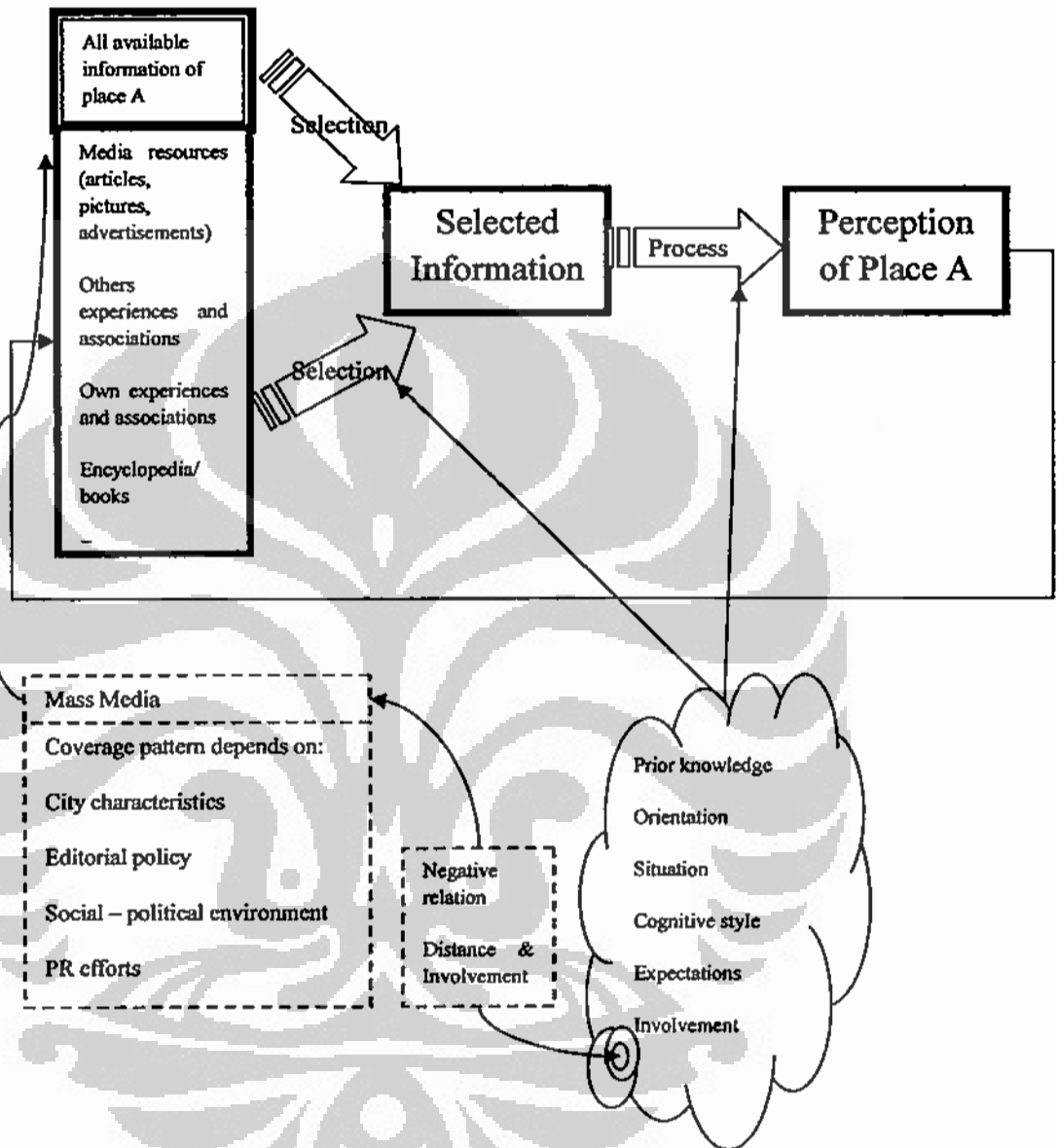
Andrew, Duncan, dan Lefebvre menyatakan bahwa tempat adalah konstruksi sosial yang terbentuk melalui proses interaksi personal, representasi bahasa, emosi, perilaku, dan

pengalaman hidup yang kesemuanya membangun “*sense of place*” (dalam Howe, 2009:44). Isi media yang disampaikan menjadi infrastruktur untuk orang-orang mengonstruksi citra tempat dan membangun *mental map* (Gould & White, 1986; Parisi & Holcom, 1994; dalam Howe, 2009:44). Isi media dapat saja bersumber dari tempat lain dan bukan merupakan informasi tangan pertama yang kemudian menjadi realitas obyektif pihak-pihak yang bukan penghuni kota (Burgess, 1985 dalam Howe, 2009:44). Pemberitaan merupakan proses interpretasi terhadap tempat yang melibatkan kategorisasi atau stereotip tentang suatu lokasi. Misalnya, pusat kota merupakan tempat terjadinya perilaku menyimpang. Tempat kadangkala juga terasosiasi dengan ideologi (Howe, 2009:45).

Sedangkan Van de Velde (2008: 31) menjelaskan proses pemberitaan yang membentuk citra kota dari proses produksi, mediasi dan presentasi berita. Berdasarkan gambar di bawah Van de Velde menjelaskan bahwa sumber pengetahuan terkait pengetahuan tentang suatu kota beragam, salah satunya berita dari media massa. Sebelumnya, persepsi terhadap suatu tempat dipengaruhi oleh berbagai hal, yaitu pengetahuan terdahulu, orientasi, situasi, gaya belajar, harapan dan keterlibatan.

Tingkat keterlibatan seseorang dengan media massa mempengaruhi keterpaparannya terhadap efek media massa yang membangun pengetahuannya tentang citra kota. Disamping itu, khalayak juga melakukan seleksi terhadap berbagai informasi, termasuk berita di media massa, kemudian memprosesnya dan mempersepsikannya. Sedangkan media massa merupakan medium informasi penting dan memiliki kemampuan membangun agenda setting. Ini menyebabkan peran media massa menjadi penting sebagai sumber pengetahuan terhadap berbagai isu, termasuk suatu kota. Gambar berikut menggambarkan alurnya.

Gambar 2.7. Proses Media Massa Mengonstruksi Citra Tempat (Van de Velde, 2008:31)



Pengukuran citra tempat di pemberitaan media massa melalui 2 (dua) dimensi, yaitu kuantitas dan alam (*nature*). Dimensi kuantitas adalah intensitas/frekuensi suatu tempat muncul dalam pemberitaan. Faktor-faktor dalam dimensi tersebut adalah jumlah berita, halaman, ukuran berita dan durasi jika muncul di televisi. Sedangkan pengukuran dalam dimensi *nature* melibatkan beberapa faktor yang mempengaruhi, yaitu subyek yang sering muncul dari suatu tempat (kriminalitas, kemiskinan, kegiatan masyarakat, budaya, olah raga, atau kekerasan); cara pendeskripsian suatu tempat pada berita; siapa yang bertanggung jawab terhadap kejadian yang

diberitakan; siapa yang dikutip dan menjadi narasumber reporter; apa tone berita dan foto (Avraham,2003b; Dominick, 1977, Graber, 1989; Larson, 1984; White, 2006 dalam Avraham, 2008:31).

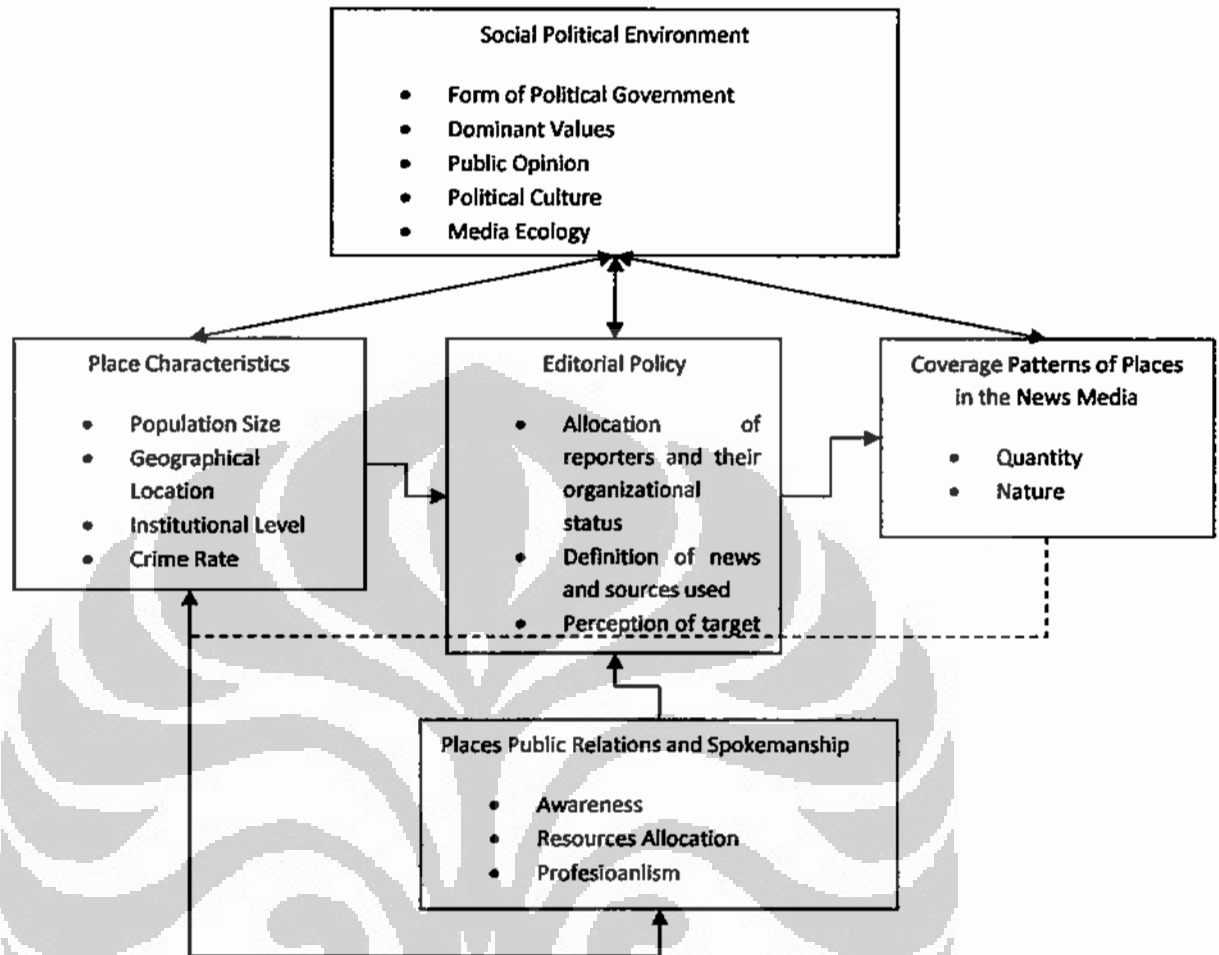
Menurut Avraham (2000:364)ada 4 (empat) tipe kota berdasarkan pola pemberitaan media, sbb.:

1. Kota dengan pemberitaan negatif yang tinggi
2. Kota yang diabaikan oleh media, kecuali karena pemberitaan negatif
3. Keota dengan pemberitaan positif yang tinggi
4. Kota yang diabaikan media, kecuali karena pemberitaan positif

Avraham(2000:365–369) melakukan studi tentang analisis berita berbasis media cetak nasional dan lokal. Dalam menganalisa citra kota dari pemberitaan media, ada 4 (empat) pertanyaan dasar yang harus diajukan, yaitu:

1. Apa yang menjadi karakteristik kota (populasi, geografi, angka kriminalitas, institusi-institusi penting)?
2. Apa kebijakan redaksional terhadap kota (alokasi wartawan, target pembaca, definisi berita kota, latar belakang para jurnalis)?
3. Apa latar belakang suasana politik, ekonomi, dan sosial tempat media tersebut beroperasi?
4. Apa strategi *public relations* (PR) pemerintah kota untuk meningkatkan citranya?

Berikut model terintegrasi dari faktor-faktor yang membentuk pola pemberitaan suatu tempat dalam pemberitaan media berdasarkan pertanyaan-pertanyaan di atas.



Gambar 2. 8. Pola Pemberitaan Suatu Tempat di Media (Avraham, 2003B dalam Avraham, 2008: 36)

Avraham menggambarkan proses produksi berita yang meliputi lingkungan sosial dan politik yang mempengaruhi karakter tempat, kebijakan redaksional dan pemberitaan suatu medi massa terhadap suatu tempat secara kuantitas dan natur. Kebijakan redaksional media massa dapat dipengaruhi oleh aktivitas kehumasan dari suatu lokasi. Ini sejalan dengan tindak komunikasi sekunder yang dijelaskan oleh Kavaratzis.

2.4.7 MEDIA MASSA CETAK (SURAT KABAR)

Media massa cetak memiliki beberapa perbedaan dengan media televisi dalam hal penyampaian berita. Berdasarkan sifat medium, pesan, dan pengaruhnya terhadap khalayak, Druckman (2005: 464–464) menyampaikan beberapa keunggulan media cetak dibandingkan dengan televisi, yaitu:

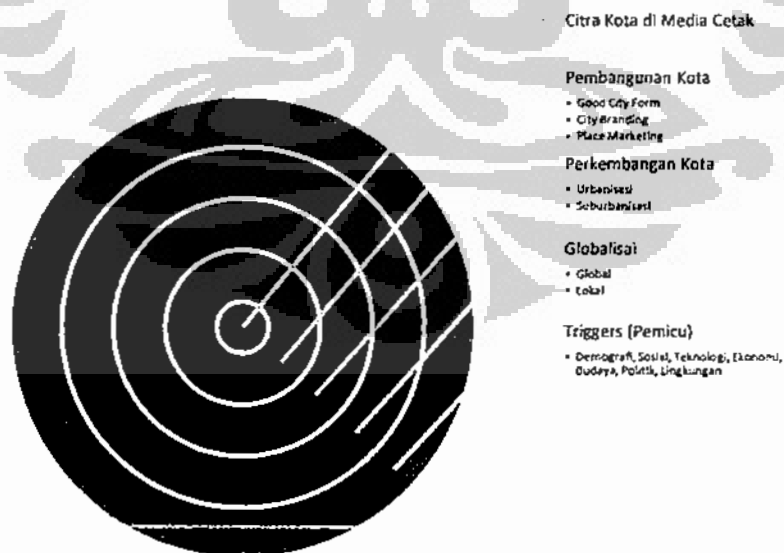
- Televisi memiliki cakupan (*coverage*) dan informasi yang kurang mendalam dibandingkan dengan media cetak. Ini disebabkan oleh sifat media televisi yang selalu

bergerak sementara surat kabar memberikan keleluasaan pembaca untuk mencerna informasi berulang kali, meninggalkannya untuk dibaca lagi, bahkan menyimpannya dalam bentuk dokumentasi yang lebih sederhana. Dari segi kedalaman pesan, media cetak mampu memberikan ruang yang lebih luas dibanding televisi karena informasi yang disampaikan juga berupa gambar selain tulisan.

- Pemirsa televisi tidak mampu mengontrol proses mendapatkan informasi karena sifat media televisi yang bergerak. Sedangkan pembaca surat kabar dapat mengontrol proses mendapatkan informasi karena media yang bersifat statis.
- Dalam beberapa penelitian (*Project for Excellence in Journalism, 2004a*) disebutkan bahwa berita media cetak lebih unggul membangun kerangka (frame) pesan terhadap khalayak
- Dan yang lebih penting, menurut para pakar, media cetak lebih berdampak positif dalam pembelajaran terhadap isu dan pengetahuan (*issues learning/knowledge*) dibandingkan televisi.

2.5 KERANGKA TEORITIK

Berdasarkan tinjauan berbagai teori di atas, penelitian ini mengembangkan kerangka teori berikut sebagai acuan dalam penelitian ini:



Gambar 2.9. Kerangka Teoritik

Kerangka teoritik dapat dijelaskan sebagai berikut:

1. Citra kota di media cetak merupakan rekaman terhadap suatu kota. Berita-berita tersebut diklasifikasikan berdasarkan kategori dan subkategori. Kemudian kategori dan subkategori tersebut dilihat frekuensi dan tone pemberitaannya (Martin (2000), Dreier (2005), Avraham dan First (2006), dan Van de Velde (2008).
2. Pembangunan kota (*urban development*) merupakan keharusan untuk mempertahankan dan mensejahterakan suatu kota. Pembangunan kota dalam tulisan ini dilihat dari *marketing places* yang dikemukakan oleh Kotler dengan *level of marketing-nya*, dimensi kinerja kotanya Lynch dan *city branding*. Ketiganya elemen pembangunan kota membentuk citra kota yang menjadi berita di media cetak (Kotler, 1993; Kavaratzis, 2004; Kavaratzis, 2008).
3. Dalam prosesnya, kota tumbuh dan berkembang. Kota tumbuh melalui proses urbanisasi dan kota berkembang melalui proses suburbanisasi. Jakarta, Surabaya dan Bandung mengalami urbanisasi dan suburbanisasi. Kota-kota tersebut secara kuantitas, kualitas dan berbagai persoalan perkotaan yang menyimpannya akan terekam di media massa. Ada dua pandangan teoritik pada tahap ini. Pertama, perkembangan kota-kota berdasarkan tinjauan literatur, terutama penelitian-penelitian sebelumnya terkait kota tersebut. Misalnya, tulisannya Rutz (1987), Voskuil dkk (1996), Kusno (2000), Dick (2003), Santoso (2006), Nas (2007), Tunas (2008) dan Silver (2008). Pemikiran Pacione akan menjadi teropong kajian perkembangan kota-kota tersebut. Kedua, analisa pemberitaan tentang kota Jakarta, Surabaya dan Bandung. Analisa ini memakai data-data yang dikumpulkan dari harian *Kompas* rubrik masing-masing kota edisi Agustus 2009- Agustus 2010.
4. Kota tumbuh dan berkembang karena adanya pemicu. Pemicu tersebut adalah demografi, sosial, teknologi, ekonomi, budaya dan lingkungan. Pemicu utama adalah ekonomi, melalui globalisasi menjangkau berbagai lokasi dan tempat dipermukaan bumi. Globalisasi mempengaruhi suatu kota (lokal), dan kota juga ikut mempengaruhi global dalam bentuk lainnya (Pacione, 2009).

3. DESAIN PENELITIAN

3.1 STUDI KASUS KUALITATIF

Menurut Robert Stake, studi kasus bukanlah pilihan metodologi. Akan tetapi, studi kasus adalah pilihan apa yang dipelajari. Karenanya, pilihan untuk menentukan penelitian ini bersifat kualitatif adalah konsentrasi si peneliti terhadap kasus (2005:443). Suatu kasus ditandai oleh adanya kekhususan dan keterikatan. Kasus adalah suatu tubuh yang fungsional (*functional body*) yang memiliki keterikatan. Dalam ilmu sosial dan pelayanan masyarakat, kebanyakan kasus memiliki fungsi kerja dan tujuan bahkan banyak yang memiliki jatidiri. Berfungsi atau tidak, rasional atau tidak, kasus adalah suatu sistem (Stake, 2005:443).

Creswell menyatakan, riset studi kasus melibatkan studi eksplorasi isu-isu melalui satu atau lebih kasus dalam sistem yang terikat, misalnya keterikatan latar belakang atau konteks. Berbeda dengan Stake, Creswell menyatakan bahwa studi kasus adalah metodologi yang dipakai dalam desain kualitatif. Riset studi kasus adalah pendekatan kualitatif dimana peneliti menggali keterkaitan sistem dari satu kasus atau banyak kasus dalam kurun waktu memakai beragam sumber data dan melaporkan deskripsi kasus tersebut (2007:73).

Studi kasus dimanfaatkan sebagai strategi dalam berbagai penelitian, salah satunya adalah penelitian tentang perencanaan kota dan wilayah, seperti studi tentang rencana, masyarakat atau lembaga publik (Yin, 1994:1). Strategi penelitian ditentukan oleh 3 (tiga) kondisi. Mereka adalah tipe dari pertanyaan penelitian, kontrol perilaku peneliti terhadap penelitian dan kekinian dari kejadian penelitian (Yin, 1994:4–9).

Secara definisi menurut Yin, “studi kasus adalah melakukan penelitian terhadap fenomena kontemporer dalam konteks kehidupan nyata, khususnya ketika batas antara fenomena dan bukti-bukti tidak tegas” (1993:13). Sedangkan Schram menyatakan, “esensi dari studi kasus, kecenderungan utama dari semua jenis studi kasus, adalah mencoba menjelaskan keputusan-keputusan tentang mengapa studi tersebut dipilih, bagaimana mengimplementasikannya dan apa hasilnya” (dalam Yin, 1996).

“Citra Kota di Media Massa Cetak dalam Perspektif *Place Marketing*: Studi Kasus Kota Jakarta, Surabaya dan Bandung” adalah studi kasus dengan pendekatan kualitatif. Kota sebagai kasus adalah objek yang unik, terbukti secara kuantitas, dan kualitas (Pacione, 2009: 19–21). Kota-

kota memiliki keunikan geografis, penduduk, sistim ekonomi dan politik, budaya dan hal lainnya.

3.2 KASUS

3.2.1 PEMILIHAN KASUS

Kasus yang dipelajari dalam penelitian adalah citra kota. Sementara kasusnya sendiri adalah kota Jakarta, Surabaya, dan Bandung. Pemilihan ketiga kota berdasarkan *theoretical sampling*, yaitu kasus dipilih secara sampling berdasarkan pendekatan teori (studi perkotaan), kemenonjolan kasus, dan perubahan sampel selama penelitian (Silverman, 2000: 105). Pemilihan Jakarta, Surabaya, dan Bandung karena kota – kota tersebut memiliki fenomena perkotaan yang menonjol dalam studi perkotaan baik dari sisi kuantitas maupun kualitas (Pacione, 2009:19–23) serta aspek kepadatan penduduk, basis perekonomian, wilayah administratif, dan fungsi kota. Ketiga kota ini adalah tiga kota teratas ditinjau dari tingkat kepadatan di Indonesia berdasarkan data BPS 2009 dengan Jakarta di urutan pertama (9.223.000 jiwa), disusul Surabaya (2.902. 507, BPS 2008), dan Bandung(2.374.190 jiwa, BPS 2009).

Sementara itu menurut Berg(2009:319–320), dalam studi kasus pemahaman teoritik sangat menentukan dalam memilih kasusterlepas itu merupakan desain *single-case* atau *multiple-case*. Artinya, peneliti tidak datang dengan pemahaman kosong tentang suatu kasus. Pemahaman teoritik akan membantu peneliti untuk melakukan penggalian ketika melakukan *exploratory case studies*. Pemahaman teoritik akan membantu peneliti ketika menentukan kelengkapan dan deskripsi yang tepat ketika melakukan *descriptive case studies*. Pemahaman teoritik akan membantu peneliti melihat teori–teori yang bertentangan ketika melakukan *explanatory case studies*. Penelitian ini merupakan *multiple case studies* karena menyajikan 3 (tiga) kasus, yaitu Jakarta, Surabaya, dan Bandung dengan menggunakan *explanatory case studies*.

3.2.2 ANALISIS ISI MEDIA CETAK

Teknik pengumpulan data memakai analisis isi media (*content analysis*). Analisis isi adalah "... *a systematic reading of body texts, images, and symbolic matter, not necessary from author perspective*" (Krippendorff, 2004: 3). Sedangkan pendapat lain menyatakan "... *content analysis is careful, detailed, systematic examination and interpretation of particular body of material in a effort to identify pattern, themes, biases and meaning* (Berg & Latin, 2008; Ormrod, 2005; Neuendorf, 2002, dalam Berg, 2009:39–40). Holsti menyatakan (dalam Berg, 2009:341) bahwa

"..any technique for making inferences by systematically and objectivity identifying special characteristic of messages". Artinya, teks berita dapat dianalisa berdasarkan frekuensi dan teks berita dapat juga diinterpretasikan. Berdasarkan penjelasan tersebut, teks berita yang menjadi satuan analisis dapat dibaca secara kuantitatif dan kualitatif walaupun perdebatan yang cukup keras muncul diantara berbagai pakar (Krippendorf, 2004:81–83; Berg, 2009:342).

Menurut Mayring, analisis isi kualitatif merupakan upaya mempertahankan keuntungan (*advantage*) analisis isi kuantitatif. Hasil analisis isi kuantitatif akan ditransfer dan dikembangkan ke dalam analisis kualitatif-interpretif. Kategori-kategori yang menjadi satuan analisis dapat dikembangkan secara induktif. (2000:1–4).

Berikut penelitian – penelitian sebelumnya yang menjadikan berita media cetak sebagai satuan analisis dengan memakai metode analisis isi untuk menyelidiki citra kota dan/atau *place identity*.

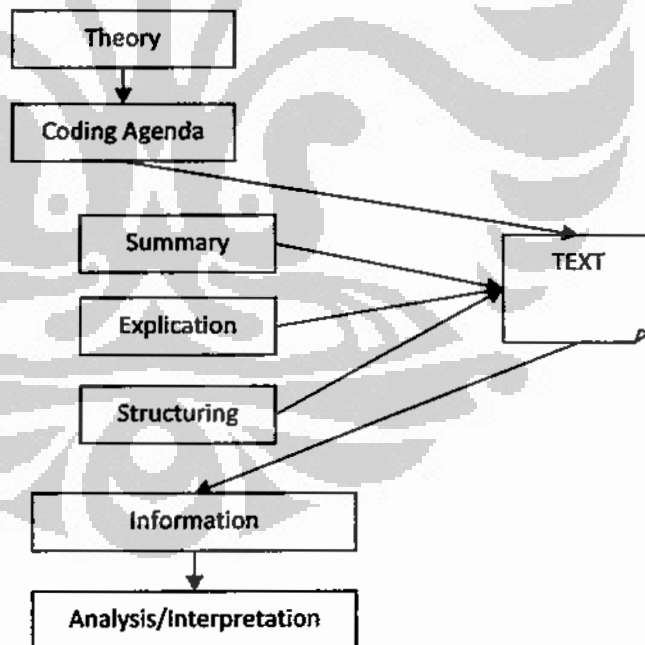
(Tabel 3.1. Penelitian Analisis Isi Terkait Tempat)

Peneliti	Tahun dan Publikasi	Metode	Satuan Analisis	Lokasi	Konsep terkait	Hipotesis
Martin	2000 <i>Urban Geography</i>	<i>Quantitative & Qualitative content analysis</i>	Artikel berita	St.Paul, Minnesota, USA	Pencitraan negatif mengenai lingkungan kota oleh media nasional dan media lokal	Baik media nasional maupun media lokal berkontribusi terhadap <i>place identity</i>
Dreier	2005 <i>Journal of Urban Affair</i>	Review literatur tentang penelitian content analysis	Penelitian liputan media tentang masalah perkotaan	USA	Kecenderungan media untuk melakukan frame terhadap isu perkotaan	Kecenderungan pemberitaan media yang meningkatkan <i>public distrust</i> dan kecurigaan di lingkungan perkotaan
Avraham & First	2006 <i>Social & Cultural Geography</i>	<i>Qualitative content analysis</i>	Artikel berita (<i>news article</i>)	Israel	Teori dependensia (centre dan periferi) yang direpresentasikan oleh media nasional Israel yang bisa mengonstruksi suatu wilayah sebagai <i>core</i> atau <i>periphery</i>	Penguatan konsep centre dan periferi oleh media nasional Israel
Van de Velde	2008	<i>Quantitative Content Analysis</i>	Artikel Berita (<i>news article</i>)		Citra kota di media massa	Media massa mempengaruhi citra kota

Penelitian Van de Velde merupakan rujukan penelitian ini untuk proses pengumpulan berita, koding dan tonasi. Perbedaannya, Van de Velde melakukan skoring sedangkan penelitian melakukan analisa statistik deskriptif berdasarkan frekuensi. Van de Velde berhenti pada tahap tonasi, sedangkan penelitian ini melanjutkannya dengan memberikan interpretasi terhadap kategori-kategori yang telah mendapatkan nilai tonasi.

3.2.3 ANALISIS ISI KUALITATIF DALAM STUDI KASUS (*THE USE OF QUALITATIVE CONTENT ANALYSIS IN CASE STUDY RESEARCH*)

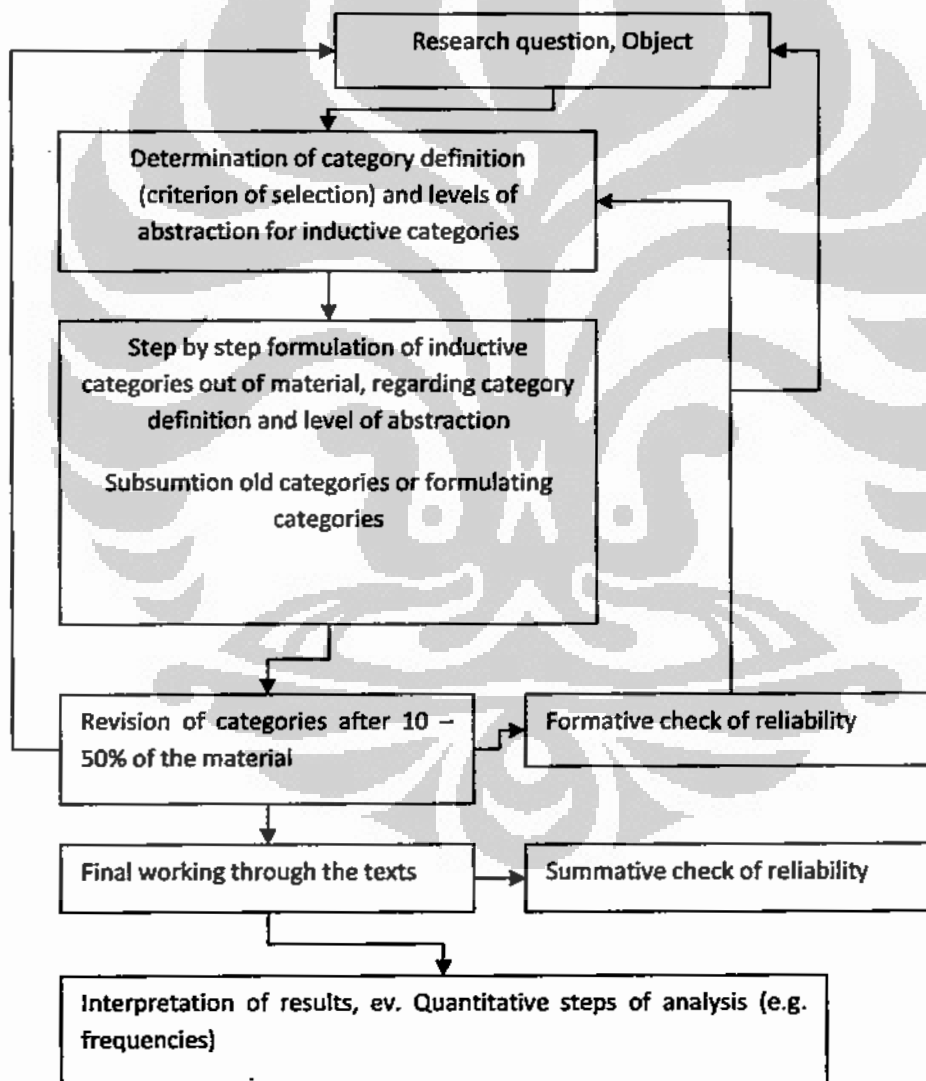
Penelitian citra kota di media massa studi kasus 3 (tiga) kota Jakarta, Surabaya, dan Bandung dengan satuan analisis berita-berita di media cetak *Kompas* edisi Agustus 2009– Oktober 2010 terbitan 3 (tiga) kota tersebut memakai pendekatan analisis isi kualitatif dalam studi kasus (Kohlbacher, 2006). Kohlbacher memberilakan urutan-urutan dalam proses analisisnya sebagai berikut: teori, koding (ringkasan, penjelasan, struktur), informasi dan analisis/interpretasi. Berikut bagannya:



Gambar 3.1. Pendekatan Analisis Isi Kualitatif Dalam Studi Kasus (Kohlbacher, 2006)

Dalam penelitian ini, analisis isi tetap mengacu kepada teori. Berita media cetak sebagai satuan analisis akan dikumpulkan secara secara induktif untuk klasifikasi. Proses ini adalah koding.

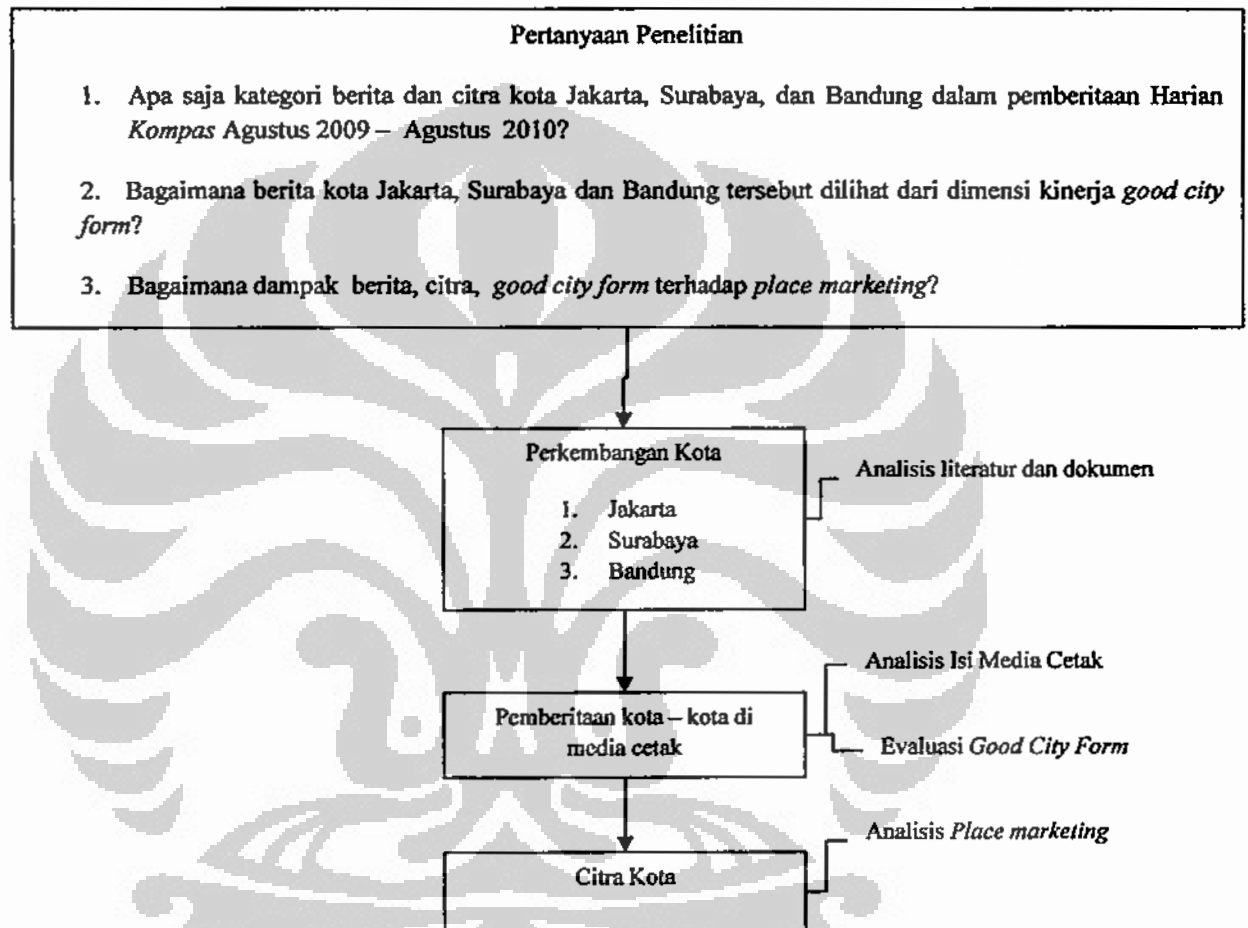
Koding melahirkan kategori isu–kategori isu yang tetap mengacu kepada teori. Kategori isu–kategori isu tersebut akan diringkas, dijelaskan, dan distrukturkan. Untuk kebutuhan evaluasi dan intrepresiasi karena penelitian ini bersifatkualitatif, maka kodingnya akan ditambah dengan tonalitas. Tonalitas adalah persepsi media tentang suatu isu, yang dapat dikategorikan sebagai positif, negatif atau netral. Teks berita yang telah diringkas, diberikan penjelasan, distrukturkan, dan diberikan tonalitas telah menjadi informasi. Informasi ini akan dianalisis secara kualitatif, yaitu memberikan interpretasi dan evaluasi. Berikut baganlangkah–langkah proses penelitian memakai metode analisis isi kualitatif yang bersifat induktif (Mayring, 2000:4):



Gambar 3.2.Bagan Langkah-langkah Analisis Isi Kualitatif

3.2.4 KERANGKA PENELITIAN

Berdasarkan masalah, pertanyaan penelitian, tinjauan teori, dan desain penelitian berikut disampaikan kerangka penelitian "Citra Kota di Media Massa Perspektif *Place Marketing*: Studi Kasus Kota Jakarta, Surabaya, dan Bandung":



Gambar 3.3. Urutan Langkah-langkah Penelitian

Langkah-langkah penelitian yang akan dilakukan:

1. Mengumpulkan berita-berita tentang ketiga kota terkait isu perkotaan tersebut selama bulan Agustus–Oktober 2009 untuk menemukan tren pemberitaan yang merupakan masukan untuk klasifikasi

2. Melakukan klafisikasi berita-berita dan dengan acuan teori akan membuat kategori-kategori isu
3. Melakukan analisis isi selama September 2009–Maret 2010
4. Melakukan perbaikan kategori masukan dari hasil analisis isi September 2009–Maret 2010
5. Melanjutkan analisis isi untuk April 2010–Agustus 2010
6. Melakukan interpretasi dan evaluasi terhadap analisis isi Agustus 2009– Agustus 2010
7. Menarik kesimpulan

3.2.5 SATUAN ANALISIS

Satuan analisis dalam ilmu sosial tidak memiliki batasan (Babbie, 2008:104–109). Satuan analisis bisa berupa individu, grup, dan organisasi. Satuan analisis juga dapat berupa interaksi sosial dan artefak sosial, seluruh barang yang diproduksi manusia. Dalam penelitian ini, satuan analisisnya adalah berita media cetak tentang perkotaan. Disamping satuan analisis di atas, penelitian ini juga akan memanfaatkan dokumen–dokumen yang memuat informasi tentang pembangunan, perencanaan dan pemasaran kota Jakarta, Bandung dan Surabaya sebagai pengantar pembahasan tiap–tiap kasus.

Pemberitaan media cetak akan menjadi satuan analisis, khususnya berita-berita pada kolom "metropolitan" yang memuat berbagai hal tentang kota untuk edisi nasional rubrik metropolitan untuk kota Jakarta, rubrik khusus Jawa Timur untuk Surabaya, dan Jawa Barat untuk Bandung. Berita–berita tersebut dikumpulkan dari harian *Kompas* sepanjang Agustus 2009–Agustus 2010. Pemilihan surat kabar *Kompas* karena harian tersebut merupakan surat kabar terbesar dengan oplah terbesar (*Nielsen Media Index 2008*) dan memiliki rubrik lokal. Karenanya, secara umum kebijakan redaksional adalah sama untuk menjaga tidak terlalu beragamnya kebijakan redaksi jika satuan analisis berupa berita bersumber dari surat kabar yang berbeda–beda.

3.2.5.1 KATEGORI

Penelitian ini memakai metodologi kualitatif yang mana satuan analisis berupa berita dikumpulkan secara induktif untuk diklasifikasi dan mendapatkan trend kategori pemberitaan media massa cetak. Bukan dengan cara sebaliknya, kategori ditentukan terlebih dahulu kemudian berita–berita dimasukan ke dalam kategori–kategori tersebut. Kategori–kategori dalam penelitian ini didapatkan melalui analisis awal terhadap media cetak selama bulan Agustus–Oktober 2009

dengan mengecek frekuensi kemunculan berita. Sementara pemberitaan yang menjadimaterial analisis awal adalah pemberitaan Jakarta pada harian *Kompas* rubrik Metropolitan. Jakarta memiliki jumlah berita dengan liputan yang lebih luas dari Surabaya dan Bandung. Ini merupakan konsekuensi dari Jakarta yang merupakan *primate city* dan fungsi-fungsinya yang menonjol. Berikut tabel kategori-kategori satuan analisis:

Tabel 3.2. Analisis Awal Berita Agustus-Oktober 2009

No	Kategori	Subkategori	Frekuensi
1	Perhubungan dan Transportasi	Angkutan Umum (7), Armada Bus Lebaran (1), ERP (1), Jalan Layang (3), Jalan Tol (1), JORR (1), Kemacetan (4), Lahan Parkir (3), Lampu Lalin (2), MRT (3), Pelabuhan (1), Pembatasan Kendaraan (1), Pemudik Sepeda Motor (1), Penutuoan Pintu Mal (1), Pintu Tol (2) Sistem Perkeretaapian, (1), Tarif Parkir (2), Terminal Bus (2), Tiket KA (1), Tol Dalam Kota (3), Transjakarta (14), Truk (1), UU Lalu Lintas (1)	57 Berita
2	Lingkungan	Air Tanah (2), Angin Kencang (1), Cuaca Buruk (5), HBKB (3), Hujan Angin (1), Hujan Deras (3), Jakarta Green City (1), Jakarta Green dan Clean (1), Kawasan Dilarang Merokok (1), Kebersihan Lebaran (1), Mangrove (2), Pemakaian Plastik (2), Penyegelan Sumur Dalam (1), Polusi Kendaraan (1), Sampah (2), Pencemaran Laut (1), Penurunan Permukaan (3), Sepeda 1	32 Berita
3	Kecelakaan	Kecelakaan Bus (2), Kecelakaan di Gedung (1), Kecelakaan Kerja (1), Kecelakaan KRL (1), Kecekaan Sepeda Motor (1), Kecelakaan Transjakarta (5), Ledakan Mobil (2), Ledakan Tabung Gas (9)	22 Berita
4	Kriminalitas	Angka Kejahatan (1), Curanmor (3), Impor Ilegal (1), Kejahatan Hipnotis (1), Kejahatan Seksual (6), KDRT (1), Kekerasan Anak (4), Miras (3), Perampokan dan Pembunuhan (1), Percloan (2), Senjata Api Ilegal (1), Razia petasan (2), Tawuran Warga (9), Napza (8), Pembunuhan (8), Pemerasan (2), Perampokan (8), Penculikan (2), Pencurian (1), Pencurian Dengan Pembiusan (2), Penemuan Mayat (2), Penganiayaan (3), Penipuan (3), Penjambretan (1), Penipuan Arisan (2), Penodongan (1), Uang Palsu (1)	77 Berita
5	Keamanan	Konvoi Lebaran (1), Pengamanan Tempat Ibadah (1), Pengamanan Ramadhan (1), Pencegahan Terorisme (1), Pelarangan Petasan (1)	5 Berita
6	Sosial Budaya	Abang None Jakarta (1), Aktivitas Ramadhan (2), Penelitian Situs (2), Penitipan Hewan Lebaran (1), Arus Mudik (1), Bedug Lebaran (1), Bike To Work (1), Event Lebaran (1), Jakarta Saat Lebaran (1), Kegiatan Sosial (1), Penitipan Motor Lebaran (1), Perbelanjaan Lebaran (1), Persiapan Lebaran (1) PRT Lebaran (2), Pemudik Lebaran (1), Kerukunan Warga (1), Kuliner Lebaran (2), Lebaranabn Betawi (1), Musium (1), Pegadaian Lebaran (1), Situasi Ramadhan (1), HUT RI (1), Tradisi Ramadhan (1)	27 Berita
7	Hukum	Kasus Budha Bar (1), Persidangan (3), Sengketa Lahan (2)	6 Berita

8	Bencana	Jalan Ambles (3), Puting Beliung (1), Tembok Roboh (2), Terbawa Arus (1), Pohon Tumbang (3), Turap Ambrol (1), Peta Bencana (1), Kebakaran (12), Korban Meteor (1), Banjir (3), Gempa (1)	29 Berita
9	Masalah Sosial	Bunuh Diri (4), Kekerasan Anak (2), Lansia (1)	7 Berita
10	Anggaran Daerah	Perubahan APBD (1), Realisasi Anggaran(3)	4 Berita
11	Birokrasi Daerah	PNs Pemprov (1), Kekayaan Pejabat (1), Kinerja Gubernur (2)	4 Berita
12	Pendidikan	Biaya Pendidikan (2), Konflik Bangunan Sekolah (1), Putus Sekolah (1), Guru (1), Pendidikan Informal (1)	6 Berita
13	Tenaga Kerja	Angkatan Kerja (1)	1 Berita
14	Tata Air	Air Bersih (2), Air Tanah (1), Banjir (3), BKT (2), Drainase (9), Genangan Air (7), Noramlisasi Kali (3), PDAM (5), Palyja (1), Pompa Air Sungai (1), Sungai (1), Tanggul Kali (1)	36 Berita
15	Penertiban	Penertiban Monas (1), Penertiban Pasar (1), Penggusuran (2), Razia (3)	7 Berita
16	Permukiman dan Perumahan	Relokasi Rawan Banjir (1), Rumah Kumuh (1), Rusun (2)	4 Berita
17	Kependudukan	KTP (1), NIK (1), OYK (6), KK Online (2), PMKS (1), Pendatang (4), Akta Kelahiran (1), Jumlah Penduduk (1)	17 Berita
18	Kesehatan	Chikungunya (1), DBD (2), Muntaber (1), Penyakit Jantung (1)	5 Berita
19	Tata Ruang	Jabodetabekjur (1), Lahan Pemakaman (1), Pembangunan Berwawasan Lingkungan (1), RTH (2) RTRW (4), Sertifikasi Tanah (1), Situ (1)	11 Berita
20	Tata Bangunan	Antisipasi Kebakaran (1), Aturan (1), Pembangunan Mall (1), Penertiban Bangunan (1), SPBE (3)	7 Berita
	20 Kategori		353 Berita

Kategori-kategori ini akan menjadi acuan untuk melakukan analisis isi berita-berita selanjutnya, termasuk Surabaya dan Bandung. Akan tetapi, kategori ini dan subkategori akan ditajamkan kepada persoalan yang memiliki hubungan yang tinggi dengan masalah atau isu perkotaan. Kategori ini memiliki peluang untuk mendapatkan penambahan untuk kategori-kategori yang belum muncul.

3.2.5.2 SALIENCY (KEMENONJOLAN) MEDIA

Para pakar menyatakan bahwa pemberitaan akan muncul beberapa kategori yang menonjol mendominasi isu dan tone pemberitaan disebut *saliency*. Kemonjolan ini terdiri dari 3 (tiga)

dimensi, yaitu *attention*, *prominence*, dan *valence*. *Attention* adalah melihat kemonjolan berdasarkan total volume berita (frekuensi) atau ruang yang diberikan media terhadap suatu topik berita. Sedangkan *valence* adalah tone suatu berita. Faktor ini menunjukkan nilai positif atau negatif suatu berita (dalam Salamah, 2010:22–23). Pemberitaan yang menunjukkan nilai positif, negatif dan netral menunjukkan sikap media massa terhadap suatu isu. Penilaian secara positif, negatif dan netral bersifat kualitatif. Artinya, peneliti menjadi instrumen penelitian dan bersifat subjektif dalam memberikan penilaian (Norris dan Marlowe, 2002:25).

Berdasarkan analisa berita kota Jakarta selama Agustus 2009 – Oktober 2009, tone berita positif cenderung menunjukkan kinerja, khususnya pemerintah kota, dalam bentuk respon, perencanaan, langkah perbaikan, perlindungan terhadap warga dan lingkungan. Secara singkat semua langkah – langkah yang mendukung dimensi kinerja kota yang baik, termasuk yang diupayakan warga dan pengusaha. Sebaliknya, pemerintah kota yang tidak responsif, perencanaan buruk, abai terhadap perlindungan warga dan lingkungan akan mendapatkan tone negatif, termasuk juga perbuatan warga dan pengusaha. Intinya, pengabaian dimensi kinerja kota yang baik oleh pemangku kepentingan kota. Sedangkan berita netral lebih merupakan deskripsi kota secara normal, dalam berbagai peristiwa dan tempat.

Prominence adalah fokus pemuatan berita. Berita di halaman depan atau menjadi kepala berita di rubrik metropolitan menunjukkan pentingnya berita tersebut menurut media. Pemuatan berita secara lokal dan nasional juga bisa menggambarannya. Berita di harian nasional dianggap lebih bernilai berita dibandingkan berita yang dimuat di harian lokal. *Prominence* tidak dibahas dalam pemberitaan ini karena berita ketiga kota berada di rubrik yang setara, yaitu Jakarta di rubrik Metropolitan, Surabaya di rubrik Jawa Timur dan Bandung di rubrik Jawa Barat. Rubrik – rubrik tersebut cenderung memberitakan peristiwa yang terjadi masing – masing *greater* kota-kota tersebut.

4. JAKARTA

4.1 PERKEMBANGAN KOTA JAKARTA

Liberalisasi ekonomi dan penerimaan negara dari sektor minyak menjadi faktor pemicu yang penting untuk perkembangan Jakarta semenjak kemerdekaan Indonesia. Liberalisasi tersebut kebijakan menerima investasi asing untuk membangun infrastruktur, membuka sektor keuangan dan perdagangan (Tunas, 2008:73–76; Firman, 1998: 233–237). Dimulai pada tahun 1967 semenjak kemerdekaan Indonesia mulai “secara resmi” bergabung dengan pasar global. Pada tahun tersebut, pemerintah mengeluarkan kebijakan tentang investasi asing, yaitu UU Nomor 1 tentang Penanaman Modal Asing (PMA). Tujuannya adalah untuk mengundang investor asing mendorong pembangunan infrastruktur.

Jakarta yang ketika itu dipimpin Gubernur Ali Sadikin sedang mengalami beberapa masalah di bidang infrastruktur. Karenanya, Ali Sadikin menempatkan beberapa prioritas. Pertama adalah peningkatan infrastruktur. Kedua, pendidikan. Dan ketiga adalah lingkungan. Untuk prioritas pertama, Ali Sadikin mengundang investor asing untuk membangun jembatan–jembatan, pedestrian, dan halte–halte (Tunas, 2008:73).

Kebijakan pemerintah menerima investor asing merupakan pertanda ditinggalkannya praktek “Demokrasi Terpimpin” yang memiliki kebijakan menutup diri terhadap investor asing di era Soekarno. Pembukaan kran investasi diikuti oleh pertumbuhan produksi pertanian dan impor terhadap bahan baku substitusi industri mendominasi aktivitas ekonomi. Kemudian pemerintah menetapkan kebijakan pembangunan ekonomi secara berjangka (REPELITA). Salah satu strategi di sektor manufaktur adalah menarik investor asing untuk menghidupkan ekonomi lokal. Kawasan industri–kawasan industri didirikan, diikuti dengan pembangunan infrastruktur seperti jalan bebas hambatan menuju pelabuhan. Modernisasi Tanjung Priok diikuti dengan peraturan tambahan yang memudahkan proses ekspor dan impor. Investasi mengalir menghidupi sektor industri yang kemudian mengubah wajah geografi ekonomi lansekap perkotaan (Tunas, 2008:73–74).

Boom minyak yang terjadi pada tahun 1973 memicu kenaikan harga minyak dunia akibat konflik Arab–Israel mendatangkan berkah untuk kota Jakarta. Keuntungan uang minyak dimanfaatkan untuk membangun Jakarta secara ekstensif. Jalan tol Jagorawi dibangun menyusul kemudian

pelabuhan udara Cengkareng. Pada masa itu pemerintah juga mengeluarkan kebijakan tentang pelarangan impor otomotif secara utuh yang kemudian mengharuskan pabrik otomotif asing membangun pabrik di dalam negeri bekerja sama dengan industri lokal. Pabrik otomotif, seperti Honda, Toyota, Nissan, Daihatsu, dan lainnya didirikan (Tunas, 2008:74). Pada tahun 1990, pusat perbelanjaan berkelas dunia dibangun, yaitu Sogo. Pusat perbelanjaan berbasis Jepang ini berlokasi di tengah kota di Plaza Indonesia. Plaza Indonesia berlokasi di tempat premium Bundaran Hotel Indonesia. Sebelumnya, beberapa pusat perbelanjaan modern lokal telah berdiri di Jakarta. Berawal dari Sarinah yang kemudian disusul oleh pusat perbelanjaan—pusat perbelanjaan lainnya yang dimiliki baik lokal maupun asing. Pusat perbelanjaan yang makin marak di Jakarta menunjukkan bahwa kota ini telah bergerak sebagaimana kota-kota yang digerakan oleh ekonomi kapitalis di belahan dunia lainnya. Berikut data tentang pusat perbelanjaan yang berdiri setelah pemerintah membuka kran investasi kecuali Sarinah.

Tabel 4.I. Pertumbuhan Pusat Perbelanjaan di Jakarta 1965-1990

(disadur dari: Kenichiro, 2001:499)

Pusat Perbelanjaan	Tahun	Luas (meter persegi)	Pengembang
1. Sarinah	1965	21.000	PT. Sarinah (BUMN)
2. Duta Merlin	1979	13.000	
3. Aldiron Plaza	1980	13.800	
4. Pasaraya Young and Trendy	1980	13.800	A Latif Corp
5. Ratu Plaza	1981	22.500	Grup Ratu Sayang
6. Gajah Mada Plaza	1982	54.000	Grup Harapan
7. Melawai Plaza	1984	10.000	
8. Metro Ps Baru	1985	16.000	Intra Maju
9. Harco Ps Baru	1986	20.000	
10. Glodok Plaza	1987	42.500	
11. Plaza Barito	1988	10.000	A Latif Corp
12. King Plaza	1988	20.000	
13. Pasaraya Blok M	1989	42.000	Gajah Tunggal,
14. Plaza Indonesia	1990	60.000	Bimantara, Sinar Mas

Berdirinya kantor bank asing kelas dunia telah memperkuat ciri Jakarta sebagai kota global. Kebijakan pemerintah pusat menerbitkan Paket Oktober pada tahun 1988 (Pakto 88) yang memberikan kesempatan investasi asing untuk ikut serta di industri keuangan. Industri keuangan tersebut adalah sektor perbankan. Pada tahun 1992, 214 bank pemerintah, 618 bank swasta dan 101 bank asing baik milik Jepang maupun Amerika Serikat mulai beroperasi di Jakarta dan

sekitarnya, meliputi pembukaan kantor pusat, cabang, dan agen. Berikut bank-bank asing dan institusi keuangan global yang berkantor di Jakarta:

Tabel 4.2. Bank-bank Asing di Jakarta (Firman, 1998:236)

Nama Bank	Negara Asal	Tipe
1. American Express	Amerika Serikat	Institusi Keuangan
2. Bank of America	Amerika Serikat	Bank
3. Chase Manhattan	Amerika Serikat	Bank
4. Cigna	Amerika Serikat	Institusi Keuangan
5. Citicorp	Jepang	Bank
6. Citibank	Jepang	Bank
7. Bank of Tokyo	Jepang	Bank
8. Daiwa Bank	Jepang	Bank
9. Dai-ichi Kangyo Bank	Jepang	Institusi Keuangan
10. Fuji Bank	Jepang	Institusi Keuangan
11. Sanwa Bank	Jepang	Institusi Keuangan
12. Sumitomo	Jepang	Institusi Keuangan
13. Yasuda Fire and Marine Insurance	Jepang	Institusi Keuangan
14. Daiwa Securities	Jepang	Institusi Keuangan
15. Nicco Securities	Jepang	Institusi Keuangan
16. Nomura Securities	Jepang	Institusi Keuangan
17. ABN Amro Bank	Belanda	Bank
18. Rabobank	Belanda	Bank
19. Credit Lyonnais	Perancis	Bank
20. Hongkong Bank	Hongkong	Bank
21. Standard Chartered	Inggris	Bank
22. Zurich Insurance	Swis	Institusi Keuangan

Pertumbuhan Jakarta yang menyebabkan suburbanisasi mulai terlihat gejalanya. Studi Syaikat mempertegas pertumbuhan Jakarta menyebar yang dilihat dari persebaran gedung perkantoran di DKI Jakarta (2007). Gedung perkantoran terus tumbuh dari pusat kota (CBD) menyebar ke pinggiran kota. Sebelum tahun 1965, Jakarta hanya memiliki beberapa gedung tinggi seperti Hotel Indonesia, Gedung Jaya, dan Gedung Sarinah. Semua gedung ini berlokasi di Jalan MH.

Thamrin. Periode 1965–1985, jumlah gedung perkantoran bertambah menjadi 64 gedung. Empat puluh tiga(43) gedung tersebar di wilayah CBD koridor Jalan Sudirman, Jalan MH. Thamrin, Jalan Gatot Subroto dan Kuningan. Sisanya sebanyak 21 gedung perkantoran tersebar di luar CBD menuju bagian selatan, timur dan barat. Sedangkan periode 1985–2005, pertumbuhan perkantoran tumbuh melebihi dua periode sebelumnya. Pertumbuhan gedung perkantoran di luar CBD lebih tinggi, yaitu sebanyak 115 gedung. Sedangkan gedung perkantoran di CBD sebanyak 88 gedung (Syaukat, 2007:68–70).

Kesempatan investasi yang dibuka pemerintah semenjak 1967 berdampak pada pertumbuhan fisik Jakarta. Pertumbuhan fisik untuk kepentingan pembangunan Jakarta tersebut juga diikuti oleh pertumbuhan penduduk. Jakarta berkembang pesat dengan pertumbuhan penduduk yang tinggi. Semenjak pemerintah membuka kran investasi dan pembukaan berbagai sektor industri, penduduk Jakarta bertambah dari 2,9 juta jiwa menjadi 4,4 juta jiwa pada tahun 60-an sampai dengan 70-an. Pertumbuhan ini mendatangkan berbagai masalah hingga pada tahun 1970 pemerintah kota menyatakan Jakarta sebagai kota tertutup. Sementara itu semenjak berkah kenaikan harga minyak mendorong pembangunan infrastruktur, penduduk Jakarta bertambah dari 4,9 juta jiwa pada tahun 1973 menjadi 7,9 juta jiwa pada tahun 1989 (Tunas, 2008:74).

Berdasarkan catatan Rutz, jumlah penduduk Jakarta memang merupakan yang tertinggi semenjak 1930. Ketika itu Jakarta masih bernama Batavia dengan jumlah penduduk 533.015 jiwa. Kota kedua tertinggi kedua adalah Surabaya dengan jumlah penduduk 341.675 jiwa. Tahun 1960, jumlah penduduk Jakarta 2.973.052 jiwa dan Surabaya 1.007.945 jiwa. Pertumbuhan penduduk Jakarta secara persentase dan jumlah riil kemudian mulai meninggalkan Surabaya secara signifikan. Perbedaan pertumbuhan penduduk ini terlihat sangat mencolok pada tahun 1980 ketika jumlah penduduk Jakarta mencapai angka 6.503.449 jiwa. Pertumbuhannya mencapai hampir lebih 100 persen dari tahun 1960. Sedangkan jumlah penduduk Surabaya sebanyak 2.027.913 pada tahun 1980. Pertumbuhannya secara persentase dan jumlah riil mulai tertinggal jauh dari Jakarta (1987, 131–132). Berikut pertumbuhan DKI semenjak 1971 sampai 2000 beserta sebarannya:

Tabel 4.3. Pertumbuhan Penduduk Jakarta 1971-200 dan Sebarannya (dalam ribu jiwa)

(dalam Irwanto, 2005:68)

	Jakarta Selatan	Jakarta Timur	Jakarta Pusat	Jakarta Barat	Jakarta Utara	Jakarta
1971	1.051 (23,1)	802 (17,6)	1.260 (27,7)	821 (18,1)	612 (13,5)	4.546 (100)
1980	1.582 (24,3)	1.460 (22,4)	1.245 (19,1)	1.238 (19,0)	981 (15,1)	6.506 (100)
1990	1.913 (23,2)	2.067 (25)	1.087 (13,2)	1.823 (22,1)	1.370 (16,6)	8.260 (100)
2000	1.787 (21,3)	2.353 (28,1)	893 (10,7)	1.906 (22,7)	1.444 (17,2)	8.383 (100)

Berdasarkan data BPS 2010, jumlah penduduk DKI Jakarta mencapai 9.588. 198 jiwa. Dari data di atas terlihat bahwa pertumbuhan penduduk di Jakarta Pusat terus menurun semenjak tahun 1970 sampai dengan tahun 2000. Sebaliknya, penduduk Jakarta Timur secara signifikan terus menerus mengalami kenaikan. Pertumbuhan penduduk mengarah ke pinggir kota terkait dengan kebutuhan perumahan. Sementara itu pertumbuhan penduduk di kota administratif lainnya relatif stabil atau tidak mengalami baik peningkatan atau penurunan yang signifikan.

Selain Jakarta, kabupaten/kota tetangga Jakarta juga mengalami pertumbuhan penduduk. Jika angka pertumbuhan penduduk DKI Jakarta selama kurun 1980–1990 adalah 2,28%, maka pertumbuhan penduduk di Botabek adalah 5,5%. Pada kurun waktu 1990–2000, pertumbuhan penduduk DKI Jakarta sebesar 1,4% sedangkan pertumbuhan Bodetabek menjadi 4,81% (Uguy, 2006:7–8).

Pertumbuhan penduduk Jakarta diikuti dengan perluasan kota keluar wilayah administrasinya. Perluasan ini dibutuhkan untuk menampung pertambahan kebutuhan lahan, penduduk, dan berbagai aktivitas khususnya untuk kebutuhan perumahan. Pertumbuhan ini menyebabkan terjadinya suburbanisasi ke wilayah tetangga Jakarta seperti Bogor, Depok, Bekasi, dan Tangerang. Pertumbuhan “kota baru” untuk memenuhi kebutuhan terjadi. Firman mencatat dari tahun 1995 sampai dengan 2001 pesatnya pertumbuhan proyek kota baru yang didominasi oleh pembangunan perumahan di wilayah tetangga Jakarta (2004:3).

Tabel 4.4. Proyek Pembangunan Baru di Wilayah Tetangga Jakarta 1995-2001

(Firman, 2004:3)

Proyek	Area (Hektar)	Lokasi	1995	2001
1. Bumi Serpong Damai	6.000	Tangerang	×	×
2. Kota Tiga Raksa	3.000	Tangerang	×	×
3. Bintaro Jaya	1.700	Tangerang	×	×

Proyek	Area (Hektar)	Lokasi	1995	2001
4. Citra Raya	1.000	Tangerang	x	x
5. Gading Serpong	1.000	Tangerang	x	x
6. Kota Modern	770	Tangerang	x	x
7. Alam Sutera	700	Tangerang	x	x
8. Kota Jaya	1.745	Tangerang	x	
9. Pantai Indah Kapuk	800	Tangerang	x	x
10. Lippo Karawaci	700	Tangerang	x	x
11. Lippo Cikarang	3.000	Tangerang	x	x
12. Kota Legenda	2.000	Bekasi	x	x
13. Harapan Indah	700	Bekasi	x	
14. Cikarang Baru	5.400	Bekasi	x	x
15. Rancamaya	550	Bogor	x	
16. Royal Sentul	2.700	Bogor	x	x
17. Banyu Buana	500	Bogor	x	
18. Maharani Citra Pertiwi	1.679	Bogor	x	
19. Bangunjaya Triperkasa	500	Bogor	x	
20. Kuripan Jaya	500	Bogor	x	x
21. Resort Danau Lido	1.200	Bogor	x	
22. Pantai Modern	500	Jakarta	x	
23. Kota Wisata	n.a	Bogor	x	x

Perkembangan Jakarta tidak selalu berjalan mulus. Pengaruh global, khususnya di sektor keuangan, kembali mempengaruhi perkembangan Jakarta. Krisis keuangan global yang melanda Indonesia 1997–1998 berpengaruh besar terhadap persoalan ekonomi dan pembangunan fisik kota (Firman, 1998:239). Berdasarkan data BPS 1997–1999, angka penganggurandi Jakarta meningkat dari 10,94% menjadi 15,01%. Banyak proyek konstruksi terbengkalai ditinggalkan para pengembang. Mulai dari pembangunan proyek Transjakarta, *Jakarta Outer Ring Road*(JORR), hingga monorail yang diproyeksikan menjadi salah satu andalan transportasi di Jakarta bekerjasama dengan pemerintah Malaysia. Pemulihan ekonomi mulai terjadi semenjak tahun 2000 ditandai dengan mulai menguatnya pertumbuhan ekonomi dari minus sebesar 14,83% pada tahun 1997–1998 menjadi pertumbuhan positif 4,9% (Tunas, 2008:75).

Suburbanisasi terjadi karena kebutuhan Jakarta akan berbagai fasilitas, terutama perumahan. Suburbanisasi ternyata terjadi bersamaan dengan pembangunan superblok dan apartemen untuk kelompok menengah ke bawah di pusat kota Jakarta. Menurut majalah *Prospek* edisi Desember 1993 (dalam Kenichiro, 2001:488), semenjak tahun 1993 terdapat 27 rencana pembangunan superblok di berbagai lokasi di Jakarta. Proyek superblok yang cukup menonjol saat itu adalah Sudirman CBD. Superblok ini berlokasi di Jl. Sudirman dan Jl. Gatot Subroto yang mulai

dibangun pada tahun 1993 diatas lahan seluas 404 ribu m² yang dilengkapi dengan perkantoran, apartemen, pusat perbelanjaan, hotel, dan hiburan.

Perkembangan superblok di Jakarta maju pesat dan dapat disebut sebagai salah satu faktor yang memacu ekonomi kota untuk keluar dari krisis finansial, menghidupkan perekonomian, dan kehidupan sosial. Superblok menawarkan konsep "*back to the city*" (Kusno, 2009:168–169). Beberapa proyek superblok yang muncul belakangan adalah Rasuna Epicentrum, Senayan City, The Archipelago, Podomoro City dan Grand Indonesia. Sementara pada saat yang bersamaan suburbanisasi Jakarta menyebar dengan deras ke kabupaten/kota tetangga Jakarta.

Sejak 1997, pembangunan rumah susun mulai gencar dilakukan setelah rumah susun masa lalu di Tebet, Tanah Abang, dan Pulo Mas. Rusun Benhil I dan II, Rusun Kemayoran, dan Rusun Kebon Kacang adalah contoh-contoh rumah susun yang dibangun pada tahap awal pada masa krisis. Pemerintah sendiri untuk menutupi kekurangan rumah pada tahun 2006 mencanangkan program pembangunan Rusun 1000 Tower dengan fokus pembangunan di daerah perkotaan, terutama Jakarta.

Kepadatan kota menciptakan masalah transportasi dan perhubungan. Perhubungan dan transportasi adalah infrastruktur penting dalam perkembangan kota. Perhubungan dan transportasi mempermudah mobilitas yang merupakan salah satu elemen penting dalam perkotaan untuk memberikan akses kepada semua pemangku kepentingan kota. Karenanya, pertumbuhan jalan menjadi penting apalagi jika dihubungkan dengan pertumbuhan penduduk dan kendaraan. Pertumbuhan jalan yang cukup signifikan di Jakarta terjadi pada tahun 1990–1995. Sementara itu tahun-tahun sebelumnya semenjak tahun 1980 atau tahun-tahun sesudahnya semenjak tahun 1995 sampai dengan tahun 2000 malah terjadi penurunan. Sementara jumlah penduduk dan kendaraan terus meningkat. Berikut tabel perbandingan jalan, penduduk, dan kendaraan (Irwanto, 2005:2).

Tabel 4.5 Perbandingan Jalan, Penduduk dan Kendaraan di Jakarta, 1995-2000

Tahun	Jalan (Km)	Penduduk	Kendaraan
1980	4.673	7.073.428	1.677.625
1985	4.623	7.047.638	1.670.695
1990	4.534	7.003.267	1.649.037
1995	6.868	9.013.081	3.021.138
2000	6.416	8.382.068	4.159.442

(diolah dari Irwanto,2005:2)

Data di atas menunjukkan bahwa pertumbuhan jumlah penduduk, pertumbuhan jalan dan kendaraan. Data pertumbuhan jumlah penduduk pada tahun 1990 ke tahun 1995 yang cukup besar diikuti dengan penambahan panjang jalan dan kendaraan. Menariknya, tahun 1995 ke tahun 2000 jumlah penduduk menurun dan panjang jalan berkurang tetapi pertumbuhan kendaraan tetap tinggi. Sementara itu berdasarkan data BPS DKI Jakarta tahun 2010, jumlah kendaraan di Jakarta adalah 10.495.689 kendaraan. Kendaraan-kendaraan tersebut terdiri atas 7.518.098 sepeda motor, 2.116.282 mobil penumpang, 550.924 kendaraan angkut barang, dan 309.288 bis. Angka-angka ini menunjukkan kenaikan semenjak tahun 2005. Berikut tabelnya:

Tabel 4.6. Jumlah Kendaraan di Jakarta

Tahun	Sepeda Motor	Mobil Penumpang	Mobil Angkutan Barang	Bis	Jumlah Total
2009	7.518.098	2.116.282	550.924	309.288	10.495.689
2008	6.765.723	2.034.943	538.731	308.528	9.647.925
2007	5.974.173	1.916.469	518.991	318.332	8.727.965
2006	5.310.068	1.835.653	504.727	317.050	7.967.498
2005	4.647.435	1.766.601	499.581	316.502	7.230.319

(sumber: BPS DKI Jakarta 2010)

Disamping masalah perhubungan dan transportasi yang kemudian sering muncul dengan isu kemacetan di Jakarta, banjir merupakan masalah yang berkembang dari buruknya tata air Jakarta dan kawasan tetangganya. Sebagai kawasan yang terbentuk dari tanah endapan letusan gunung Gede-Pangrango dan Gunung Salak yang bergerak ke arah Teluk Jakarta dan membentuk dataran rendah dari arah Selatan yaitu Bogor dan menuju arah Utara, daratan Jakarta memang secara alamiah dilalui banyak sungai yang bermuara ke Teluk Jakarta. Kondisi ini menyebabkan Jakarta menjadi langganan banjir semenjak jaman Belanda (Soehoed, 2004). Tambunan menambahkan, Jakarta yang berkembang sangat pesat terletak pada ekosistem dataran rendah pantai yang memiliki karakteristik adanya *submerged land*, *wet land*, meader sungai, dataran

banjir sungai, *oxbowlake*, *retention basin* dan delta (dalam Darrundono dan Darrundono, 2010:84).

Tercatat Jakarta mengalami beberapa kali banjir besar. Dua kali banjir besar terjadi pada abad ke-21, masing-masing pada tahun 2002 dan tahun 2007. Menurut NEDECO, pada peristiwa tahun 2002 banjir mencapai puncaknya tanggal 04 Februari. Banjir menggenangi 10.000 hektar dengan kedalaman beragam mencapai 4 (empat) meter. Penyebab banjir ini adalah hujan lebat dibagian tengah daerah aliran sungai (DAS), yaitu sepanjang alur Depok-Manggarai (dalam Julianery, 2007:47-48). Banjir besar kedua yang terjadi pada tahun 2007 terjadi pada 29 Januari hingga 02 Februari. Penyebab banjir ini adalah curah hujan kumulatif di wilayah Jakarta dan sekitarnya menyebabkan terjadinya banjir dengan rentang 30 cm sampai 3 m. Banjir ini menimbulkan korban jiwa dan kerugian dengan nilai total mencapai 5,16 triliun (Julianery, 2007:50).

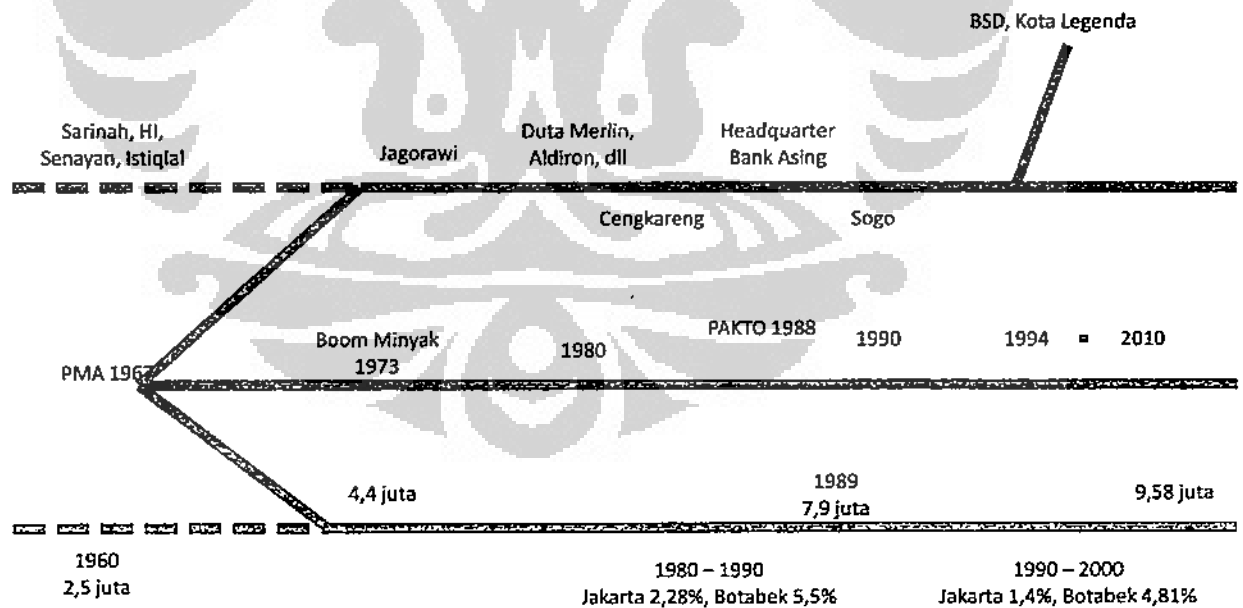
Perkembangan fisik kota Jakarta membangun citra kota. Akan tetapi, citra Jakarta tak ada bedanya dengan kota-kota lain di Asia Tenggara. Globalisasi telah mengonstruksi keseragaman, terutama terlihat dari gedung-gedung tinggi dan perusahaan multinasional global yang berlokasi di kota seperti Jakarta. Citra ini diperkuat oleh posisi Jakarta sebagai kota utama (*primate city*) sebagaimana ibukota lainnya di Asia Tenggara (Evers, 2002). Citra Jakarta tersebut juga menggambarkan perkembangan Jakarta di atas dan mencerminkan Jakarta di bawah kepemimpinan Soeharto. *Boom* minyak dan investasi asing (dominan dalam bentuk utang) menjadi penggerak pembangunan Jakarta. Ini semua mencerminkan politik "pembangunanisme" Soeharto yang memilih fokus kepada pembangunan ekonomi (pertumbuhan) dan stabilitas politik. Pembangunan Jakarta sangat ditentukan oleh tangan besi Soeharto. Anak-anak Soeharto merupakan pelaku utama bisnis disamping kroni-kroninya, seperti pejabat publik dan pengusaha (Nas, 2007: 41-66).

Citra Jakarta sangat berbeda ketika Soekarno berkuasa. Soekarno membangun citra Jakarta sebagai bagian dari "kelanjutan revolusi melawan imperialisme" (*nation building* dan *character building*) dan menjadikan Jakarta sebagai ibu kota yang "setara" dengan kota-kota lainnya di dunia. Identitas fisik tersebut ditunjukkan melalui pembangunan Monumen Nasional (Monas) yang berada di Lapangan Merdeka dan Masjid Istiqlal. Citra kesetaraan dengan ibu kota dunia lainnya dikomunikasikan dengan membangun jalan-jalan protokol yang dilengkapi dengan

gedung tinggi, seperti Hotel Indonesia dan Wisma Nusantara. Kemudian untuk kebutuhan pertunjukan olahraga dan perbelanjaan yang memiliki kelas internasional, Soekarno membangun Gelora Senayan dan Sarinah (Kusno, 2000:49–60; Nas, 2007: 98). Nas menambahkan bahwa pembangunan patung–patung seperti Patung Hanoman, Patung Pemuda, Patung Selamat Datang, dan patung lainnya sebagai monumen juga merupakan cara Soekarno menyampaikan pesan yang sama (Nas, 2007:98).

Jakarta saat ini adalah ibu kota negara yang memiliki fungsi sebagai *service city*. Sebagai *service city* Jakarta memiliki kepentingan untuk membangun citra merepresentasikan identitas dirinya dan merepresentasikan identitas Indonesia. Banyaknya perwakilan negara sahabat, perusahaan multinasional, dan pihak–pihak yang merupakan bagian dari jaringan global yang beraktivitas di Jakarta tentunya menjadi tantangan untuk memenuhi kebutuhan pencitraan diri Jakarta. Sebagai *service city*, Jakarta akan menjadi (1) pusat pelayanan, (2) pusat distribusi, (3) pusat keuangan, (4) pusat pariwisata, dan (5) pusat pelatihan dan informasi (<http://www.bappedajakarta.go.id>). Ini semua akan menjadi identitas Jakarta.

Berikut diagram perkembangan DKI Jakarta tersebut:

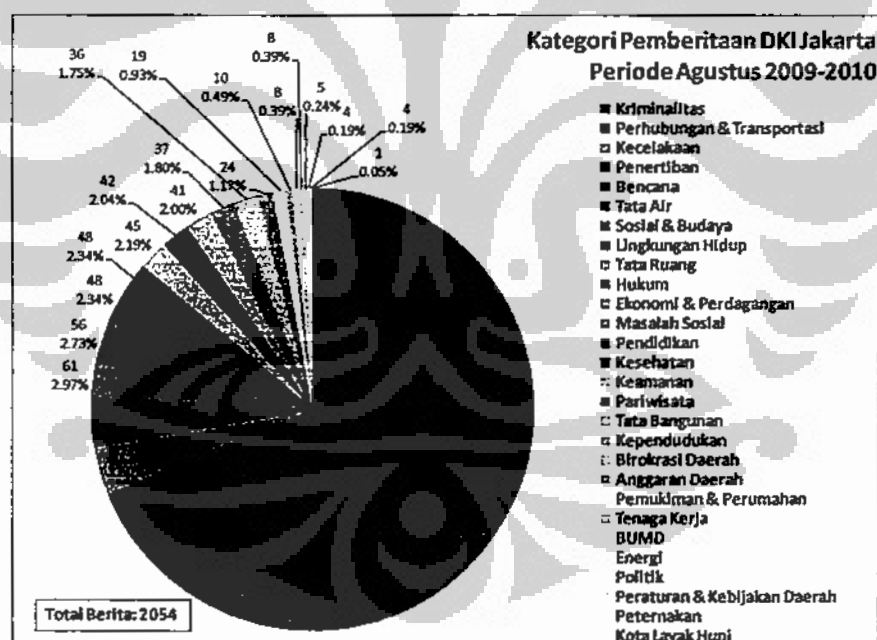


Gambar 4.1. Diagram Perkembangan DKI Jakarta 1960 – 2010

4.2 PEMBERITAAN DAN CITRA JAKARTA DI MEDIA CETAK

Pemberitaan tentang Jakarta periode Agustus 2009–Agustus 2010 di harian *Kompas* terdiri atas 2.054 berita yang terbagi ke dalam 28 (duapuluh delapan) kategori. Kategori–kategori tersebut adalah Energi (8 berita), Penertiban (150 berita), Kriminalitas (451 berita), Bencana (141 berita), Tata Air (121 berita), Sosial dan Budaya (101 berita), Perhubungan dan Transportasi (198 berita), Kecelakaan (166 berita), Pendidikan (48 berita), Kependudukan (37 berita), Hukum (73 berita), Kesehatan (48 berita), Birokrasi Daerah (36 berita), Anggaran Daerah (24 berita), Keamanan (45 berita), Pariwisata (42 berita), Tata Bangunan (41 berita), Tata Ruang (75 berita), BUMD (8 berita), Tenaga Kerja (10 berita), Politik (5 berita), Lingkungan (85 berita), Peraturan dan Kebijakan Daerah (4 berita), Ekonomi dan Perdagangan (61 berita), Masalah Sosial (56 berita), Permukiman dan Perumahan (19 berita), Peternakan (4 berita) dan Kota Layak Huni (*livable city*).

Tabel 4.7. Kategori Pemberitaan DKI Jakarta Periode Agustus 2009–2010



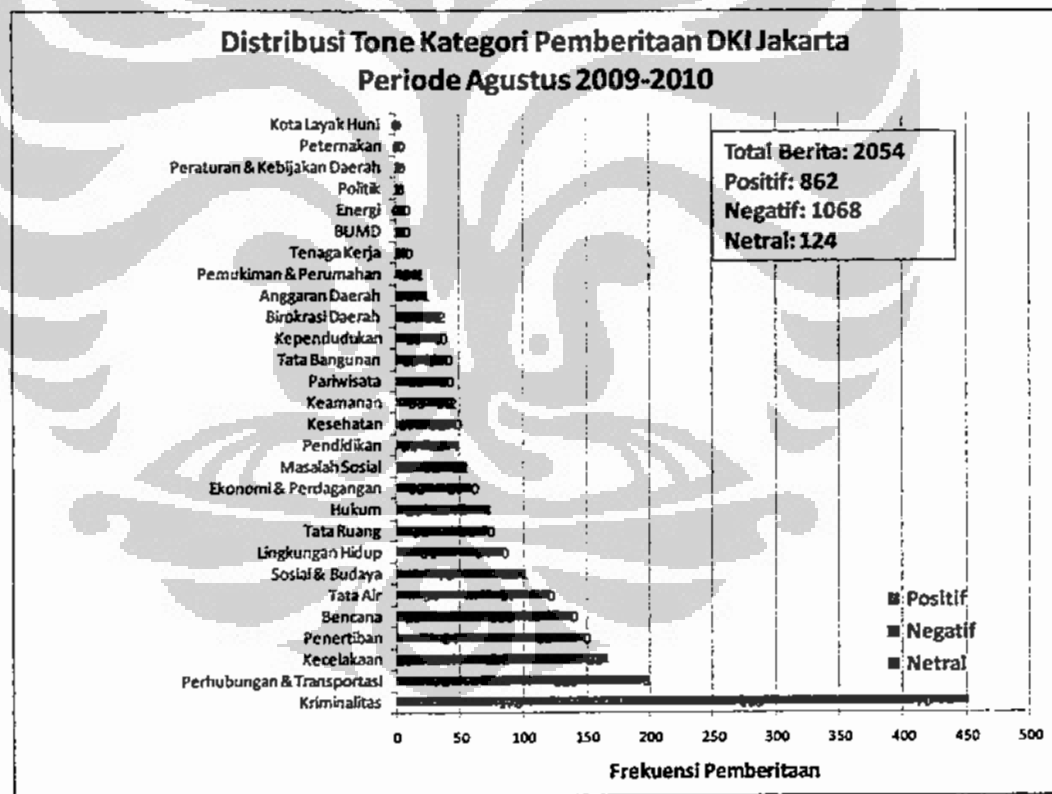
Basis kategori–kategori tersebut diatas didapatkan melalui penelitian pendahuluan terhadap pemberitaan selama 3 (tiga) bulan tentang DKI Jakarta di Rubrik Metropolitan *Kompas* bulan Agustus 2009–Oktober 2009. Dari penelitian tersebut didapatkan 20 kategori. Sejalan dengan bertambahnya jumlah berita yang dianalisa, maka jumlah kategori yang didapatkan juga meningkat. Delapan (8) kategori tambahan adalah Energi, BUMD, Pariwisata, Politik, Peraturan

dan Kebijakan Daerah, Ekonomi dan Perdagangan, Peternakan serta Kota Layak Huni. Dari 28 kategori tersebut didapatkan subkategori. Subkategori adalah berita-berita yang dikelompokkan ke dalam kelompok isu yang sama. Pembahasan kategori beserta subkategori akan dilakukan sesuai dengan tingkat frekuensi berita.

Sementara itu, berdasarkan tone pemberitaan – yang dibagi atas tone positif, netral dan negatif - ditemukan 862 berita dengan tone positif, 1.068 berita negatif, dan 124 berita netral. Secara kuantitatif, frekuensi berita negatif lebih banyak dibandingkan dengan berita positif. Akan tetapi, analisis kualitatif tetap perlu dilakukan untuk melihat sejauh mana signifikansi tone berita tersebut. Kategori-kategori dan tone pemberitaan dapat dilihat di bawah ini.

Tabel 4.8 Distribusi Tone Kategori Pemberitaan DKI Jakarta

Periode Agustus 2009-2010



Tone berita memberikan makna untuk kategori-kategori. Kategori yang telah memiliki tone akan mampu membangun citra. Citra dalam masing – masing kategori tersebut akan berkontribusi dalam membentuk citra kota di media massa. Berikut analisa masing-masing kategori dan citranya.

Berdasarkan frekuensi berita, ada sepuluh (10) berita-berita yang memiliki angka kemunculan tertinggi. Kesepuluh berita tersebut memiliki kemenonjolan (*saliency*) dalam pembentukan isu dan berimplikasi pada citra. Kesepuluh kategori berita tersebut adalah Kriminalitas (451 berita), Perhubungan dan Transportasi (198 berita), Kecelakaan (166 berita), Penertiban (149 berita), bencana (139 berita), Tata Air (121 berita), Sosial dan Budaya (101 berita), Lingkungan Hidup (85 berita), Tata Ruang (74 berita) dan Hukum (73 berita). Total berita adalah 1557 berita, yang melebihi hampir separuh dari total berita, yaitu sebanyak 2.054 berita.

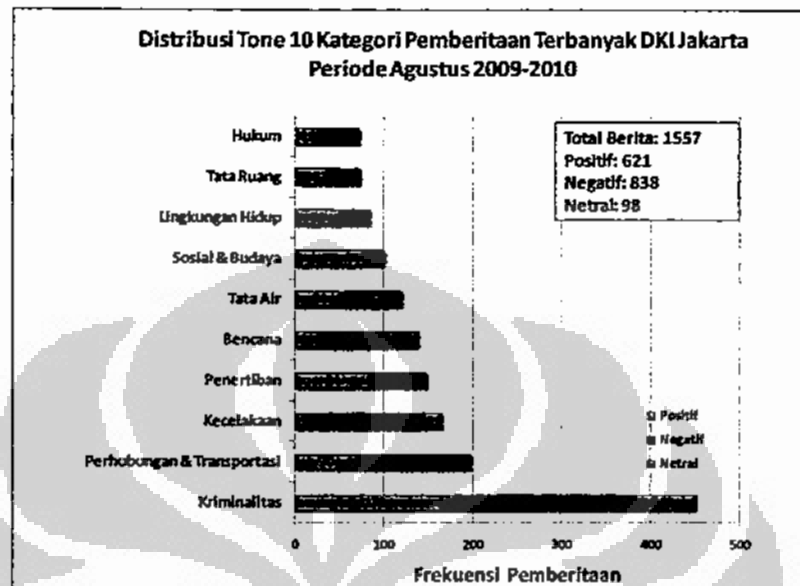
Tabel 4.9. 10 Kategori Pemberitaan Terbanyak DKI Jakarta

Periode Agustus 2009-2010



Sementara itu, tone ke sepuluh kategori tersebut adalah 621 positif, 838 negatif, dan 98 netral dari total 1.557 berita sebagaimana dapat dilihat di bawah ini.

Tabel 4.10. Distribusi Tone 10 Kategori Pemberitaan Terbanyak DKI Jakarta
Periode Agustus 2009-2010



Berikut pembahasan masing-masing kategori beserta subkategorinya dari sepuluh kategori yang paling menonjol frekuensi pemberitaannya. Subkategori yang masuk ke dalam pembahasan juga merupakan sepuluh (10) subkategori yang paling menonjol di antara setiap kategori. Pembahasan ini juga melihat citra melalui tone kategori dan akan ditambah dengan pembahasan berdasarkan pendekatan Lynch tentang “*Good City Form*”.

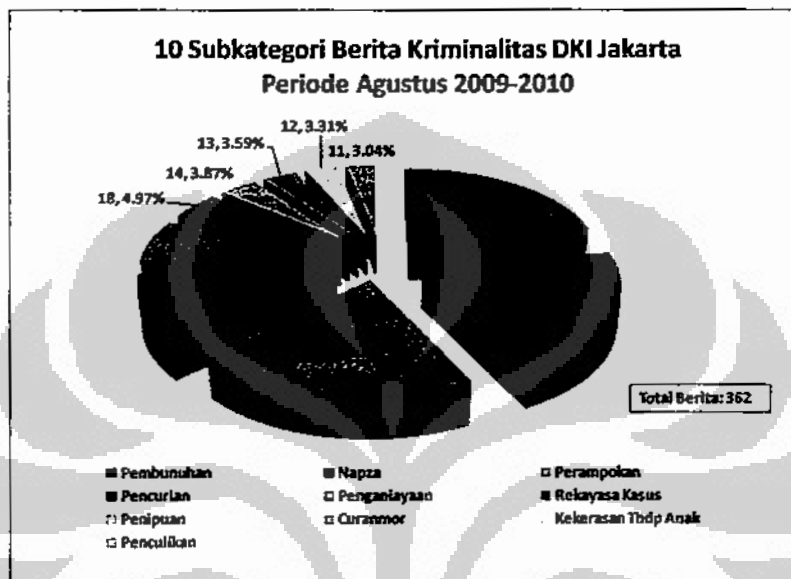
4.2.1 KRIMINALITAS

Dalam tiga (3) tahun terakhir (2008, 2009, 2010), kepolisian menyampaikan bahwa angka kriminalitas di ibu kota Jakarta menurun. Angka pencurian sepeda motor tahun 2008 sebanyak 10.685 kasus turun menjadi 9.488 kasus pada 2009, dan terus menurun menjadi 7.916 kasus pada tahun 2010. Peredaran dan penyalahgunaan narkoba juga memperlihatkan tren menurun. Pada tahun 2008 ada 6.942 kasus penyalahgunaan menurun menjadi 5.841 kasus pada tahun 2009 dan terus menunjukkan angka yang lebih kecil pada 2010, yaitu 3.748 kasus tercatat pada bulan September. Angka-angka pada kasus pemerkosaan, pembunuhan, dan pencurian dengan kekerasan (perampokan) secara umum menunjukkan angka penurunan (*jurnas.com*, 8/12/2010).

Sementara itu, terdapat 451 berita tentang kriminalitas di DKI Jakarta selama bulan Agustus 2009–Agustus 2010 di harian *Kompas*. Kategori kriminalitas memiliki 26 subkategori, yaitu napza, perjudian, pencurian, perampokan, pembunuhan, miras, pemerasan, penipuan, curanmor,

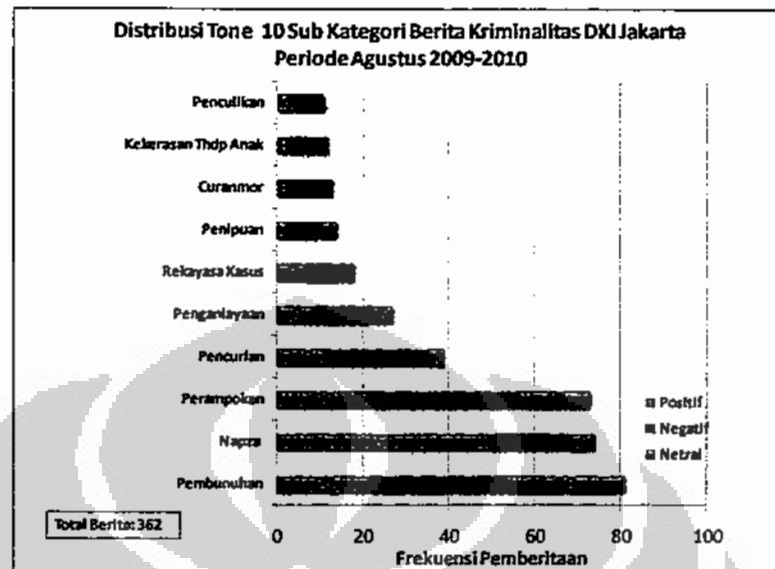
pembiusan, penyelundupan, pornografi, penganiyaan, kekerasan terhadap anak, KDRT, salah tangkap, perkelahian, pengerusakan, penculikan, pembobolan ATM, kejahatan seksual, perdagangan manusai, rekayasa kasus, dan kepemilikan senjata api.

Tabel 4.11.10 Subkategori Berita Kriminalitas DKI Jakarta



Terdapat 362 berita yang menonjol dari sepuluh subkategori. Sepuluh subkategori tersebut adalah pembunuhan (81 berita), napza (74 berita), perampokan (73 berita), pencurian (39 berita), penganiyaan (27 berita), rekayasa kasus (18 berita), penipuan (14 berita), curanmor (13 berita), kekerasan terhadap anak (12 berita), dan penculikan (11 berita).

Tabel 4.12. Distribusi Tone 10 Kategori Berita Kriminalitas Jakarta



Berdasarkan data BPS DKI Jakarta 2009, ada 75 kasus pembunuhan yang dilaporkan. Sedangkan kasus pembunuhan yang bisa diselesaikan pihak kepolisian untuk mengungkap pembunuhan tersebut tercatat 58 kasus. Tercatat 17 kasus pembunuhan yang masih menjadi misteri pada tahun tersebut.

Secara sederhana semua berita pembunuhan dapat dikategorikan sebagai berita negatif. Pembunuhan menimbulkan rasa takut, kecemasan, menunjukkan situasi sosial, ekonomi dan keamanan yang kurang kondusif. Pembunuhan bahkan juga menunjukkan kinerja pengelola kota yang buruk, khususnya kepolisian.

Berita negatif menonjol dalam kategori pembunuhan, yaitu sebanyak 31 berita. Sedangkan berita positif sebanyak 28 berita dan netral 22 berita. Secara spesifik sejalan dengan analisa dalam penelitian ini, suatu berita dinyatakan memiliki tone negatif dalam berita pembunuhan apabila peristiwa itu tidak mampu ditindaklanjuti secara profesional oleh kepolisian. Misalnya dalam kasus pembunuhan di Kapal Motor Nazarah II. Empat orang nelayan terbunuh di kapal motor tersebut tetapi polisi tidak dapat menemukan bukti dan pelakunya sehingga kasus pembunuhan tersebut terpaksa ditutup. Contoh lain kinerja yang buruk kepolisian adalah dalam kasus perampokan mobil dan pembunuhan terhadap sopir mobil tersebut dimana pelakunya melarikan

diri. Polisi baru bisa menangkap dua orang pelakunya setelah kedua pembunuh tersebut menjadi buron selama 22 bulan.

Berita memiliki tone negatif juga dapat dikategorikan melalui deskripsi berita yang menunjukkan bahwa pembunuhan dapat terjadi karena kurangnya ketertiban social (*social order*) dan kepatuhan terhadap hukum. Misalnya, 2 (dua) orang tewas sebagai korban pengeroyokan tawuran antarkampung di Lagoa, Koja Jakarta Utara. Peristiwa ini menunjukkan adanya kekosongan ketertiban sosial di tingkat warga kota.

Pembunuhan juga akan melahirkan tone negatif apabila ada pembunuhan yang mencerminkan kesadisan atau tokoh terkenal yang dibunuh, misalnya seorang artis. Hal yang sama juga terjadi pada pembunuhan terhadap atau dilakukan oleh anak di bawah umur. Sebuah kasus yang sempat diangkat adalah pembunuhan yang dilakukan oleh seorang anak berusia 10 tahun yang membunuh ibu angkatnya di Cibubur, Jakarta Timur. Tone negatif juga muncul dalam pembunuhan ekstrem dan berantai, misalnya kasus mutilasi dan pembunuhan berantai yang dilakukan oleh Babeh. Babeh adalah pelaku sodomi yang memutilasi korban-korbannya yang berusia masih muda. Babeh telah membunuh 14 orang anak dalam jangka waktu beberapa tahun dan korbannya adalah anak jalanan. Pembunuhan yang dilakukan Babeh bersifat berantai.

Sementara itu, modus memutilasi korban juga berkembang pada korban-korban pembunuhan lainnya di beberapa tempat di Jakarta. Korbannya adalah pria dan perempuan dewasa. Pembunuhan dengan cara ini semakin meningkat frekuensinya di Jakarta. Media cetak memberitakannya secara berkelanjutan (*rolling*) karena adanya adagium di media bahwa berita buruk cenderung berkembang cepat. Secara akumulatif berita-berita tersebut akan membangun persepsi bahwa suatu kota memiliki tingkat kerawanan yang tinggi terhadap pembunuhan selain juga karena lokasi-lokasi pembunuhan menyebar cukup merata di berbagai tempat di Jakarta dan menguatkan anggapan bahwa pembunuhan bukan merupakan monopoli kelompok sosial tertentu. Sementara itu, persepsi publik terhadap kasus-kasus pembunuhan ekstrim ini, misalnya dalam kasus Babeh, mampu membangun efek persepsi publik yang lebih negatif karena akan menghasilkan tingkat ketakutan dan kengerian pada warga kota.

Pembunuhan adalah ancaman terhadap kelangsungan hidup warga kota. Lynch menyatakan bahwa dalam dimensi vitalitas, terdapat aspek *safety*. Lingkungan harus mampu mendukung

keberlangsungan hidup warga. Ancaman terhadap warga tidak hanya datang dari lingkungan fisik, tetapi juga dari lingkungan sosial, yaitu perilaku manusia sebagai warga kota yang mengancam nyawa warga kota lainnya. Dalam kasus Babeah yang melakukan sodomi, mutilasi, dan pembunuhan berantai terhadap anak-anak jalanan bersumber dari kurangnya metakriteria keadilan. Anak-anak tidak seharusnya di jalanan. Ketimpangan ekonomi memaksa mereka untuk berada di jalanan.

Peruntukan jalanan adalah sebagai *access*, dan bukan sebagai ruang untuk dihidupi oleh anak-anak tersebut. Sementara itu, pelaku kriminalitas seperti Babeah memanfaatkan ruang yang tidak sesuai peruntukan untuk melakukan kejahatan. Pemanfaatan ruang yang tidak sesuai dengan peruntukannya alih – alih dijadikan oleh Babeah sebagai tempat melakukan aktivitas kriminal menunjukkan bahwa dimensi *fit* juga telah terabaikan. Jalanan, kolong jembatan, dan permukiman kumuh perkotaan yang seharusnya tidak diperuntukan untuk tempat tinggal dan aktivitas warga kota telah berubah fungsi sehingga membuka peluang kriminalitas. Perubahan peruntukan ini menjauhkan warga dan pemerintah kota dalam mengelola dan mengawasi tempat-tempat tersebut. Warga dan pemerintah kota tidak memiliki *control* terhadap lingkungannya.

Metakriteria ketidakadilan yang berawal dari ketimpangan ekonomi kotamenyingkirkan sebagian warga kota sehingga mereka menempati ruang-ruang yang tidak sesuai dengan peruntukannya. Ruang tersebut menjadi tempat yang tidak terkelola dan terpantau dengan baik. Segregasi sosial karena ruang pun terjadi. Tempat-tempat tersebut memberi kesempatan untuk para kriminal seperti Babeah dalam melakukan aksinya. Media cetak melalui pemberitaan secara tidak langsung mengungkap realita bahwa lokasi-lokasi tertentu di ruang perkotaan telah menjadi tempat terjadinya tindak kriminalitas, seperti kolong jembatan, tanah kosong yang terabaikan, bantaran sungai, dan pemukiman kumuh. Ancaman tindak kriminal pembunuhan bisa terjadi karena kota mengabaikan dimensi vitalitas, *fit*, *control*, dan metakriteria *justice*.

Berita terbanyak kedua terkait kriminalitas, yaitu napza, muncul sebanyak 74 berita. Menariknya, pemberitaan terkait napza tersebut memiliki tone positif lebih tinggi daripada negatif maupun netral. Berita positif bersumber dari keberhasilan pihak kepolisian menangkap pelaku pemakai/pengedar narkoba dan produsen narkoba. Sementara berita yang bersifat netral hanya mendeskripsikan suatu fakta tanpa menyebutkan proses dan kinerja aparat keamanan.

Misalnya, polisi mendeskripsikan lokasi pabrik sabu tanpa menjelaskan hal lainnya atau polisi menjelaskan tentang kasus-kasus narkoba.

Jenis napza yang populer adalah sabu dan pil ekstasi. Apartemen dan perumahan cenderung menjadi pilihan tempat untuk memproduksi sabu. Misalnya, apartemen Pasadenia di Pulo Mas (*Kompas*, 28/10/2009) dan apartemen Summit Residence di Kelapa Gading (*Kompas*, 10/10/2009). Pemilihan apartemen sebagai lokasi disebabkan oleh alasan keleluasaan (*privacy*), akses yang terbatas, dan kecenderungan penghuni untuk tidak saling kenal atau ikut campur urusan pihak lain. Perumahan saat ini juga memiliki kecenderungan yang sama sehingga juga menjadi pilihan lokasi produksi narkoba jenis sabu ini.

Selain lokasi produksi, lokasi peredaran narkoba ternyata juga sudah bergeser. Awalnya narkoba diedarkan di tempat-tempat hiburan malam, namun belakangan mulai marak di perumahan, apartemen dan kos. Hal ini terutama terjadi pada perumahan-perumahan menengah ke atas yang cenderung tertutup. Kecenderungan ini merupakan ciri masyarakat perkotaan yang cenderung individualis. Kutipan berita berikut dapat menggambarannya.

...Produsen narkoba dan obat berbahaya atau narkoba mengincar area privat. Mereka menggunakan area ini karena bisa memanfaatkan celah longgarnya kontrol sosial warga. Penghuni bisa berbuat apa saja, termasuk mendirikan pabrik narkoba di apartemen, perumahan, dan tempat kos.

Sejumlah kawasan privat di Jakarta Barat berkali-kali digerebek polisi karena dijadikan pabrik narkoba. Salah satunya di Perumahan Taman Palem Lestari, Kecamatan Cengkareng, Jakarta Barat. Sejak tahun 2000, sudah enam kali kasus terbongkarnya pabrik narkoba.

Kamis (25/3) siang, Kompas menyusuri kawasan perumahan ini. Berkali-kali petugas keamanan menanyakan identitas dan keperluan memasuki kompleks perumahan. Blok A Perumahan Palem Lestari menjadi blok yang menarik. Pasalnya, dua kali kepolisian berhasil membongkar pabrik narkoba di dua tempat di Blok A, yang masing-masing terpisah 100 meter. Kompleks rumah di blok ini hampir seragam, berlantai dua, berpagar besi setinggi dua meter, dan sepi. Di sejumlah rumah terpasang tulisan "Dijual" lengkap dengan nomor telepon.

"Saya enggak tahu mengapa mereka memasang pagar tinggi. Padahal, sudah ada petugas keamanan di setiap blok," tutur A Tobing (30), petugas bantuan polisi di Pos Polisi Taman Palem Lestari, Cengkareng.

Akses masuk di Blok A hanya melalui satu pintu dengan penjagaan paling tidak tiga petugas keamanan berseragam. Tidak hanya itu, sebagian petugas keamanan berkeliling masuk di depan perumahan warga. Mereka saling berkomunikasi dengan menggunakan handy talky.

Perumahan Taman Palem Lestari memang strategis, setidaknya akses menuju Bandara Internasional Soekarno-Hatta hanya membutuhkan waktu kurang dari 30 menit. Warga setempat dengan mudah menempuh jalur utama menuju bandara melalui pintu Tol Cengkareng yang terletak 300 meter dari gerbang perumahan.

Petugas keamanan Perumahan Taman Palem, Hidayat (36), mengaku hampir tak pernah berkomunikasi dengan warga. Selama bekerja sebagai petugas keamanan enam tahun lalu, ayah dua anak ini tidak pernah melihat ada kegiatan sosial di perumahan. "Semua sibuk, mereka pulang malam, berangkat pagi hari. Ada juga rumah yang tutup terus sepanjang hari," katanya.

Kontrol sosial

Kepala Satuan Narkoba Polres Metro Jakarta Barat Komisaris Kristian Siagian mengatakan, minimnya kontrol sosial di perumahan menjadi peluang bagi mereka yang terlibat jaringan narkoba. Sebagian dari mereka mencoba mengelabui orang dengan memasang tulisan "Rumah Dijual" agar tak mendapatkan masalah ketika penghuninya berganti-ganti.

Minimnya kontrol sosial ini diduga jadi penyebab jaringan narkoba memanfaatkan apartemen mewah sebagai pabrik narkoba. Bahkan, aparat kelurahan maupun petugas kependudukan sering kesulitan mengakses warga yang tinggal di apartemen mewah. Pengelola sengaja memberikan pelayanan istimewa kepada penghuninya sehingga orang yang masuk lingkungan itu tak lepas dari petugas keamanan.

Kepala Suku Dinas Kependudukan dan Pencatatan Sipil Kota Jakarta Barat Ahmad Fauzi mengatakan, pendatang yang memanfaatkan apartemen sebagai tempat tinggal semestinya melaporkan kepada lurah terdekat atau aparat lurah yang mendata mereka. Persoalannya, aparat lurah mana yang bisa menembus apartemen mewah itu? (Kompas,26/03/2010)

Karenanya, narkoba dengan mudah berkembang menjadi industri perumahan. Kebutuhan tempat produksi yang tidak luas menyebabkan apartemen dan perumahan diubah menjadi pabrik narkoba. Narkoba memberikan keuntungan ekonomi lebih banyak dan dalam waktu yang cepat. Apalagi kinerja aparat penegak hukum tidak begitu menonjol dalam penanganan kasus ini walaupun secara kuantitatif tercatat penurunan kasus sebagaimana yang dilaporkan kepolisian. Tetapi dalam kenyataannya kemampuan kepolisian ini belum memuaskan. Data BPS DKI 2010 menyatakan bahwa ada 5.954 kasus yang dilaporkan. Sedangkan kasus kriminal terkait narkoba yang mampu diselesaikan kepolisian sebanyak 5.712 kasus. Jadi terdapat selisih 242 kasus yang belum diselesaikan dan angka ini relatif masih tinggi. Kejahatan terkait barang haram ini sudah menunjukkan bahwa Jakarta adalah salah satu lokasi produksi. Informasi ini membangun citra yang buruk untuk ibu kota.

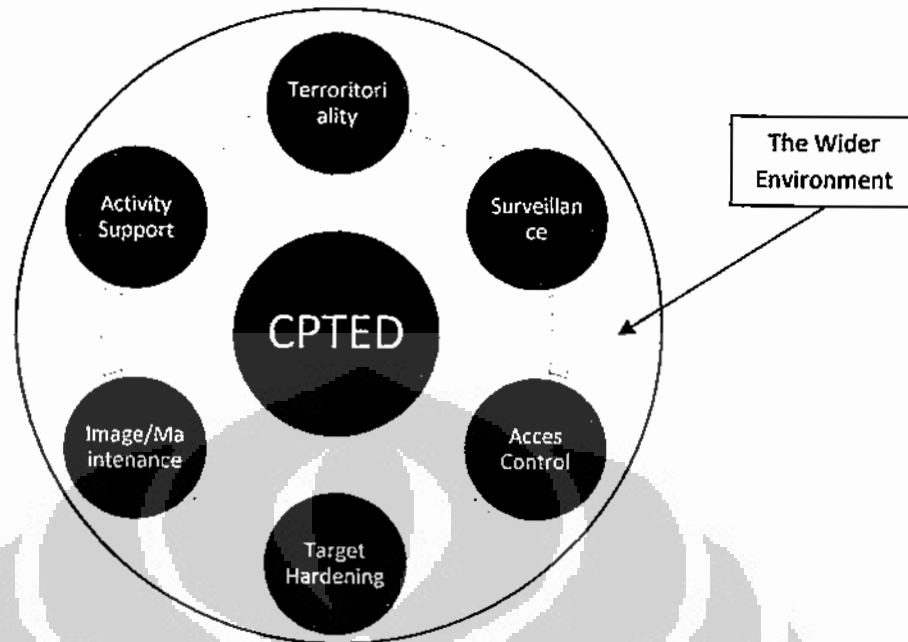
Sebagai kota global, Jakarta ternyata juga telah menjadi pasar untuk para pengedar narkoba dari negara lain seperti Singapura, Malaysia, China, Amerika Serikat, Iran, Nigeria, dan negara lainnya. Mereka tergabung dalam sindikat yang telah beroperasi secara internasional. Para anggota sindikat tersebut membawa narkoba dari berbagai tempat untuk diperdagangkan di Jakarta. Bisnis haram ini telah memberikan keuntungan ekonomi yang tinggi. Harga satu gram (1 gram) sabu saat ini senilai dengan Rp 1,8 juta.

Peredaran narkoba ini seperti penyebaran penyakit menular, yaitu penyakit sosial. Narkoba menyerang dimensi vitalitas dari suatu kota. Ancaman terhadap vitalitas karena narkoba melemahkan fisik dan mental warga kota. Narkoba melemahkan generasi muda. Sindikat dan produsen narkoba mengambil banyak keuntungan ekonomi dari sektor yang tidak produktif.

Sebagaimana yang terjadi di beberapa kota di beberapa negara di Amerika Utara, misalnya Kolumbia dan Mexico, suatu kota bisa “mati” secara ekonomi karena dikuasai oleh kartel atau sindikat narkoba. Kota tersebut akan ditinggal oleh para investor dan tenaga kerja terampil.

Dalam kasus kriminalitas pembunuhan, melemahnya dimensi vitalitas kota karena melemahnya “*defense against violent attack*” kata Lynch (2000: 121). Para pelaku kriminal, dengan memanfaatkan kawasan hunian, perumahan dan apartemen sebagai pabrik narkoba, berawal dari kurangnya *sense* warga terhadap lingkungan. Lingkungan yang tidak transparan menyebabkan warga kesulitan melihat dan mengevaluasi kejadian di lingkungannya. Perumahan dengan gerbang yang dijaga satpam dan pagar rumah yang tinggi mustahil bagi warga lain untuk memantau aktivitas di dalamnya. Ini menyebabkan perilaku kriminal mudah untuk melakukan kejahatan. Sebaliknya kawasan yang terabaikan, misalnya tanah kosong dan bantaran sungai, tidak mampu dijangkau oleh penglihatan warga karena memang peruntukannya bukan tempat beraktivitas sehingga memudahkan orang seperti Babeh melakukan kejahatan.

Sementara itu produksi narkoba di perumahan dan apartemen yang dijaga ketat mempersulit *access* warga terhadap lingkungannya. Melemahnya *senses of place* warga terhadap tempat tinggalnya juga berkontribusi. Ikatan emosional warga dengan tempat tinggalnya lemah sehingga keinginan untuk berpartisipasi meningkatkan kualitas lingkungan hunian juga berkurang. Mempertajam dimensi Lynch, desain perumahan dan apartemen yang mampu menguatkan atau melemahkan perlindungan terhadap tindakan kriminal (*Crime Prevention Through Environment Design* (CPTED))(Cozens; Saville dan Hillier, 2005:328–339).



Gambar 4.1. CPTED (Moffat, 1983: 22)

CPETD terdiri atas beberapa komponen seperti *territoriality*, *surveillance*, *access control*, *activity support*, *image/management* dan *target hardening*. *Territoriality* adalah perasaan memiliki yang kuat terhadap suatu lingkungan. Ini sejalan dengan dimensi *sense* atau *sense of identity*-nya Lynch. Kekosongan atau lemahnya rasa memiliki terhadap suatu lingkungan menyebabkan rendahnya partisipasi untuk menjaga lingkungan tersebut. Partisipasi dapat berbentuk pengelolaan keamanan lingkungan secara bersama termasuk interaksi antar warga. Akan tetapi, kawasan hunian seperti apartemen dan perumahan mengandalkan jasa keamanan yang disediakan pengelola apartemen dan perumahan. Kelemahannya, seperti kasus pembunuhan mahasiswa di Apartemen Mediterania, korban ditemukan setelah beberapa hari kemudian oleh teman kuliahnya bukan oleh penghuni apartemen lain yang bertetangga dengan korban yang tidak menyadari bahwa tetangganya sudah sehari-hari tewas.

Desain lingkungan juga mampu mendorong pengawasan (*surveillance*) lingkungan yang bersifat informal/natural dan formal/terorganisasi. *Surveillance* merupakan bentuk yang lebih konkrit dari *transparency* bagian dari dimensi *sense* Lynch. Secara natural, lingkungan yang dirancang untuk kepadatan yang memadai akan mengurangi kejahatan seperti perampokan atau pembunuhan. Akan tetapi, lingkungan yang terlalu padat malah akan mengundang kejahatan seperti pencopetan. Sementara itu, kejahatan dapat dicegah dengan menambah tempat

pengawasan untuk penjagaan atau memasang kamera pengawas CCTV. Dalam kasus pembunuhan dan kejahatan narkoba di Jakarta yang dilakukan di kawasan perumahan dan apartemen pengawasan lingkungan secara natural tidak berjalan. Sedangkan pengawasan secara formal seharusnya disediakan di kawasan perumahan dan apartemen. Sementara itu, pengawasan terhadap lingkungan tidak berjalan di kolong jembatan, bantaran sungai, lahan kosong dan pemukiman kumuh tempat Babeh menjalankan aksinya.

Access control adalah mengurangi akses terhadap target potensial kejahatan dan membangun persepsi bahwa tindakan kejahatan akan sulit dilakukan. *Access control* bisa berbentuk informal/natural (*spatial definition*), formal/terorganisir (*security personel*), dan mekanikal seperti penambahan kunci pengaman. Desain lingkungan menunjukkan bahwa akses yang mudah dari jalan raya ke perumahan menyebabkan meningkatnya kejahatan. Karenanya dibutuhkan desain yang menghambat agar pelaku tindak kriminal tidak memiliki akses langsung ke kawasan hunian, misalnya dengan membuat pagar. Ini adalah bentuk kontrol lingkungan melalui akses. Pemikiran ini sejalan dengan dimensi *access* dan *control* versi Lynch.

Sebaliknya dalam kasus pembunuhan dan produksi sabu di apartemen malah menguntungkan pelaku kejahatan. Sulitnya warga mengakses kawasan perumahan dan apartemen menjadi peluang bagi pelaku kejahatan. Artinya, desain perumahan dan apartemen yang mendorong tindak kejahatan bermasalah. Karenanya, pengelolaan *access control* ditambah dengan memanfaatkan jasa keamanan dan penambahan mekanik, seperti kunci atau alarm. Jika masih terjadi tindak kriminal, maka kelemahannya tentu saja pada pengelola perumahan dan apartemen yang kurang profesional.

Activity support adalah penggunaan desain lingkungan untuk mendukung aktivitas warga yang mampu menghindarkan ancaman pelaku kriminal, biasanya dimanfaatkan untuk tempat-tempat terbuka. Desain kawasan dengan pemanfaatan yang bersifat *mixed-use* diyakini lebih aman dari pada pemanfaatan lahan dengan zonasi yang hanya memiliki satu fungsi. Kepadatan membuat peluang kejahatan-kejahatan "besar" berkurang. Akan tetapi, potensi kejahatan kecil bertambah. Pembangunan apartemen yang hanya berfungsi sebagai hunian dan perumahan yang hanya memiliki fungsi sebagai tempat tinggal berpeluang lebih besar akan dimanfaatkan sebagai lokasi tindak kriminal. Sementara itu pembangunan kawasan dengan multi fungsi seperti superblok diasumsikan lebih rendah potensinya dimanfaatkan para pelaku kriminal. Akan tetapi,

pembunuhan terhadap mahasiswi Universitas Trisakti berlangsung di Apartemen Mediterania yang hampir mirip dengan superblok.Kejahatan tetap terjadi.

Image/manangement adalah upaya untuk secara terus menerus mempromosikan citra positif kawasan dan memberikan perawatan terhadap lingkungan fisik akanmengurangi kejahatan. Dalam kasus kriminalitas, lingkungan berupa lahan kosong tidak terawat dan fasilitas yang tidak terawat, kolong jembatan, dan kawasan pemukiman kumuh memiliki citra yang menakutkan dan cenderung tidak terawat. Babeh melakukan tindak kejahatan dan bahkan membuang atau mengubur korbannya di lokasi-lokasi tersebut. *Target hardening* adalah mempersulit pelaku kejahatan untuk memasuki suatu kawasan, misalnya dengan membuat pagar, gerbang, patroli polisi, dan lainnya.

Berita-berita kriminalitas perkotaan dalam berita harian*Kompas* Agustus 2009–2010 memiliki masalah dan penjelasan yang hampir sama dengan kasus-kasus pembunuhan dan napza. Misalnya, kasus perampokan, pencurian, pencurian kendaraan bermotor, penculikan, dan penganiayaan dilihat dari perspektif Lynch dan kajian bahwa dimensi-dimensi kota yang tidak baik akan memperlemah warga kota dari ancaman kriminal. Dalam kasus pembunuhan dan napza, nyawa warga kota terancam. Dalam kasus perampokan dan pencurian hak milik warga kota terancam. Pengabaian terhadap dimensi-dimensi kota yang baik tidak hanya memperlemah warga kota dari ancaman tindak kriminal, tetapi juga memperbesar peluang tindak kriminal itu terjadi.

Perkembangan Jakarta sebagai kota kapitalis yang berimplikasi pada produksi ruang ternyata telah mengaburkan identitasnya. Warga kota, baik yang berada di bantaran sungai dan pemukiman kumuh maupun yang berada di apartemen dan perumahan, cenderung individualis. Warga tidak lagi memiliki “kebersamaan” sebagai komunitas. Warga tidak memiliki identitas bersama sebagai warga sehingga kejahatan yang seharusnya bisa diminimalkan dengan adanya *place identity* atau *sense of place* tidak terwujud.

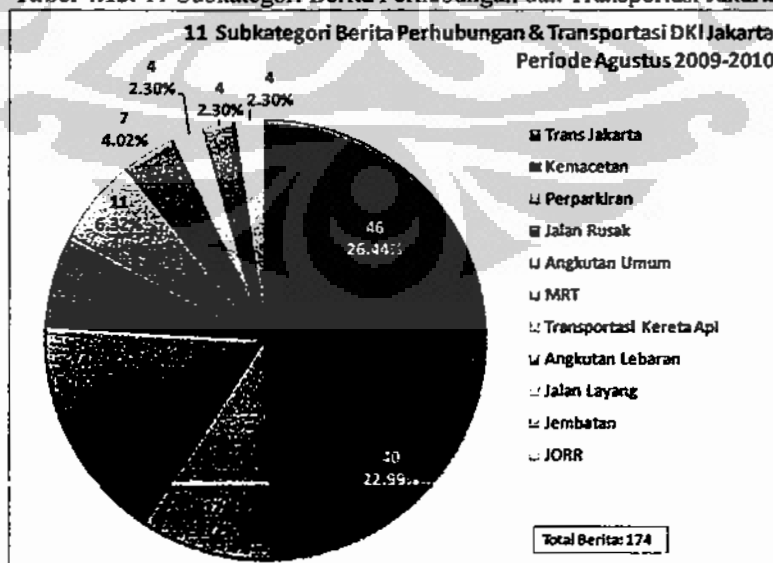
4.2.2 PERHUBUNGAN DAN TRANSPORTASI

Total berita perhubungan dan transportasi adalah 198 berita dengan 23 subkategori. Sedangkan berdasarkan tone berita, ada 70 berita positif, 125 berita negatif, dan 3 berita netral.Dominasi berita negatif tinggi dalam kategori pemberitaan perhubungan dan transportasi. Sepuluh

subkategoriberdasarkanfrekuensi tertinggi berita perhubungan dan transportasi didominasi oleh subkategori berita transjakarta (46 berita), kemacetan (40 berita), perparkiran (17 berita), jalan rusak (15 berita), angkutan umum (14 berita), MRT (12 berita), kereta api (11 berita), angkutan Lebaran (7 berita), jalan layang (4 berita), jembatan (4 berita) dan JORR (4 berita). Total berita adalah 174 artikel. Dari beberapa berita yang masuk dalam kategori perhubungan dan transportasi tidak seluruh subkategori akan dibahas. Beberapa pembahasan subkategori secara umum dapat menjelaskan tentang perhubungan dan transportasi di Jakarta yang diberitakan di media cetak.

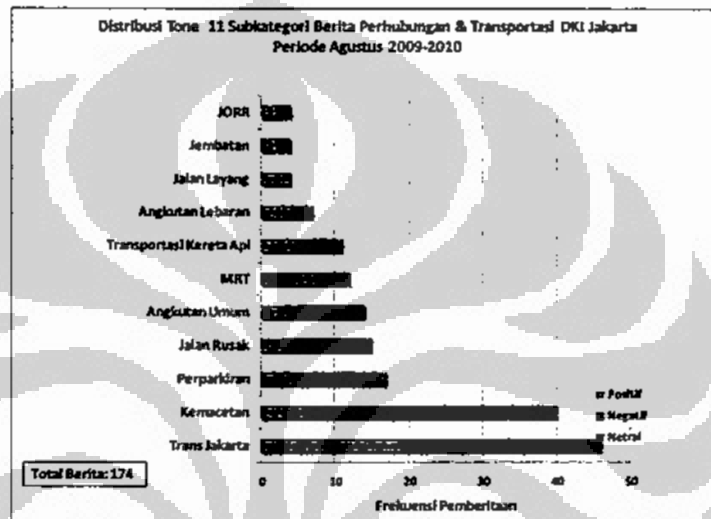
Subkategori–subkategori dalam kategori perhubungan dan transportasi merupakan bagian yang terintegrasi dengan masalah perhubungan dan transportasi Jakarta. Permasalahan transportasi berawal dari kebutuhan jaringan jalan yang baik. Akan tetapi, pembangunan jalan baru meningkatkan lalu lintas kendaraan pribadi yang berimplikasi kepada pengurangan ketergantungan akan angkutan umum. Apalagi pembangunan jalan baru hanya akan memecahkan masalah yang bersifat sesaat (Sumabrata, 2005: 16). Sumabrata menambahkan (2005: 16–17) permasalahan lain transportasi kota besar adalah (1) meningkatnya kepemilikan kendaraan bermotor dan penggunaannya tidak efisien, (2) perpakistan, (3) kualitas dan jumlah kendaraan angkutan umum yang tidak memadai, dan (4) kurangnya peranan kereta api sebagai angkutan massal.

Tabel 4.13. 11 Subkategori Berita Perhubungan dan Transportasi Jakarta



Sementara itu, kategori pemberitaan perhubungan dan transportasi yang berjumlah 174 berita sebanyak 63 berita bertone positif, 108 bertone negatif, dan 3 berita bertone netral. Tingginya pemberitaan negatif konsisten dengan kategori secara keseluruhan pemberitaan sebelum dipotong dengan 10 berita frekuensi tertinggi.

Tabel 4.14. Distribusi Tone 11 Subkategori Berita Perhubungan dan Transportasi DKI Jakarta



Sementara itu, subkategori penyumbang tone berita negatif tertinggi adalah Transjakarta dengan 27 berita negatif dan 19 berita positif. Transjakarta adalah salah satu solusi mengurangi masalah perhubungan dan transportasi di Jakarta. Akan tetapi dalam prosesnya, proyek *bus rapid transit* menemui berbagai masalah. Jumlah koridor yang belum maksimal, jumlah armada yang tidak memadai, kesulitan bahan bakar, penyerobotan jalur, dan ketidaktersediaan bus pengumpan serta *park and ride*. Semua masalah ini berkontribusi untuk berita yang memiliki tone negatif. Sementara itu, berita positif akan muncul jika masalah tersebut mulai diatasi. Penambahan koridor, penambahan jumlah armada, sterilisasi jalur dan peningkatan waktu layanan akan berkontribusi untuk berita dengan tone positif. Akan tetapi, berita tone negatif lebih banyak daripada berita dengan tone positif.

Pelayanan Transjakarta masih dianggap buruk. *Kompas* melaporkannya:

Layanan Angkutan Tetap Buruk

Jakarta, Kompas - Meskipun sudah beroperasi lebih dari tujuh tahun, bus transjakarta belum mampu memberikan pelayanan yang memuaskan bagi para penumpangnya. Perbaikan pelayanan yang dijanjikan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta belum kunjung terealisasi.

Pengamatan Kompas, Rabu (10/3) di berbagai lokasi, menunjukkan, pada jam sibuk, ratusan penumpang masih berjubel di halte karena tidak terangkut. Selang waktu kedatangan antarbus (headway) dapat mencapai 10 menit sampai 30 menit karena jalur bus transjakarta tidak pernah steril.

Di dalam bus, penumpang berjubel karena tidak ada pengaturan jumlah penumpang yang masuk. Bus transjakarta yang dijanjikan cepat dan nyaman jauh dari kenyataan.

Fitria Andayani, pengguna bus transjakarta koridor VI Ragunan-Dukuh Atas, menuturkan, pada jam sibuk pagi atau sore hari, dirinya harus menunggu dua jam untuk dapat naik bus transjakarta. Bus memang datang tiap 10 menit sampai 20 menit, tetapi penuhnya penumpang di dalam halte membuatnya tidak dapat langsung naik bus.

Jika terjadi hujan pada jam sibuk, waktu tunggu untuk dapat naik bus jauh lebih lama. Bus susah lewat karena polisi sering memberi izin kendaraan pribadi untuk lewat.

Pada jam tidak sibuk, Fitria baru dapat naik bus setelah menunggu 20 menit sampai 30 menit. Kali ini masalahnya adalah jumlah bus yang lewat di koridor itu pada jam tidak sibuk sangat sedikit. "Kondisi semacam ini sudah terjadi bertahun-tahun, tetapi kenapa pemerintah tidak melakukan perbaikan apa pun? Saya tidak puas dengan pelayanan buruk bus transjakarta, tetapi tidak punya pilihan lain."

Semakin buruk

Nia Pratiwi, pengguna bus transjakarta koridor II Harmoni- Pulogadung, mengatakan, kondisi bus semakin lama semakin buruk. Karpet di lantai bus banyak yang berlubang dan pintu samping sulit menutup rapat secara otomatis.

Yang lebih parah, perilaku sopir yang sering mengerem mendadak setelah bus melaju cepat. Dalam kondisi bus yang penuh dan penumpang sulit mencari pegangan, rem yang mendadak membuat penumpang terjatuh dan tergencet.

Kepala Badan Layanan Umum Transjakarta Daryati Asrining Rini mengatakan baru selesai menyusun standar pelayanan minimum (SPM) angkutan massal itu. Namun, SPM itu belum dapat diterapkan karena masih menunggu proses ditetapkan sebagai peraturan gubernur.

Pengamat transportasi Trishiantara mengatakan, DKI perlu membentuk semacam satuan tugas (satgas) untuk mensterilkan jalur bus transjakarta. Di Bogota, Kolombia, satgas pengamanan jalur bus khusus menggunakan tentara untuk mencegah penerobosan kendaraan pribadi. "Pengamanan jalur merupakan langkah utama untuk meningkatkan pelayanan. Jika perlu, BLU Transjakarta atau Pemprov DKI menganggarkan tambahan dana biaya agar sterilisasi jalur bus transjakarta dapat efektif," katanya. (ECA). (Kompas, 11/03/2010).

Jika masalah yang dibahas sebelumnya lebih bersifat makro terkait kebijakan dan implementasi pendukung Transjakarta, maka berita atas melaporkan secara mikro pengamatan langsung jika seorang warga menaiki Transjakarta. Penumpang masih berjubel di halte karena bus datangnya terlambat. Jarak waktu kedatangan antar bus (*headway*) masih tinggi sekitar 10–30 menit. Penumpang berdesakan di dalam bus karena tidak ada pembatasan jumlah penumpang yang tegas. Kondisi fisik di dalam bus juga mulai memburuk. Karpet lantai banyak yang berlubang. Pintu otomatis mulai sulit ditutup. Dan tak kalah buruknya, sopir bus yang melakukan rem mendadak. Kondisi ini semua akan tambah buruk pada musim hujan. Bahkan pihak tertentu menganggap Transjakarta mendekati gagal.

Busway Mendekati Gagal

Jakarta, Kompas - Pembangunan angkutan massal bus transjakarta mendekati gagal. Selama enam tahun, sistem busway hanya bisa membangun jalur dan menjalankan bus di atasnya. Namun, pengurangan kendaraan pribadi dan penciptaan angkutan massal terintegrasi tidak tercapai.

"Menurut saya, tingkat keberhasilan busway hanya 20 persen," kata pengamat perkotaan, Yayat Supriyatna, Selasa (23/3).

Buktinya, ujarnya, pengaturan bus pengumpan atau feeder sebagai salah satu indikator penyediaan sistem angkutan terintegrasi tidak terlaksana.

Kegagalan ini bisa dirasakan saat berada di jalanan Jakarta. Masih banyak angkutan umum melayani rute yang sama, seperti di ruas Harmoni-Kota. Upaya mengatasi penyerobotan jalur, seperti sistem contraflow, pemasangan portal, sampai penempatan polisi, petugas satuan polisi pamong praja, dan petugas dinas perhubungan di jalur bus, terbukti tidak berhasil.

Adapun di setiap koridor bus transjakarta, masalah berbeda menghadang. Selain kemacetan, setiap koridor memiliki karakteristik berlainan yang membutuhkan pemecahan sendiri. Koridor 1 Blok M-Kota berupa jalur lurus dan di jantung Jakarta yang relatif tertata. Namun, di koridor 8 Lebak Bulus-Harmoni, selain sebagai jalur terpanjang, ruas ini melewati banyak kendala, seperti simpul kemacetan di Jelambar dan lebar jalan yang tidak merata. Akibatnya, waktu tempuh bisa

mencapai 2-3 jam. Padahal, targetnya 1 jam.

Penilai SPM independen

"Kalau mau memperbaiki, termasuk dengan menerapkan standar pelayanan minimum (SPM), Pemprov DKI harus memerhatikan detail kendala itu. Kemudian, tentukan penilai pelaksanaan SPM," kata Yayat.

Institusi independen diharapkan muncul sebagai penilai SPM. Kalau masih berasal dari pemerintah maupun instansi yang terkait dengan penyelenggaraan bus jalur khusus, dikhawatirkan tidak akan obyektif.

Yayat juga mengingatkan agar penerapan SPM mengarahkan pemerintah kembali serius mengembangkan sistem busway. Selama ini, ia melihat Pemprov DKI bersikeras mau membangun mass rapid transit (MRT) dengan sistem subway, tetapi tidak serius membangun busway.

Padahal, busway adalah sistem angkutan massal transisi yang diharapkan mampu mengendalikan lalu lintas Jakarta sebelum tersedia MRT. Di sisi lain, pemerintah juga takut menindak tegas pengendara mobil pribadi.

Seharusnya, kata Yayat, bus transjakarta diiringi pengaturan angkutan feeder dan bekerja sama dengan PT KA untuk menyediakan angkutan dari kawasan pinggiran ke Jakarta. Kemudian, langsung diterapkan electronic road pricing, zona tarif parkir, dan perluas three in one. (Kompas, 23/3/2010).

Perkembangan Transjakarta memang jauh dari memuaskan. Target 15 koridor hampir belum tercapai. Sedangkan target penumpang sebanyak 5 juta orang per harinya masih sangat jauh dari capaian. Berikut Kompas menyampaikan:

5 Tahun Busway Beroperasi Target Penumpang Busway Belum Tercapai

Kompas, 15 January 2009

JAKARTA, KAMIS - Target penumpang Busway Transjakarta sebanyak 5 juta penumpang setiap harinya tidak tercapai. Target tersebut dipatok 5 tahun lalu saat pertama kali busway diresmikan.

Tahun 2010 Pemda Jakarta menargetkan akan mempunyai 14 koridor dengan total mencapai 159 km dan mampu mengangkut 5 juta penumpang per harinya. Namun, setelah lima tahun busway baru mengoperasikan 7 koridor dan melayani 230.000 penumpang per harinya. Bahkan, pengoperasian koridor VIII mengalami perlambatan dan berlarut-larut.

"Ini penumpang jauh di bawah 5 juta dan panjangnya melebihi dari rencana semula," kata Direktur Institut Studi Transportasi (Instran) Darmaningtyas, di Jakarta, Kamis (15/1).

Jumlah penumpang busway yang belum sesuai harapan tersebut dikarenakan belum adanya angkutan pengumpan yang integratif. Padahal, para penumpang membutuhkan moda lain untuk mencapai halte busway.

Hasil penelitian Instran menunjukkan pada halte Ragunan sebanyak 94 persen penumpang yang datang menggunakan moda lain. Mayoritas dari mereka adalah pengendara kendaraan pribadi.

"Di Ragunan dan Departemen Pertanian kini berubah menjadi tempat parkir jadi-jadian," kata Darmaningtyas.

Kondisi serupa juga terjadi di halte lainnya, seperti halte Kampung Rambutan dan halte Terminal Pulo Gadung. (Kompas, 15/1/2010).

Berdasarkan data terakhir yang dilaporkan Transjakarta kepada BPS pada tahun 2009, jumlah penumpang Transjakarta selama tahun 2009 adalah 82.337.690 dengan 8 (delapan) koridor. Data ini belum memasukan dua koridor terbaru karena baru diresmikan, yaitu koridor Pinangranti-Pluit dan koridor Tanjung Priuk-Cililitan. Koridor terpadat adalah koridor Blok M-Kota dengan jumlah armada sebanyak 91 bus. Sedangkan koridor yang paling kecil jumlah penumpangnya adalah koridor Lebak Bulus – Harmoni dengan jumlah armada 30 bus.

Walaupun Transjakarta kinerjanya masih jauh dari harapan, secara statistik jumlah penumpangnya terus meningkat. Data BPS dari 2005 sampai dengan 2009 menunjukkan peningkatan jumlah penumpang, armada bus dan koridor. Tahun 2005 hanya ada 1 (satu) koridor, tahun 2006 ada 3 (tiga) koridor, tahun 2007 ada 7 (tujuh) koridor dan tahun 2008 ada 8 (delapan) koridor. Jumlah penumpang tahun 2005 sebanyak 20.799.063 penumpang, tahun 2006 sebanyak 38.811.133 penumpang, tahun 2006 sebanyak 61.446.366 penumpang dan tahun 2008 sebanyak 74.619.995 penumpang. Jumlah armada bus juga bertambah dari tahun 2005 sebanyak 91 bus, tahun 2006 bertambah menjadi 159 bus, tahun 2007 terus meningkat menjadi 339 bus dan tahun 2009 mencapai 426. Semua data-data ini menunjukkan angka-angka yang membaik. Tak heran angka-angka tersebut melahirkan harapan.

Harapan terhadap Transjakarta sebagai model angkutan umum yang bisa diandalkan untuk mengangkut penumpang dan berdampak positif mendorong warga untuk beralih ke angkutan massal. *Kompas* melaporkan pernyataan Sekjen Masyarakat Transportasi Indonesia.

Fokus Saja pada Transjakarta

Jakarta, Kompas - Masyarakat Transportasi Indonesia meminta Pemerintah Provinsi DKI Jakarta fokus pada peningkatan pelayanan bus transjakarta guna mengatasi kemacetan. Kemacetan telah membuat perekonomian Jakarta menjadi tidak efisien dan daya saingnya rendah.

Sekretaris Jenderal Masyarakat Transportasi Indonesia (MTI) Danang Parikesit, Selasa (2/2) di Jakarta Pusat, mengatakan, sterilisasi jalur bus transjakarta adalah langkah pertama yang harus dilakukan Pemprov DKI bersama Polda Metro Jaya. Sterilisasi jalur harus diikuti dengan penegakan hukum yang tegas agar lebih efektif. "Bus transjakarta adalah contoh utama angkutan massal di Jakarta. Jika berhasil menjadi angkutan massal yang dapat diandalkan, masyarakat akan beralih ke bus transjakarta dan angkutan massal lain yang sedang dipersiapkan," kata Danang.

Selain sterilisasi jalur, Pemprov DKI harus mengganti sistem tiket manual dengan tiket elektronik. BLU Transjakarta juga perlu diajak untuk mengelola properti di sekitar halte tempat perpindahan koridor guna meningkatkan pendapatan. "BLU Transjakarta harus dapat meningkatkan pendapatan dan meminimalisasi subsidi. Jika bergantung pada subsidi, bus transjakarta kesulitan mencapai 15 koridor," kata Danang.

Angkutan umum

Menurut anggota MTI, Heru Sutomo, pemerintah pusat perlu memberikan bantuan fiskal bagi DKI untuk mengatasi kemacetan. Hal itu, misalnya, dana alokasi khusus transportasi untuk membangun sistem angkutan umum yang cocok di Jakarta. Di sisi lain, Pemprov DKI juga harus berpihak dan memberikan subsidi kepada pengelola angkutan umum. Subsidi itu berupa menggratiskan biaya kir, retribusi, serta perpanjangan SIM dan STNK.

Subsidi semacam ini akan mengurangi pengeluaran pengusaha angkutan umum sehingga mereka mampu meremajakan armadanya. Dengan demikian, angkutan umum menjadi nyaman dan menarik bagi warga.

Pengurus Urban Transportation Forum, Darmantoro, mengatakan, angkutan umum lain juga harus diperbaiki. Jika semua moda angkutan ini dapat melayani warga dengan baik, pemerintah bisa membatasi penggunaan kendaraan pribadi. Hal ini penting karena penggunaan kendaraan pribadi yang berlebihan membuat kecepatan rata-rata kendaraan di Jakarta hanya 20 kilometer per jam. Artinya, dari total waktu tempuh, sekitar 60 persen kendaraan hanya diam di tengah kemacetan. "Hal ini membuat pergerakan barang dan orang di Jakarta dan kota-kota besar lain menjadi tak efisien. Kondisi ini mengkhawatirkan karena ekonomi perkotaan menyumbang 70 persen keuangan negara," kata Heru Sutomo. (ECA) (Kompas, 3/02/2010).

Sementara berita kedua terbanyak kategori perhubungan dan transportasi adalah subkategori kemacetan dengan 40 berita yang terdiri atas 34 berita negatif dan 6 berita positif. Kemacetan di jalanan-jalanan Jakarta bersumber dari buruknya infrastruktur, perilaku warga yang tidak mendukung, SDM dan anggaran yang minim. Buruknya perilaku warga ini disampaikan dalam kutipan berikut:

Perilaku Pengendara Jakarta Kembali Primitif

KOMPAS/WISNU WIDIANTORO

Jakarta, Kompas - Masalah akut menghinggapi lalu lintas di Ibu Kota. Kemacetan yang terjadi setiap hari diperparah oleh perilaku barbar para pengendaranya.

Sejumlah pengamat menuding kekacauan lalu lintas Jakarta adalah cermin perilaku pemimpinnya yang selalu membuahkan kebijakan tidak tepat. "Perilaku pengendara, apa pun kendaraannya, brutal dan primitif. Semuanya egois," kata Tulus Abadi, pengurus harian Yayasan Lembaga Konsumen Indonesia (YLKI), Minggu (6/9).

Lihat saja, tambah Tulus, sepeda motor yang menerabas trotoar sampai melawan arus serta mobil pribadi yang diisi satu-dua orang saja dan memenuhi semua ruas jalan. Angkutan umum, demi mengatasi tingginya persaingan, berhenti di sembarang tempat, ngetem, tanpa peduli kemacetan yang terjadi di belakangnya.

Mobil pribadi dan angkutan umum juga tanpa merasa salah masuk ke jalur bus transjakarta... (Kompas, 7/09/2009).

Berita tersebut bertone negatif. Perilaku warga yang buruk dalam berkendara menyumbang sebagai salah satu penyebab kemacetan di jalan-jalan di Jakarta. Perilaku buruk ini tidak didominasi oleh satu kelompok masyarakat saja bahkan hampir semua kelompok. Pengendara sepeda motor melawan arus dan menaiki trotoar, angkutan umum berjubel dan ugal-ugalan serta kendaraan pribadi dan pejabat pemerintah yang mengambil jalur angkutan umum Transjakarta. Masalah ini bertambah akibat pengaturan arus kendaraan yang salah, misalnya banyaknya putaran pada satu ruas jalan, gerbang tol pada jalur padat dan pintu gerbang mal atau perkantoran yang langsung memotong jalur padat, dan lampu lalu lintas yang tidak berfungsi.

Sementara itu, pemerintah daerah memiliki berbagai keterbatasan dalam menyelesaikan berbagai persoalan tersebut. Keterbatasan yang menjadi alasan berbagai hambatan peningkatan pelayanan perhubungan dan transportasi di Jakarta hanya memperkuat persepsi publik atas ketidakcakapan pemerintah kota untuk mengelola sektor perhubungan dan transportasi. Kutipan berita di bawah ini yang diperkuat oleh pejabat dinas perhubungan DKI.

Atasi Kekacauan, Upaya Pemerintah Serba Terbatas

KOMPAS/DANU KUSWORO

Jakarta, Kompas - Pemerintah Provinsi DKI Jakarta sudah melakukan berbagai upaya demi mengatasi kekacauan lalu lintas. Akan tetapi, realisasi program serba terbatas, baik dari segi anggaran maupun tenaga. Akibatnya, masalah lalu lintas tidak pernah tuntas teratasi, hanya sebatas memberikan terapi kejut.

"Sebut saja ada program three in one yang justru menelurkan tumbuh suburnya praktik joki. Tujuan untuk mengurangi jumlah mobil pun kandas. Sepeda motor yang dulu diminta melaju di jalur kiri dan menyalakan lampu, sekarang mana ada yang memerhatikan. Penggembokan mobil yang parkir liar tidak efektif," kata Tulus Abadi dari Yayasan Lembaga Konsumen Indonesia (YLKI), Selasa (8/9).

Kepala Dinas Perhubungan DKI M Tauchid mengakui, untuk mengatur parkir liar, pihaknya tetap menggalakkan penilangan dan penggembokan. Namun, karena jumlah gembok masih lebih sedikit daripada jumlah kendaraan yang parkir di tempat parkir liar, masalah ini belum dapat diatasi. Selain itu, Tauchid juga sadar bahwa di Jakarta banyak rambu rusak, pudar, atau tertutup pohon dan bangunan tinggi. Survei yang dilakukan Kepolisian Daerah Metro Jaya pada 14 Juli sejak pukul 07.00 hingga 12.00, ada tujuh rambu penting di lokasi rawan macet di sekitar kawasan Pulo Gadung, Jakarta Timur, yang bermasalah.

Di Lebak Bulus, Patal Senayan, Jalan Gatot Subroto, dan Jalan Sudirman di Jakarta Selatan juga ada rambu yang sulit dilihat oleh pengguna jalan. Kondisi serupa ditemukan di Jalan Perintis Kemerdekaan, kawasan Tanah Abang, Pejompongan, dan Cideng di Jakarta Pusat. Dipastikan masih ada puluhan rambu bermasalah di Jakarta yang belum terdata. Traffic Management Center Polda Metro Jaya juga mencatat, hampir setiap hari terdapat lampu pengatur lalu lintas yang tidak berfungsi karena arus listrik terhenti atau ada kerusakan pada peralatannya.

Padahal, Tauchid menyatakan, Pemprov DKI memiliki anggaran cukup besar, yaitu mencapai Rp 20 miliar untuk pengadaan lampu pengatur lalu lintas. Namun, di sisi lain, ia mengakui, ketidaktersediaan suku cadang selalu menjadi masalah dalam perbaikan lampu pengatur lalu lintas. Pemprov DKI, kata Tauchid, juga serius menata rambu dan lampu pengatur lalu lintas. Pada triwulan III-2009 ini dilakukan pelelangan proyek pengadaan dan penggantian rambu-rambu lalu lintas yang rusak. Semuanya ditargetkan bakal siap dipasang pada November 2009. Rencana Pemprov DKI tersebut diharapkan terealisasi sesuai target mengingat kebutuhan di lapangan sudah sangat mendesak. Tulus menambahkan, rambu bermasalah dan minimnya petugas memicu pengambilalihan pengaturan lalu lintas oleh "pak ogah". Praktik membuka jalan demi mengalirkan arus asal pengendara membayar sejumlah uang ini terjadi di seluruh penjuru Jakarta. Hasilnya, kemacetan justru makin parah dan tak terkendali.... (Kompas, 9/09/2009).

Dari program *three in one* yang malahan melahirkan joki, rencana pembatasan kendaraan berdasarkan usia dan nomer ganjil genap, jalur kiri untuk sepeda motor, dan penggembokan mobil parkir tidak pada tempatnya semuanya bersifat sementara. Peraturan yang ditujukan untuk membuat kondisi perhubungan dan transportasi serta pemberian sanksi untuk mendidik warga kota dengan memberikan efek jera tidak berjalan sesuai rencana. Sebaliknya, upaya pemerintah terkendala oleh berbagai keterbatasan. Mendorong tertib lalu lintas terkendala rambu-rambu lalu lintas yang tidak lengkap dan transparan. Penggembokan mobil parkir liar terkendala oleh jumlah gembok yang tidak memadai.

Buruknya infrastruktur juga menjadi sumber kemacetan. Tidak berfungsinya drainase di sepanjang jalan menyebabkan air meluber ke jalan raya dan menyebabkan terjadinya genangan. Genangan di berbagai tempat menimbulkan kemacetan.

Infrastruktur Buruk

Jakarta Masih Macet Parah Seusai Hujan

KOMPAS/LASTI KURNIA

Jakarta, Kompas - Di tengah rencana DPRD dan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta menaikkan sejumlah pajak daerah, warga ibu kota Jakarta kembali dihadapkan kemacetan yang cukup parah. Kemacetan lalu lintas terjadi di sejumlah ruas jalan utama DKI Jakarta, Jumat (14/5) malam, setelah hujan mengguyur. Penyebabnya, genangan air di berbagai titik membuat sebagian kendaraan melambatkan laju kendaraannya.

Traffic Management Center (TMC) Kepolisian Daerah Metro Jaya mencatat 26 titik genangan air di berbagai ruas jalan. Tinggi genangan antara 5 sentimeter dan 60 sentimeter.

Dari pantauan di lapangan, kemacetan panjang terjadi di Jalan Sudirman. Bahkan, ujung antrean di Sudirman sampai Jalan Tambak, Menteng; Jalan Manggarai; Jalan Thamrin; dan Jalan Mas Mansyur hingga Pejompongan. Di Jalan Gatot Subroto, genangan terjadi di depan Apartemen Palm Court. Bahkan, sebagian besar

kendaraan pribadi memanfaatkan jalur transjakarta. Arus lalu lintas semakin terhambat ketika sebuah mobil mogok di depan apartemen.

Sementara itu, sisi kiri jalan di terowongan Cawang juga tergenang air dengan ketinggian sekitar 30 sentimeter. Kondisi ini mengakibatkan arus kendaraan tersendat karena jalan menyempit dan sejumlah sepeda motor mogok. "Genangan mulai terjadi sekitar pukul 16.30, terutama di ujung terowongan BNN arah Halim ini," kata Andris, petugas keamanan bus transjakarta yang mengatur arus lalu lintas di terowongan Cawang. Lantaran kemacetan yang begitu parah, Polda Metro Jaya tidak memberlakukan kawasan mobil berpenumpang tiga orang atau lebih, Jumat malam. "Kawasan 3 in 1 tidak berlaku karena banyak genangan air dan berakibat macet di mana-mana," kata Wakil Direktur Lalu Lintas Polda Metro Jaya Ajun Komisaris Besar Aries Subianto, seperti dikutip dari situs TMC. Kemacetan jalan ini juga yang membuat penumpang bus memumpuk di pinggir jalan. Halte-halte bus transjakarta di kawasan yang macet juga dipadati penumpang. Penumpukan penumpang transjakarta antara lain terlihat di halte bus Dukuh Atas. Perjalanan bus transjakarta ikut tersendat lantaran jalur transjakarta disesaki mobil pribadi.

Masyarakat dirugikan

Pengurus harian YLKI, Tulus Abadi, mengatakan, masyarakat dirugikan atas kemacetan yang terus berulang setiap hujan turun. "Terjadinya kemacetan menunjukkan buruknya infrastruktur yang tidak seimbang dengan pajak yang dipungut pemerintah," ucap Tulus. Kerugian yang dialami masyarakat akibat kemacetan yang parah antara lain pemborosan bahan bakar minyak serta hilangnya kesempatan untuk melakukan kegiatan lain lantaran orang terjebak macet.

Buruknya infrastruktur itu antara lain terlihat dari drainase yang tidak maksimal dan timbulnya genangan air di jalan. Persoalan drainase masih belum terselesaikan setelah beberapa kali pergantian pemimpin DKI Jakarta. Kepala Dinas Pekerjaan Umum (PU) DKI Jakarta Budi Widiyanto mengatakan, hujan yang turun kemarin memiliki intensitas yang sangat tinggi sehingga drainase mikro tak sanggup menampung air sekaligus. Di sisi lain, permukaan sungai juga tinggi sehingga air sulit mengalir dan menyebabkan terjadi genangan. Namun, air surut dalam beberapa jam. Budi juga memastikan tidak ada sumbatan drainase yang parah. Pasalnya, jika terjadi penyumbatan, genangan akan lebih tinggi dan lebih lama. Dinas PU DKI Jakarta belum berencana memperbesar kapasitas drainase mikro meskipun drainase mikro yang ada tidak sanggup menampung hujan dengan intensitas yang sangat tinggi. (ECA/NDY/COK/ART). (Kompas, 15/5/2010).

Penyebab kemacetan Jakarta bertambah kompleks. Sementara esensi dari transportasi untuk memindahkan orang dan barang terabaikan oleh persoalan yang melihat kemacetan sebagai persoalan utama. Bahkan menurut beberapa pihak, kompleksitas masalah kemacetan ini akan mencapai puncaknya dengan terjadinya kemacetan total (stagnasi) pada tahun 2015. Sementara kemacetan tersebut juga menimbulkan kerugian material dan immaterial. Pakar transportasi memperkirakan bahwa total kerugian akibat kemacetan mencapai Rp 28 triliun. Kerugian tersebut terdiri atas kerugian bahan bakar sebesar Rp 10,7 triliun, kerugian waktu produktif senilai Rp 9,7 triliun, kerugian kesehatan sebesar Rp 5,8 triliun dan kerugian pengusaha angkutan sebesar Rp 1,9 triliun. Total kerugian secara materil hampir setara dengan total APBD DKI selama setahun. Sementara kerugian immaterial juga terjadi berupa menurunnya kualitas hidup.

Berikut laporannya:

Wow! Kerugian akibat Kemacetan di Jakarta Rp 28 Triliun Setahun
R Adhi Kusumaputra | Kamis, 10 September 2009 | 14:59 WIB

JAKARTA, KOMPAS.com— Tingkat kemacetan yang sudah dalam taraf memprihatinkan di wilayah Jakarta diperkirakan juga mengakibatkan kerugian yang diderita seluruh warga Ibu Kota. Jumlahnya mencapai sekitar Rp 28 triliun per tahun.

"Estimasi total kerugian karena dampak kemacetan di Jakarta mencapai Rp 28,1 triliun," kata pakar lingkungan Fakultas Teknik Universitas Indonesia, Dr Firdaus Ali, MSc, dalam diskusi di Jakarta, Kamis (10/9). Firdaus memaparkan, total kerugian tersebut dapat dibagi menjadi beberapa sektor, seperti kerugian akibat bahan bakar, kerugian waktu produktif warga, kerugian pemilik angkutan umum, dan kerugian kesehatan.

Jumlah kerugian yang paling besar adalah pada sektor kerugian bahan bakar yang bisa menghabiskan hingga Rp 10,7 triliun per tahun. Kerugian bahan bakar dihitung dari banyaknya BBM yang terbuang karena kendaraan terjebak kemacetan. Adapun jumlah kerugian terbesar kedua adalah kerugian waktu produktif warga negara yang diperkirakan mencapai Rp 9,7 triliun per tahun.

Namun, yang paling dicemaskan adalah kerugian di sektor kesehatan, yaitu sebanyak Rp 5,8 triliun per tahun. Kerugian kesehatan antara lain karena stres atau faktor polutan asap yang keluar saat kemacetan dan terhirup oleh warga Ibu Kota lainnya yang sedang melintas.

Sementara itu, kerugian yang diderita pemilik angkutan umum bisa mencapai Rp 1,9 triliun per tahun karena berkurangnya jumlah rit yang bisa ditempuh angkutan umum akibat macet. Hal tersebut, ujar Firdaus, juga merupakan ironi karena angkutan umum merupakan salah satu faktor utama yang menjadi penyebab kemacetan di Ibu Kota. Angkutan umum menjadi penyebab macet antara lain karena perilaku sopir yang suka ngetem atau menunggu lama di suatu titik jalan untuk mengangkut penumpang. Padahal, hal itu malah mengakibatkan tersendatnya arus lalu lintas.

Subkategori perpajakan menyumbang 17 berita. Berita bertone positif sebanyak 5 berita, bertone negatif 11 berita dan berita bertone netral sebanyak 1 berita. Tone netral terkait deskripsi kendaraan parkir yang tidak berdampak apapun dalam pemberitaannya. Sementara itu, tone positif terkait kinerja pemerintah daerah mengelola perpajakan. Misalnya, Pemprov DKI Jakarta melakukan kajian tarif parkir yang wajar dan bertindak tegas terhadap pelanggar kebijakan perpajakan. Sedangkan berita bertone negatif bersumber dari pelanggaran tarif parkir, parkir liar, dan lahan parkir yang berkurang.

Tarif parkir merupakan konflik yang terjadi terus menerus antara warga sebagai konsumen dengan operator perpajakan. Dalam masalah ini, pemerintah daerah cenderung berpihak untuk kepentingan warga. Di samping itu, parkir merupakan salah satu sumber pemasukan untuk pemerintah kota. Berbagai metode direncanakan dan diujicobakan oleh pemerintah kota. Akan tetapi sampai saat ini parkir masih menjadi masalah. Misalnya masalah parkir *on the street*. Parkir dengan sistem ini menyumbang kemacetan karena mengambil badan jalan. Pemprov DKI Jakarta mendorong digalakkannya parkir *off the street* (di dalam gedung). Perubahan secara bertahap akan dilakukan mengingat investasi lahan parkir di dalam gedung cukup tinggi. Pemerintah kota juga pernah mengajukan tarif parkir berdasarkan zona. Parkir di zona pusat kota

lebih mahal dibanding di pinggir kota. Terakhir, Pemprov DKI Jakarta mengajukan usulan parkir berlangganan. Parkir sistem langganan ini bertujuan untuk mengurangi kebocoran pendapatan parkir. Berikut penjelasannya dalam berita di bawah.

Jakarta Siapkan Parkir Langganan

Jakarta, Kompas - Untuk mencegah kebocoran pemasukan retribusi parkir, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta menyiapkan sistem parkir berlangganan. Dana parkir di atas badan jalan selama setahun bakal wajib dibayar bersamaan dengan pembayaran pajak kendaraan.

Wakil Gubernur DKI Jakarta Prijanto, Selasa (1/12) di Balai Kota DKI Jakarta, mengatakan, Pemprov DKI akan mengadakan survei untuk mendapat respons masyarakat atas rencana itu. Hasil survei yang dilakukan lembaga profesional akan menjadi dasar penerapan sistem baru itu. Dengan sistem ini, sebuah mobil akan dikenakan retribusi parkir Rp 75.000 dan sebuah sepeda motor Rp 35.000. Jika sudah membayar retribusi, pemilik kendaraan bebas parkir di sekitar 400 lokasi parkir di atas badan jalan (on street) selama setahun. Prijanto mengatakan, sistem ini diperkirakan akan menghasilkan pemasukan sebesar Rp 224 miliar per tahun. Jumlah itu jauh lebih besar dari pemasukan retribusi parkir selama ini yang hanya mencapai Rp 19 miliar pada 2009.

Dengan dana itu, pemprov juga dapat menggaji petugas parkir untuk menjaga dan mengatur kendaraan yang akan parkir. Selain itu, pemprov juga dapat membangun gedung-gedung parkir baru. Gedung parkir diperlukan untuk mengurangi kemacetan akibat parkir di badan jalan. Selain itu, gedung parkir juga diperlukan untuk memudahkan orang berpindah dari kendaraan pribadi ke bus transjakarta. (ECA) (Kompas, 2/12/2009).

Penjelasan Wakil Gubernur DKI Jakarta Prijanto ini bertentangan dengan semangat dari sistem perpajakan sebelumnya. Semrawutnya parkir mobil di pinggir jalan tidak lagi menjadi prioritas karena pemerintah kota melihat parkir sebagai lahan pemasukan. Dengan pemasukan tersebut, pemerintah kota baru akan menyelesaikan kesemrawutan tersebut. Bahwa selama ini pemerintah kota telah gagal mengelola perpajakan dengan berbagai sistem yang dilakukan seakan-akan tidak menjadi materi evaluasi untuk menjalankan sistem ini. Sistem langganan ini membebankan masalah perpajakan yang sudah terlanjur terjadi kepada warga kota. Sebaliknya, pemerintah kota tidak bersedia berinvestasi terlebih dahulu, seperti membangun gedung parkir yang bisa saja bekerja sama dengan pihak swasta, dan kemudian pemerintah kota bisa “menjual” jasa tersebut ke warga kota. Apalagi selama ini pihak swasta juga sudah lama terlibat terlibat dalam pengelolaan perpajakan tersebut. Keterlibatan pemerintah kota yang seakan-akan menjadi operator parkir daripada regulator perlu dipertanyakan. Apalagi, sistem ini tidak menjelaskan penyelesaian secara komprehensif tentang pengurangan kemacetan yang disebabkan oleh masalah parkir.

Sementara itu, pemerintah kota Jakarta sendiri belum berpikir jauh sebelum menerapkan sistem baru. Ada baiknya pemerintah kota merevitalisasi aset perpajakan dan peraturan pelaksanaan lahan parkir. Misalnya, ada temuan lahan parkir telah berubah fungsi. Mengembalikan lahan-

lahan parkir yang telah berubah fungsi tersebut ke fungsi semula lebih murah dan mudah untuk dikerjakan. Apalagi lahan-lahan tersebut memang semenjak awal pengadaannya sebagai lahan parkir, misalnya bahu jalan yang dipenuhi pedagang. Ada temuan lain terkait beralih fungsinya lahan parkir tersebut.

Lahan Parkir Menyusut

Lahan parkir di Pasar Muara Karang, Pluit, Penjaringan, Jakarta Utara, yang dikelola PT Jakarta Propertindo, mengalami penyusutan. Hal itu disebabkan di atas lahan parkir didirikan tenda untuk berdagang. Wakil Wali Kota Jakarta Utara Atma Senjaya memerintahkan agar peruntukan lahan parkir itu diteliti kembali, Minggu (14/3). Jika memang untuk parkir, bangunan tambahan itu harus dibongkar. "Akibat adanya tenda tersebut, lahan parkir menjadi berkurang dan kendaraan roda dua dan roda empat terpaksa parkir di luar pasar," kata Atma. Dengan parkirnya kendaraan di luar pasar, lingkungan di sekitar pasar kian terlihat semrawut. Kemacetan pun tidak terhindarkan, kondisi ini dikhawatirkan akan mengurangi nilai bagi Jakarta Utara untuk mendapatkan Adipura. (ARN). (Kompas, 15/03/2010).

Sementara itu aturan perpajakan terkait pengadaan lahan lahan parkir juga harus dilaksanakan secara tegas dan selalu diperbaharui sesuai perkembangan masalah. Kewajiban pengelola gedung untuk menyediakan lahan parkir harus dimonitor dan ditingkatkan sejalan dengan penambahan orang dan aktivitas. Keseimbangan penyediaan lahan parkir pada perkantoran, pusat perbelanjaan, apartemen, dan perumahan harus selalu terjaga sehingga tidak menyebabkan kendaraan parkir di berbagai tempat yang bukan peruntukannya. Berikut berita terkait hal tersebut.

Pertegas Aturan Perparkiran

Jakarta, Kompas - Kekurangan lahan parkir tidak hanya terjadi di stasiun kereta api, tetapi juga di hampir semua pusat kegiatan usaha di Jakarta. Untuk itu, pengamat transportasi Rudy Themihardja, Rabu (11/8), mengatakan, jika masalah parkir tidak diatasi, kemacetan juga susah terurai.

Menurut Rudy, lahan parkir kurang karena ketersediaan lahan parkir minimal hanya berdasarkan peraturan koefisien bangunan. Ketersediaan lahan parkir ini juga tidak pernah dievaluasi ulang sesuai dengan perkembangan zaman. "Ketidaktegasan pemerintah dalam mengatur persyaratan lokasi parkir menyebabkan banyak lokasi tempat parkir yang berubah fungsi menjadi gudang, restoran, atau toko. Akibatnya muncul tempat parkir liar di ruas-ruas jalan," kata Rudy.

Terkait masalah kurangnya lahan parkir ini, Rudy mengatakan, pemerintah perlu berinovasi agar dapat mengurangi penggunaan badan jalan sebagai tempat parkir. Namun, di sisi lain, bisa memenuhi kebutuhan masyarakat, seperti lonjakan permintaan lahan parkir di sekitar stasiun untuk menampung warga yang tertarik menggunakan moda ini, karena enggan terjebak kemacetan di kendaraan pribadinya atau di angkutan umum lainnya. Solusi paling mudah, kata Rudy, pemerintah sebaiknya mengimbau pemilik lahan yang penggunaan lahannya tidak optimal agar dialihkan menjadi usaha perparkiran. Sebuah usaha yang tidak memerlukan pengetahuan dan ilmu yang tinggi. Upaya ini perlu didukung dengan pengaturan ketat agar tidak mengganggu arus lalu lintas serta potongan pajak usaha agar usaha rakyat bisa berkembang.

Integrasi antarmoda

Di sisi lain, seperti diungkapkan Sekretaris Korporasi PT KA Commuter Jabodetabek Makmur Syaheran, Selasa (10/8), selain rencana pembangunan lahan parkir di sejumlah stasiun, integrasi antarmoda transportasi justru lebih penting. Untuk itu, ia mengimbau agar pembenahan sistem transportasi umum segera dilakukan. Integrasi antarmoda transportasi juga harus diterapkan dengan daerah di sekitar Jakarta.

Dari pengamatan di lapangan, sebagian stasiun kereta api di Jakarta tidak terhubung dengan angkutan umum lain. Untuk menuju Stasiun Duri, Jakarta Barat, misalnya, hanya dilayani satu trayek mikrolet. Angkutan umum ini pun berhenti jauh dari stasiun. Calon penumpang kereta harus berjalan kaki untuk mencapai stasiun. Ketidaksinkronan antarmoda transportasi menyebabkan masyarakat sulit beralih dari satu angkutan umum ke angkutan umum lain. Akibatnya, banyak yang memilih memakai kendaraan pribadi, seperti mobil dan sepeda motor. Penggunaan jalan pun melebihi dayaampungnya. Kondisi ini dapat dilihat di Jakarta atau di kawasan sekitarnya, seperti di Depok, Jawa Barat.

Menanggapi hal itu, Kepala Dinas Perhubungan DKI Jakarta Udar Pristono mengatakan, untuk mempermudah para pengguna kereta api yang ingin melanjutkan perjalanan mereka di dalam kota, pihaknya berencana membangun jalur pejalan kaki. Jalur pejalan kaki yang dilengkapi dengan kanopi itu akan menghubungkan halte bus transjakarta atau halte angkutan umum dengan stasiun kereta api. "Kami mendukung perpindahan pengguna kendaraan pribadi ke kereta api karena akan mengurangi kemacetan lalu lintas. Agar para penumpang mudah menuju atau meninggalkan stasiun, jalur pejalan kaki di sekitar stasiun akan ditambah," kata Pristono.

Jalur pejalan kaki yang terhubung dengan halte bus transjakarta semacam ini baru dibangun di Stasiun Gambir, Stasiun Juanda, Stasiun Senen, Stasiun Dukuh Atas, Stasiun Jakarta Kota, dan Stasiun Tanjung Priok. Namun, stasiun-stasiun yang lebih kecil belum memiliki jalur pejalan kaki meskipun penggunanya banyak.

Pemprov DKI baru akan berdialog dengan PT KA untuk merencanakan lokasi jalur-jalur pejalan kaki yang mengintegrasikan stasiun dengan halte angkutan umum. Pemprov DKI juga meminta PT KA mempercantik semua stasiun agar membuat penumpang nyaman menggunakan kereta api. "Jika banyak pengguna kendaraan pribadi beralih ke kereta api, PT KA dan Pemprov DKI akan mendapatkan keuntungan bersama. PT KA akan mendapat tambahan pemasukan dan Pemprov DKI diuntungkan karena kemacetan berkurang," kata Udar Pristono. (NDY/ECA/NEL) (Kompas, 12/08/ 2010)

Pemerintah kota Jakarta juga tidak boleh terjebak dalam pemikiran bahwa persoalan parkir dapat diatasi dengan penyediaan lahan parkir yang memadai. Pendekatan lain juga perlu digalakan dengan mengurangi kebutuhan untuk membawa kendaraan pribadi sehingga warga tidak memiliki kebutuhan untuk memarkir kendaraannya. Ini bisa dijalankan jika angkutan umum terintegrasi dan bersifat antarmoda. Penumpang kereta api tanpa bersusah payah setelah turun kereta bisa terhubung langsung dengan bus atau moda lainnya untuk mencapai tujuan. Ini berdampak positif karena warga tidak perlu membawa kendaraan.

Sistem angkutan yang terintegrasi antarmoda ini bisa dilihat dari subkategori-subkategori tentang angkutan umum, MRT dan kereta api. Subkategori angkutan sebanyak 14 berita dengan 9 (sembilan) berita negatif dan 5 (lima) berita positif. Sementara itu, subkategori MRT sebanyak 12 (dua belas) berita dengan 8 (delapan) berita positif dan 4 (empat) berita negatif. Sedangkan subkategori kereta api sebanyak 11 (sebelas) berita yang terdiri atas 5 (lima) berita positif, 5 (lima) berita negatif dan 1 (satu) berita netral.

Pemberitaan negatif dan positif subkategori kereta api jumlah sama, yaitu masing-masing 5 (lima) berita. Akan tetapi, berita negatifnya lebih menunjukkan sensitivitas berita terhadap beragam persoalan yang membelit kereta api, khususnya di Jabodetabek. Kurangnya jumlah gerbong, gangguan sinyal, umur kereta yang sudah tua, keberpihakan anggaran yang lemah, penumpang yang berjubel, dan pelayanan yang buruk. Melihat situasi perkeretaapian seburuk ini, pemerintah tidak memiliki keberpihakan yang kuat untuk mendorong sistem transportasi yang menjadi andalan di berbagai kota besar di dunia. Sebaliknya, pemerintah cenderung mendahulukan jalan tol yang membuka peluang bagi kendaraan pribadi. Berikut kutipan berita yang menyampaikan keterbatasan KRL.

KRL Masih Terbatas

Jakarta, Kompas - Salah satu moda transportasi umum pilihan warga untuk menghindari kemacetan di Jabodetabek adalah kereta api komuter. Namun, sampai saat ini Jabodetabek masih kekurangan 114 unit kereta. Alhasil, pelayanan KA belum maksimal.

Corporate Secretary PT Kereta Api Indonesia Commuter Jabodetabek Makmur Syaheran, Jumat (23/7), mengatakan, jumlah unit kereta untuk operasional saat ini hanya 386 unit. Setiap hari, 386 unit kereta itu dipaksa melayani penumpang melebihi kapasitasnya. "Idealnya, ada 500 unit kereta untuk mengangkut 500.000 penumpang di Jabodetabek. Sementara peningkatan penumpang KRL berkisar 20 persen setiap tahun," kata Makmur.

Wakil Menteri Perhubungan Bambang Susantono menambahkan, untuk mengatasi kemacetan, seharusnya moda transportasi KA komuter ditingkatkan agar mampu mengangkut 3 juta penumpang atau enam kali jumlah daya angkut saat ini.

Baik Makmur maupun Bambang menegaskan, KRL tidak optimal itulah yang kini menjadi pekerjaan rumah yang mendesak diselesaikan. Pemerintah memiliki rencana jangka panjang pembangunan dan pengembangan moda KA penambahan kereta untuk menuju pengangkutan ideal dengan KRL. Antara 2009 dan 2011, PT KAI Commuter Jabodetabek merencanakan penambahan 118 kereta. Selain itu, ada pula 8 kereta sumbangan dari pihak lain.

Penambahan kereta itu diharapkan dapat memperbaiki pelayanan PT KAI Commuter Jabodetabek. Selama ini, jumlah penumpang yang membeludak membuat orang berdesak-desakan di dalam kereta. Bahkan, penumpang meluber sampai ke atap kereta dan kabin masinis.

Rel patah

Menunggu pembenahan kereta api sepertinya menuntut kesabaran lebih dari para penggunanya. Berbagai gangguan terus terjadi karena penggunaan berlebih. Jumat pukul 06.30, ruas rel kereta api di Kilometer 8 antara Stasiun Kemayoran (Jakarta Pusat) dan Stasiun Kampung Bandan (Jakarta Utara) terdeteksi patah. Kepala Humas Daop I PT Kereta Api Mateta Rijalulhaq mengatakan, kejadian itu membuat PT KA menggunakan satu rel. Sementara mereka memperbaiki rel yang patah. Perjalanan KRL Jakarta-Bekasi terhambat 15-25 menit. Hal serupa terjadi Minggu (11/7) di Stasiun Kranji, Bekasi. Musibah lainnya antara lain berupa kereta anjlok, penumpang terjatuh dari KA karena terlalu sesak, dan sistem persinyalan terganggu. (ART/NEL) (Kompas, 24/07/2010).

Layanan KA Diperbaiki

Jakarta, Kompas - Pemerintah Provinsi DKI dan Kementerian Perhubungan sepakat menyusun rencana aksi perbaikan pelayanan KA komuter Jabodetabek yang melintasi Jakarta dan kota-kota sekitarnya. Pada tahun 2012, KA ini ditargetkan dapat mengangkut tiga juta penumpang setiap hari.

Gubernur DKI Jakarta Fauzi Bowo, Minggu (24/1) di Jakarta Pusat, mengatakan, rencana aksi itu terkait tata ulang letak stasiun agar memiliki akses yang lebih baik. Di sisi lain, akan dibangun juga jalan layang atau terowongan di jalan yang menjadi simpang sebidang dengan jalan raya. DKI juga akan membangun sistem polder dan long storage atau penampungan air yang memanjang untuk mengatasi banjir di sekitar Kampung Bandan, Jakarta Utara. Sistem pencegahan banjir itu diperlukan agar rel tidak tergenang dan perjalanan KA tidak terganggu. "KA komuter Jabodetabek diminati masyarakat. Namun, belum semua orang mau naik KA ini karena banyak stasiun yang aksesnya buruk dan berbagai kendala lain," kata Fauzi.

Stasiun Manggarai, yang menjadi pusat KA komuter Jabodetabek, misalnya, terletak di tempat yang aksesnya jauh dari moda transportasi umum lainnya. Kondisi serupa juga terjadi di beberapa stasiun lainnya. Kondisi ini menjadi hambatan karena penumpang KA kesulitan melanjutkan perjalanan dengan angkutan umum di dalam kota.

Kepala Dinas Tata Ruang DKI Jakarta Wiryatmoko mengatakan, Pemprov DKI sedang menyusun rencana integrasi KA komuter Jabodetabek dengan bus transjakarta dan MRT. Integrasi dengan jalur bus kota dan angkutan kota juga dipersiapkan dengan mendekatkan stasiun dengan jalan raya. "Rencana integrasi ini sedang disusun dalam rencana tata ruang wilayah 2010-2030," kata Wiryatmoko.

Jika terintegrasi dengan moda angkutan umum lain, pemprov berharap pengguna KA komuter Jabodetabek semakin banyak. Dengan demikian, jumlah kendaraan dari pinggiran yang masuk ke Jakarta, yang saat ini mencapai 680.000 unit per hari, dapat berkurang drastis. Pada tahun 2008, jumlah perjalanan KA komuter mencapai 431 kali per hari, tahun 2009 naik menjadi 480 kali per hari. Pada tahun 2010 ditargetkan mencapai 569 kali per hari dan awal tahun 2013 diharapkan dapat menjadi 904 perjalanan per hari.

Selain meningkatkan pelayanan KA komuter, Pemprov DKI juga mendorong dioperasikannya KA loop line atau jalur lingkaran dalam kota tahun 2012. KA ini berfungsi mengurangi pergerakan kendaraan pribadi di jalanan dalam kota. Stasiun yang akan dilewati adalah Stasiun Manggarai, Stasiun Tanah Abang, Stasiun Angke, Stasiun Kampung Bandan, Stasiun Senen, Stasiun Jatinegara, dan kembali lagi ke Stasiun Manggarai. (ECA) (Kompas, 25/01/2010),

Menyebarnya pertumbuhan Jakarta sebagai konsekuensi dari pertumbuhan ekonomi kota yang berdampak mahalannya harga lahan di dalam kota dan meningkatnya kebutuhan tempat hunian menyebabkan kota/kabupaten tetangga Jakarta menjadi incaran warga sebagai lokasi tempat tinggal dan relokasi manufaktur. Apalagi pemerintah dalam perencanaan pengembangan Jakarta memang telah merencanakan dan mengarahkan perkembangan Jakarta di daerah tetangganya. Misalnya, Depok menjadi kawasan hunian. Sementara itu, Bekasi dan Bogor sebagai lokasi hunian dan manufaktur. Bagi warga Depok, Bogor dan Bekasi, kereta api merupakan pilihan transportasi yang paling rasional untuk memasuki Jakarta. Kereta api lebih cepat dan murah.

Sementara itu, kereta api Jabodetabek juga mengalami gangguan dari persoalan tata ruang Jakarta. Genangan dan banjir seringkali mengganggu perjalanan kereta api. Drainase kota yang buruk menyebabkan sebagian air menggenangi rel kereta. Pemerintah DKI telah mencoba merencanakan mengintegrasikan penataan ruang dengan infrastruktur kereta api karena memang sangat dibutuhkan untuk mengurangi masuknya kendaraan dari daerah tetangga Jakarta.

Dari deskripsi berita di atas, *political will* pemerintah untuk membangun angkutan umum massal patut dipertanyakan. Data dan angka menunjukkan pertumbuhan kendaraan yang terus meningkat secara signifikan. Apalagi, pasar kendaraan bermotor nasional 40 persennya berada di Jabodetabek (*Bisnis Indonesia*, 20/04/2011). Sebaliknya, pertumbuhan infrastruktur jalan tumbuh tidak sebanding dengan pertumbuhan kendaraan. Apalagi jawaban pemerintah klise, tidak memiliki anggaran. Situasi yang sebaliknya terjadi untuk pembangunan jalan, khususnya tol. Kereta api seharusnya menjadi salah satu jawaban masalah transportasi Jabodetabek. Menurut PT. KAI, potensi daya angkut kereta api sebanyak 3 juta penumpang per hari. Akan tetapi, kereta api Jabodetabek yang seharusnya menjadi tulang punggung transportasi kawasan megapolitan masih kekurangan jumlah kereta. Sementara itu, jumlah penumpang meningkat sebesar dua puluh persen setiap tahunnya. Dan jalur kereta api belum semuanya *double track*. Artinya, mobilitas kereta api yang beroperasi hanya dengan satu jalur tersebut tidak maksimal.

Transjakarta adalah cikal angkutan umum massal modern baru berjalan pada tahun 2005 di zaman kepemimpinan Gubernur Sutiyoso. Sutiyoso juga merencanakan membangun monorel. Akan tetapi, proyek monorel terhenti karena tidak memiliki dukungan investasi walaupun pembangunan tiang-tiang untuk jalurnya telah dimulai. Sutiyoso juga menambah moda transportasi air, yaitu *waterway*. Proyek tersebut gagal. Setidaknya, pemerintahan Sutiyoso telah menjalankan kebijakan yang jelas – jelas berpihak untuk warga kota secara umum. Kemudian, Transjakarta versi Sutiyoso ini juga ditiru oleh beberapa kota lainnya di Indonesia sebagai salah satu pilihan sistem transportasi.

Di bawah kepemimpinan Fauzi Bowo, MRT menjadi pilihan kebijakan utama. Fauzi Bowo gencar mempromosikan MRT bahkan seringkali tampil langsung sebagai juru bicara proyek MRT. Bahkan proyek MRT tahap-tahap selanjutnya telah direncanakan untuk dipercepat. Fauzi Bowo akan menjadikan MRT sebagai moda yang mampu mengintegrasikan moda-moda transportasi ibukota.

Kategori perhubungan dan transportasi beserta subkategorinya dan berbagai persoalan yang melilitnya merupakan dimensi akses (*access*) dalam konsep Lynch. Akses menurut Lynch memudahkan warga ke kota lokasi tujuannya, seperti sekolah, rumah, rumah ibadah, rumah sakit, kantor, pasar dan tempat rekreasi (1981:187–188). Hambatan terhadap akses akan

menyulitkan warga memenuhi kebutuhannya bahkan melemahkan kemampuan untuk bersaing dengan warga kota lainnya.

Akses menentukan peruntukan. Secara ekonomi, akses juga melahirkan keuntungan bagi lokasi atau tempat tertentu. Lokasi yang memiliki aksesibilitas tinggi seperti daerah CBD akan memiliki nilai ekonomi yang tinggi. Sebaliknya, lokasi atau tempat dengan sulit terjangkau memiliki nilai ekonomi yang rendah. Artinya, akses bisa menjadi determinasi keuntungan ekonomi. Akses bisa menguntungkan sekelompok orang. Sebaliknya, akses juga menyebabkan kerugian pada sekelompok orang lainnya. Karenanya, perencanaan akses, seperti jaringan jalan, akan membuka keuntungan ekonomi untuk kelompok tertentu dari sisi lahan. Perencanaan akses sarat persaingan, terutama kelompok pengusaha properti.

Pihak lain yang mendapatkan manfaat dari pengembangan akses adalah pihak-pihak yang menjadi produsen pemanfaatan suatu akses. Misalnya produsen kendaraan bermotor. Apalagi jika pemerintah kota termasuk lembaga pembuat undang-undang cenderung melihat keuntungan ekonomi sebagai pemicu perkembangan kota. Mereka akan mendahulukan kebijakan yang berorientasi untuk menjadikan warga kota sebagai konsumen. Misalnya dalam kasus jalan tol. Warga yang sanggup bayar boleh memanfaatkannya dan sebaliknya. Jalan tol akan meningkatkan kebutuhan warga untuk memakai kendaraan pribadi. Apalagi, kendaraan bermotor dengan memanfaatkan akses jalan tol mendorong orang-orang untuk tinggal di kawasan pinggiran kota. Kebijakan ini juga didukung oleh kebijakan lain, yaitu harga bahan bakar murah.

Persoalan perhubungan dan transportasi yang tergambar dari penjelasan di atas menunjukan pemerintah/pemerintah kota kurang memberikan perhatian terhadap dimensi akses. Kekurangan perhatian tersebut tentu saja wujudnya dalam bentuk pilihan kebijakan perhubungan dan transportasi, seperti pembangunan jalan dan pilihan sistem transportasi. Dan yang terpenting kelompok warga yang paling diuntungkan. Ini semua akan terlihat langsung dari outputnya, yaitu situasi kemacetan serta buruknya pelayanan dan sarana transportasi Jakarta. Ini semua bisa dibahas dari metakriteria Lynch, yaitu efisiensi dan keadilan. Pengabaian transportasi public jelas-jelas menciptakan ketidakefisienan dan menguntungkan kelompok produsen kendaraan bermotor.

Kondisi sebaliknya menimpa sebagian besar warga. Mereka mendapatkan kesulitan (ketidakefisienan) dalam pelayanan transportasi. Mereka mengeluarkan biaya dan upaya yang lebih dari seharusnya. Belum lagi dampak polusi udara. Sementara itu pemerintah sepertinya membiarkan kerugian dari subsidi bahan bakar. Subsidi yang berasal dari pajak rakyat.

Sebagai contoh adalah berlarut-larut serta sulitnya pengadaan koridor Transjakarta, pengadaan armada bus, bus pengumpan, *park and ride* dan bahan bakar gas. Jika Transjakarta diadakan untuk kepentingan warga terutama yang memilih untuk tidak membawa kendaraan pribadi dan bermanfaat untuk meningkatkan aksesibilitas kota karena mengurangi kemacetan sudah seharusnya Transjakarta mendapat prioritas kebijakan dan anggaran.

Transjakarta merupakan upaya pemerintah kota untuk menyediakan sarana angkutan umum yang murah untuk warga kota dan mendisiplinkan pengguna bus yang selama ini jarang menjadi perhatian. Berdasarkan biaya dan manfaat yang didapatkan warga, Transjakarta adalah angkutan umum yang berpihak kepada kepentingan warga. Akan tetapi, kebijakan yang tidak sepenuh hati mendukungnya dalam politik anggaran pemerintah kota menunjukkan bahwa keberpihakan pemerintah kota terhadap persoalan akses warga ini rendah.

Perhubungan dan transportasi ini dengan berbagai subkategorinya menyumbang signifikan terhadap berita negatif. Berbeda dengan kategori kriminalitas yang dirasakan secara individual oleh warga, kategori perhubungan dan transportasi ini dirasakan hampir semua warga kota. Semua warga kota menjadi korban kemacetan. Semua warga dari kelas sosial, baik yang naik sepeda motor, angkutan umum dan mobil pribadi, telah merasakan berlama-lama di jalan rayakota Jakarta. Apalagi jika kota diguyur hujan dan terjadi genangan di berbagai wilayah kota. Semua warga terjebak dalam kemacetan yang berlarut-larut.

Berbeda juga dengan persoalan kriminalitas, seorang warga yang membaca berita pembunuhan, pencurian atau perampokan tidak bisa langsung mengkonfirmasi kejadian tersebut dengan pengalamannya. Sementara itu pemberitaan buruknya masalah perhubungan transportasi di Jakarta dapat dikonfirmasi warga kota. Kemacetan kota yang hampir setiap hari dialami sebagian besar warga kota dipastikan bisa dikonfirmasi kepada warga kota. Karenanya, persepsi negatif individu-individu tentang kemacetan Jakarta telah menjadi opini umum warga kota. Bahkan ini telah menjadi citra kota: "Jakarta macet!".

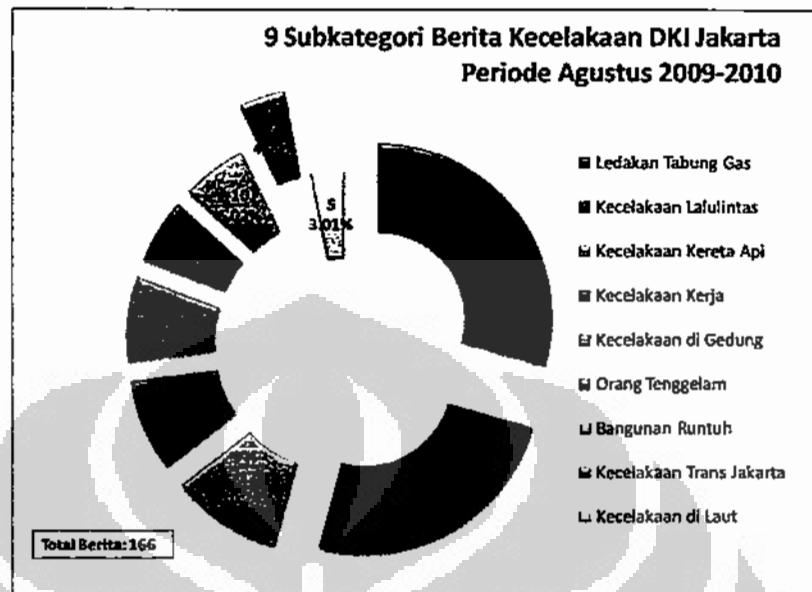
Sebaliknya, Transjakarta merupakan modal untuk membantu pembangunan citra positif kota. Transjakarta telah menjadi salah satu lansekap yang menjadi penanda Jakarta, sebagaimana kota-kota besar lainnya yang memiliki sistem angkutan umum massal. Identitas kota melalui pesan-pesan yang positif tentang perhubungan dan transportasi di Jakarta tidak begitu banyak. Struktur fisik koridor Transjakarta yang berada di jalur-jalur utama ini memberikan pemahaman kepada warga terkait akses yang mereka butuhkan. Misalnya, keputusan warga untuk memanfaatkan moda transportasi dalam perjalanan sehari-hari. Warga mendapatkan orientasi.

Sistem transportasi *bus rapid transit* ini memberikan kejelasan (*transparency*) bagi warga untuk berpindah dari satu lokasi ke lokasi lain, misalnya dari kantor ke rumah, akan sangat terbantu karena Transjakarta dengan koridor dan manajemen pengelolaan yang baik, seperti ketepatan waktu dalam pelayanan, akan memudahkan warga untuk menceraunya. Secara perlahan sejalan dengan tingkat keberhasilannya, Transjakarta akan menjadi simbol bagi warga untuk memahami kota secara utuh.

4.2.3 KECELAKAAN

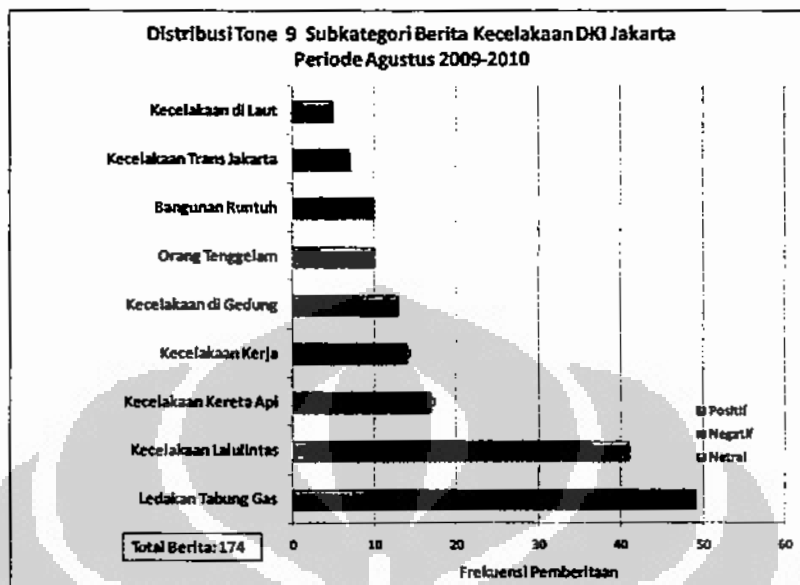
Kecelakaan merupakan kategori yang cukup menonjol dalam pemberitaan seputar Jakarta di *Harian Kompas* Agustus 2009–2010. Jumlah berita kategori kecelakaan sebanyak 174 berita. Berita kategori kecelakaan memiliki 9 subkategori berita-berita yang cukup menonjol. Subkategori itu adalah ledakan tabung gas (49 berita), kecelakaan lalu lintas (41 berita), kecelakaan kereta api (17 berita), kecelakaan kerja (14 berita), kecelakaan di gedung (13 berita), orang tenggelam (10 berita), bangunan runtuh (10 berita), kecelakaan Transjakarta (7 berita) dan kecelakaan di laut (5 berita).

Tabel 4.15. 9 Subkategori Pemberitaan Kecelakaan DKI Jakarta



Sementara itu berdasarkan tone berita, berita-berita dengan tone negatif sangat dominan. Berita dengan tone negatif sebanyak 132 berita. Angka ini sangat besar. Sedangkan berita positif sebanyak 13 berita dan berita netral sebanyak 21 berita. Berita dengan tone negatif yang mendominasi pemberitaan mampu melahirkan citra negatif untuk kota Jakarta kota rawan kecelakaan.

Tabel 4.16. Distribusi Tone 9 Kategori Berita Kecelakaan DKI Jakarta



Dari subkategori-subkategori tersebut, ledakan tabung gas menyumbang berita negatif terbanyak, yaitu sebanyak 40 berita. Berita negatif tersebut didominasi oleh ledakan tabung gas 3 (tiga) kg. Pemerintah menjalankan program konversi minyak tanah ke gas, maka tabung gas dengan ukuran kecil dengan harga yang lebih ekonomis pun diproduksi, yaitu tabung gas 3 kg. Korban berjatuh dari korban luka bakar dan korban yang meninggal dunia. Sementara itu, kerugian material juga terjadi karena runtuhnya rumah/ruko dan terbakar. Ini semua menjadi berita negatif. Berikut *Kompas* mencatatnya.

Polisi Tak Boleh Gamang

Jakarta, Kompas - Kasus ledakan tabung gas di tengah permukiman warga Jakarta dan sekitarnya terus terjadi, tetapi penyelidikan kasusnya tak pernah tuntas. Yayasan Lembaga Konsumen Indonesia meminta polisi tak gamang menetapkan tersangka kasus yang terus terjadi itu.

Penegasan tersebut disampaikan Sudaryatmo, ahli hukum Yayasan Lembaga Konsumen Indonesia, Minggu di Jakarta. Peristiwa peledakan yang diduga karena elpiji terakhir terjadi pada Sabtu (22/5) di rumah yang dikontrak pasangan Hermawan dan Lilis di Kampung Penggilingan, Cakung, Jakarta Timur. Lilis dan Firnanda (anaknya) yang berada di dalam rumah selamat. Langit-langit rumah runtuh, bagian kamar tengah dan depan berlubang.

Polisi dan tim Laboratorium Forensik Polri mengambil beberapa barang bukti, seperti kompor gas, tabung elpiji 3 kg dan 12 kg, serta kabel listrik yang hangus, dari lokasi kejadian.

Mencermati kasus ledakan yang mengakibatkan korban meninggal, terluka, dan kerusakan harta korban, Sudaryatmo menyatakan, penyebab ledakan itu bisa berasal dari tabung gas, regulator, atau selang. Selama ini, polisi menurunkan tim forensik untuk memeriksa tempat kejadian dan barang bukti yang ada di sana. Akan tetapi, sampai sekarang belum ada kesimpulan hasil penyelidikan. "Padahal, kasus ini terang benderang. Barang bukti

ada, tabung gas ada. Di tabung gas tertera pemiliknya, yakni PT Pertamina. Mengapa polisi gamang menetapkan Pertamina sebagai tersangka?" tanya Sudaryatmo.

Sebagai pihak yang melakukan pengadaan tabung gas, PT Pertamina harus bertanggung jawab atas kejadian ledakan yang diakibatkan tabung, karet penutup bagian atas tabung, atau sebab lain. Undang-Undang Perlindungan Konsumen pun jelas, korporasi bisa diminta bertanggung jawab. "Jadi, tak usah bingung mencari tersangkanya harus perseorangan. Korporasi juga bisa dipidanakan," kata Sudaryatmo. Pengadilan bisa menjadi kesempatan bagi Pertamina untuk menjelaskan kepada publik. Apa kendala perusahaannya dalam menangani persoalan gas itu... (Kompas, 24/05/2010).

Penyebab meledaknya tabung gas beragam. Pengguna tabung yang ceroboh atau tidak memahami penggunaan tabung gas, regulator bocor, selang bocor, bahkan tabung gas bocor. Program konversi minyak tanah ke gas ini merupakan program pemerintah. Pertamina bertindak sebagai operator dengan melakukan *outsourc*e ke berbagai pihak.

Kecelakaan ledakan tabung gas berlokasi di perumahan, ruko dan restoran, terutama skala kecil. Sasaran kelompok masyarakat konsumen tabung gas 3 kg adalah masyarakat menengah ke bawah dan pedagang kecil. Karenanya, ledakan-ledakan tersebut seringkali terjadi di kawasan padat penduduk. Rumah-rumah yang berdekatan menyebabkan ledakan berpotensi menyebarkan kebakaran.

Penanggung jawab kecelakaan ini adalah pemerintah melalui PT. Pertamina sebagai pelaksana. Pemerintah kota hanya membantu dalam proses pembagian tabung. Itu pun juga melibatkan pihak ketiga sebagai kontraktor Pertamina. Terkait kecelakaan tabung gas, permukiman yang padat tanpa peruntukan yang jelas menyebabkan potensi bertambahnya korban jadi tinggi. Agen elpiji bisa saja berjualan dan memiliki gudang di kawasan padat penduduk. Warung-warung kecil yang dikelola warga secara sederhana menjual tabung gas. Penataan ruang permukiman tanpa kejelasan peruntukan memperbesar potensi korban jika terjadi ledakan.

Kecelakaan lalu lintas penyumbang berita kedua terbanyak setelah kecelakaan tabung gas. Kecelakaan lalu lintas tersebut sebanyak 41 (empat puluh satu) berita terdiri atas 2 (dua) berita bertone positif, 34 (tiga puluh empat) berita bertone negatif dan 5 (lima) berita bertone netral. Berikut berita kecelakaan lalu lintas di Jakarta.

Setiap Bulan 92 Tewas

Jakarta, Kompas - Sejak Januari sampai Juli 2009, di wilayah hukum Polda Metro Jaya, setiap bulan 92 orang tewas karena kecelakaan lalu lintas. Lebih dari separuh korban tewas adalah pengendara sepeda motor. Penyebabnya, antara lain, adalah lemahnya tertib berlalu lintas pengguna jalan.

Tertib berlalu lintas lemah karena lemahnya kontrol petugas. Penyebab berikutnya adalah rusaknya berbagai fasilitas jalan, menyempitnya jalan karena parkir liar dan pedagang kaki lima, serta penempatan rambu yang membingungkan, atau tiadanya rambu di sejumlah titik rawan kecelakaan lalu lintas. Polisi, petugas ketentraman dan ketertiban, serta petugas dinas perhubungan didesak lebih serius bekerja sama menertibkan dan membuat jalan yang sudah dibiayai para pembayar pajak menjadi lebih aman dan nyaman.

Data Direktorat Lalu Lintas Polda Metro Jaya menyebutkan, jumlah kecelakaan dan korban Laka Lantas tahun 2007-2008 di Jakarta dan sekitarnya naik. Tahun 2007, total korban kecelakaan lalu lintas 6.742 orang dengan total kerugian material senilai Rp 4,247 miliar. Sebanyak 4.876 di antaranya adalah pengendara sepeda motor. Total jumlah yang tewas 999 orang, 719 di antaranya pengendara sepeda motor. Tahun 2008, total jumlah korban menjadi 8.083 orang dengan total kerugian material senilai Rp 4,767 miliar. Sebanyak 4.965 korban di antaranya adalah pengemudi sepeda motor. Dalam akumulasi kecelakaan lalu lintas itu, 1.169 tewas. Sebanyak 662 di antaranya adalah pengendara sepeda motor. Jumlah yang luka berat 2.597 orang, 1.674 orang di antaranya adalah pengendara sepeda motor. Tujuh bulan terakhir ini, jumlah kecelakaan sudah mencapai 898 kasus dengan korban 726 orang. Dari jumlah tersebut, 92 orang tewas dan 242 luka berat. Selama periode tersebut, jumlah kecelakaan lalu lintas sepeda motor tercatat tertinggi, 515 kasus setiap bulannya, menyusul kecelakaan metromini 104 kali, truk 70 kali, dan bus 33 kali.

Tidak tertib

Sejumlah pengemudi kendaraan bermotor yang ditemui di jalan raya kemarin mengatakan, penyebab utama kecelakaan lalu lintas dan kesemrawutan jalan adalah perilaku pengendara sepeda motor. Menurut sopir pribadi, Maulana (28) dan Iyin (44), keadaan bertambah buruk karena sikap polisi lalu lintas dan petugas dinas perhubungan yang tidak peduli.

Ria (35), ibu rumah tangga, selalu diliputi rasa takut saat mengemudikan mobilnya. "Ngeri sih sebenarnya, tapi mau gimana lagi? Lebih repot kalau tidak bawa mobil sendiri," ucapnya. Menurut Iyin, merasakan jalanan Jakarta lima tahun lalu masih relatif lebih nyaman. "Sekarang sepeda motor sudah menyemut di mana-mana. Udah gitu suka main sodok. Kalau di lampu rambu di persimpangan, maunya paling depan," kata Iyin.

Menanggapi hal itu, Yoga (24), pengendara motor tak menampiknya. "Memang lebih banyak pengendara motor yang seandainya saja. Tapi kan tak semua begitu. Saya sendiri sering ambil jalur ke kanan saat tiba-tiba bus atau metromini berhenti mendadak. Kalau di belakang mereka, mata saya perih kena asap knalpot," papar Yoga.

Mantap Brata

Iyin dan Maulana heran, di mana polisi dan petugas dinas perhubungan yang harus menertibkan para pengendara sepeda motor yang tidak tertib. Beberapa kali mereka menyaksikan para petugas justru menghindar dan menghilang saat terjadi kemacetan panjang.

Edison Siahaan dari Masyarakat Peduli Penegakan Hukum yang ditemui terpisah mengatakan, "Yang harus dimintai pertanggungjawaban pertama adalah polisi. Apa artinya ucapan indah Kapolda Metro Jaya saat mencanangkan sebuah operasi yang dibiayai uang rakyat tidak berdampak apa-apa?" katanya. Menurut dia, yang seharusnya menertibkan jalan raya bukan cuma polisi lalu lintas, tetapi seluruh jajaran kepolisian. Menurut Edison, wewenang polisi melakukan upaya paksa lebih luas ketimbang petugas dinas perhubungan. Itu sebabnya polisi yang paling bertanggung jawab. Edison menambahkan, Operasi Mantap Brata yang digelar sejak menjelang pilpres seharusnya juga dimanfaatkan untuk bekerja maksimal di jalan raya. "Jangan sampai ada kesan operasi hanya mengabdikan pada kepentingan elite kita. Pengabdian utama polisi itu kepada para pembayar pajak. Kepada mayoritas pengguna jalan," tuturnya. Edison mengusulkan, sebaiknya Operasi Mantap Brata dilakukan secara sistematis, terukur, dan berdampak nyata di lapangan. (TRL/WIN) (Kompas, 05/08/2009).

Berita di atas menjelaskan tingginya angka korban yang meninggal akibat kecelakaan lalu lintas. Korban terbanyak adalah pengendara sepeda motor. Penyebab kecelakaan adalah lemahnya disiplin pengendara, terutama pengendara sepeda motor. Sementara itu, tertib berlalu lintas lemah

karena lemahnya kontrol petugas. Akan tetapi, tertib lalu lintas juga harus muncul dari warga kota. Kota memiliki ciri kepadatan. Kepadatan membutuhkan pengaturan. Pengaturan tersebut bisa dilakukan lewat hukum tertulis dan hukum tidak tertulis, seperti budaya dan kebiasaan. Karenanya, warga kota harus menghormati dan menjalankan hukum terkait penyelenggaraan kota, termasuk aturan di jalan. Ini meminimalkan konflik antarwarga kota dengan berbagai keperluan dan kepentingan.

Penyebab berikutnya adalah kerusakan berbagai fasilitas jalan, menyempitnya jalan karena parkir liar dan pedagang kaki lima, serta penempatan rambu yang membingungkan, atau ketiadaan rambu di sejumlah titik rawan kecelakaan lalu lintas. Penyelenggara kota yang tidak tegas dan tidak mampu mengatur produksi ruang kota berdasarkan kebutuhan warganya akan melahirkan pertarungan kepentingan. Misalnya kasus pedagang kaki lima. Ketidaktegasan petugas kota menyebabkan berserakannya pedagang kaki lima. Sebelumnya, kebijakan kota yang hanya produksi ruang kota untuk pedagang besar dan menengah di sektor ekonomi telah mendiskriminasi pedagang kecil. Sebagai bagian untuk bertahan hidup, para pedagang dengan modal kecil tersebut kemudian berdagang di badan-badan jalan. Mereka tidak mampu membeli/menyewa toko/kios dan membayar berbagai macam pungutan. Pilihannya, berdagang di mana saja selama ada pembeli.

Produksi ruang kota mempengaruhi perilaku penggunaannya. Jalan – jalan raya di Jakarta yang sempit memang memberikan tekanan persaingan yang lebih tinggi bagi pemakainya. Apalagi sebagaimana yang telah disampaikan pertumbuhan jalan jauh tertinggal oleh pertumbuhan kendaraan. Karenanya, persaingan pengguna jalan di Jakarta setiap harinya semakin tinggi. Korbannya adalah kelompok yang paling lemah yang ditelan oleh kelompok yang lebih kuat. Pejalan kaki disingkirkan oleh sepeda motor dan pedagang kaki lima dari pedestrian dan trotoar. Sepeda motor mendapatkan tekanan dari angkutan umum di jalur lambat. Sementara itu, pengendara mobil pribadi paling minimal mendapatkan tekanan atas persaingan perebutan jalan ini. Jalan mereka dijadikan jalur Transjakarta.

Berdasarkan data BPS DKI Jakarta 2009, kejadian kecelakaan di jalan-jalan Jakarta terus meningkat semenjak tahun 2004. Pada tahun 2004, ada 4.684 kejadian kecelakaan dan menurun pada tahun 2005 sebanyak 4.425 kejadian, dan terus menurun pada tahun 2006 menjadi sebanyak 4.395 kejadian kecelakaan. Setelah itu dimulai semenjak tahun 2007, kejadian

kecelakaan secara kontinu meningkat. Pada tahun 2007, ada 5.437 kejadian kecelakaan. Terus meningkat pada tahun 2008 menjadi 6.393 kejadian kecelakaan. Puncaknya pada tahun 2009, kejadian kecelakaan tercatat sebanyak 7.329 kali. Secara kuantitas, kejadian kecelakaan di jalan-jalan DKI Jakarta terus kecenderungan meningkat bahkan signifikan pada tahun 2008 dan 2009.

Angka korban meninggal secara rata-rata antara 1.000-1.200 korban jiwa. Setiap tahunnya tidak banyak berubah bahkan pada tahun 2009 jumlah korban berkurang dari tahun 2007 dan 2008, yaitu sebanyak 1.071 korban jiwa. Angka korban jiwa tertinggi terjadi pada tahun 2005 dengan korban sebanyak 1.147 korban jiwa. Sementara jumlah korban luka berat, luka ringan, kerugian uang dan kerugian benda terus meningkat. Dari data tahun 2004 sampai 2009 menunjukkan kecenderungan terus meningkat. Sementara itu, jenis kendaraan yang terbanyak terlibat kejadian kecelakaan adalah sepeda motor, yaitu sebanyak 7.444 kejadian. Minibus menempati urutan selanjutnya dengan terlibat dalam kejadian kecelakaan sebanyak 1.395 kali. Setelah itu, truk menempati tempat selanjutnya dengan jumlah kejadian sebanyak 1.110. Akan tetapi, jika kendaraan-kendaraan angkutan umum digabung, maka mereka merupakan penyumbang kedua angka kecelakaan. Mereka adalah gabungan dari kopaja, bus, metro mini, mikrolet, minibus dan taksi. Total jumlah kejadian kecelakaannya adalah 2.653 kejadian kecelakaan.

Transjakarta juga sering menyebabkan kecelakaan. Apabila Transjakarta mengalami kecelakaan, maka dampak negatifnya akan lebih besar. Brand Transjakarta yang memang cukup tinggi frekuensi kemunculannya membuat *agenda setting* media terhadap pemberitaan Transjakarta lebih besar. Apalagi terkait berita negatif. Transjakarta pada kenyataannya memang mengalami kecelakaan cukup tinggi. Misalnya, sejak Januari-Juni terdapat 238 kali kecelakaan atau setara dengan hampir 40 kejadian kecelakaan tiap bulannya. Kecelakaan selama enam bulan tersebut telah merengut 10 korban tewas. Penyebab utamanya adalah penyerobotan jalur Transjakarta oleh pejalan kaki saat menyeberang, sepeda motor, mobil pribadi dan angkutan umum. Dan penyebab lainnya yang tak kalah pentingnya adalah pengemudi Transjakarta yang melanggar SOP. Pihak Transjakarta melaporkannya dalam berita berikut.

Enam Bulan, 238 Kecelakaan Libatkan Bus Transjakarta

Jakarta, Kompas - Sejak Januari sampai Juni 2010, tercatat 238 kecelakaan lalu lintas yang melibatkan bus transjakarta. Data hingga Juli, tercatat 10 orang meninggal dunia akibat kecelakaan itu. Dalam dua hari terakhir, dua kecelakaan yang melibatkan bus transjakarta terjadi di Jakarta Pusat. Kecelakaan yang terjadi hari Kamis sore

menyebabkan satu orang meninggal dunia. Kejadian terakhir bus menabrak Angga Purwanto (14), seorang siswa yang tengah menyeberang di Jalan Wahid Hasyim, Jumat (30/7) siang. Angga hanya mengalami luka ringan.

Berbagai penyebab

Asisten Manajer Pusat Kendali Badan Layanan Umum (BLU) Transjakarta Bano Yogaswara mengatakan, ada sejumlah penyebab kecelakaan lalu lintas yang melibatkan transjakarta. "Penyebabnya antara lain penyerobotan jalur bus transjakarta, pejalan kaki yang menyeberang tidak lewat jembatan penyeberangan, dan ada juga sopir bus transjakarta yang melanggar standar operasional prosedur (SOP)," papar Bano.

Dalam SOP, pramudi bus hanya diperkenankan menjalankan bus dengan kecepatan maksimal 50 kilometer per jam. Bano mengakui pemantauan lalu lintas bus transjakarta selama ini hanya dilakukan secara manual oleh petugas di lapangan. "Kami belum mempunyai GPS untuk memantau perjalanan bus sehingga dilakukan secara manual," kata Bano. Pramudi yang ketahuan melanggar dikenai sanksi, baik berupa denda maupun pemotongan jumlah kilometer yang bakal berdampak pada pengurangan gaji pramudi. Sejak Januari-Juni, tercatat 222 pramudi yang melakukan pelanggaran. Penumpang bus transjakarta atau masyarakat yang mengetahui adanya pelanggaran oleh pramudi bisa melapor ke pengaduan BLU di nomor telepon 021-7228727. (ART).(Kompas, 31/07/2010).

Jika pihak Transjakarta menyebutkan bahwa kecelakaan terjadi karena penyerobotan pihak lain, maka logika "penyerobotan" tersebut bisa dibalik. Demi menciptakan sistem transportasi makro yang mampu memberikan pelayanan perhubungan dan transportasi yang maksimal kepada warga kota, maka Gubernur Sutiyoso melakukan *benchmarking* untuk mengaplikasikan sistem *bus rapid transit* yang berhasil di Bogota, Kolombia untuk Jakarta. Sayangnya, Transjakarta harus "menyerobot" (baca: memanfaatkan) jalur jalan yang ada dan tidak membangun jalur baru sebagai penggantinya. Jalur jalan tersebut selama ini dipakai sebagai jalur berbagai jenis kendaraan dan jalur penyeberangan. Ini menyebabkan jalur jalan semakin sempit. Terkait jalur penyeberangan memang sudah menjadi kebiasaan warga menyeberang di tempat terdekat mengabaikan jembatan penyeberangan atau jalur penyeberangan yang ada *zebra cross*. Karenanya, korban penyeberang jalan tertabrak Transjakarta biasanya warga setempat.

Kembali lagi dalam perencanaan ruang, terkait pembangunan jalur Transjakarta, pemerintah kota bertindak sewenang-wenang mengabaikan sebagian hak-hak warga. Jika jalur jalan diambil dan dipakai untuk kepentingan kendaraan dengan fungsi sama bahkan bersifat bisa menggantikan, maka pengambilan jalur jalan tersebut bisa diterima atas nama kepentingan publik. Misalnya, pemerintah mengambil jalur jalan kendaraan pribadi dan diganti dengan jalur jalan untuk koridor Transjakarta. Kebijakan tersebut dapat diterima dan pemerintah kota memiliki otoritas untuk melakukannya. Akan tetapi terkait dengan pejalan kaki yang hendak menyeberang, maka Transjakarta terkesan sewenang-wenang.

Transjakarta memang menyediakan jembatan penyeberangan yang terintegrasi dengan halte bus tersebut. Sementara itu, jarak antar jembatan penyeberangan tidak selalu dekat dijangkau dengan berjalan kaki disamping kebiasaan warga yang tidak disiplin menaati aturan. Transjakarta seharusnya mengantisipasi masalah ini dan kecenderungan jatuhnya korban juga semakin banyak. Karenanya, penyeberang memilih menyeberang di koridor-koridor tersebut dan tertabrak. Transjakarta seharusnya menyediakan jalur penyeberangan yang aman di koridornya, khususnya di beberapa titik yang padat penyeberang dan fasilitas penyeberangan tidak tersedia.

Transjakarta juga sering terlibat tabrakan dengan sepeda motor. Sehari-harinya apabila kita melewati jalur Transjakarta penyerobotan terlihat sering dilakukan sepeda motor dan angkutan umum. Ini menyebabkan kecenderungan Transjakarta untuk bertabrakan dengan sepeda motor menjadi tinggi. Di samping itu, sepeda motor memang jenis kendaraan dengan tingkat kecelakaan dan pelanggaran tertinggi. Kecelakaan yang melibatkan Transjakarta dalam berita *Kompas* Agustus 2009–2010 sebanyak tujuh(7) berita. Dan ketujuh berita tersebut bertone negatif.

Deskripsi kategori kecelakaan didominasi oleh kecelakaan yang disebabkan ledakan tabung gas dan kecelakaan jalan raya yang juga melibatkan Transjakarta. Ledakan tabung gas–tabung gas tersebut merupakan bentuk ancaman terhadap vitalitas kota, yaitu ancaman terhadap keselamatan nyawa manusia. Kebijakan pemerintah untuk melakukan konversi minyak tanah dengan kompor gas tidak bisa ditolak pemerintah kota. Karenanya, pemerintah kota wajib mendukung program nasional ini. Akan tetapi, gangguan terhadap dimensi vitalitas ini berawal dari buruknya akses (*access*) kota, yaitu jaringan transportasi. Jaringan transportasi, khususnya jalur Transjakarta, bermasalah bagi warga sekitarnya karena adanya perubahan *setting*. Perubahansetting lingkungan ini tidak diikuti dengan adaptasi perilaku warga terhadap *setting* baru tersebut.

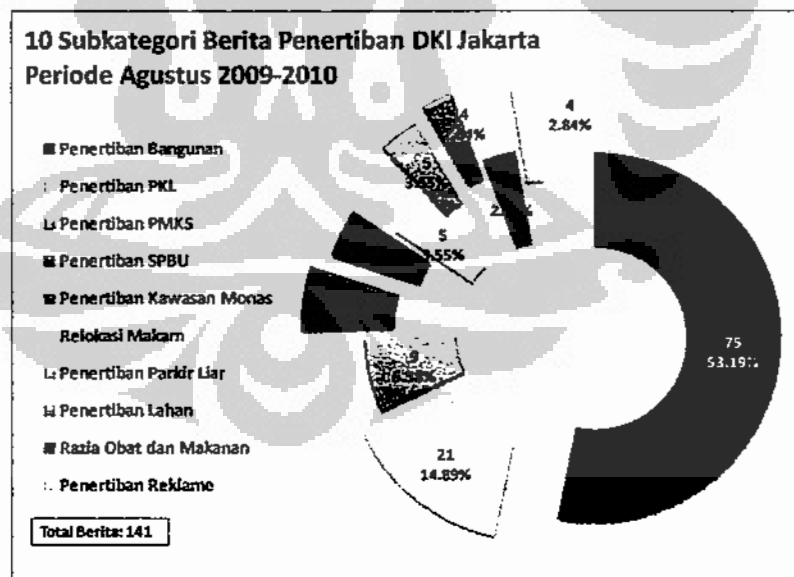
Jalur baru transjakarta itu tidak *fit* bagi sebagian warga yang biasa beraktivitas di sepanjang jalur tersebut. Perubahan jalur menjadi jalur cepat tanpa hambatan, kecuali lampu merah dan halte, membuat Transjakarta melaju cepat walaupun jalur disebelahnya berjalan lambat karena padat atau macet. Warga yang terbiasa menyeberang tidak pada jembatan penyeberangan atau jalur yang sudah ditandai akhirnya ditabrak Transjakarta. Pemerintah kota dan penyelenggara harusnya menyadari bahwa perubahan *setting* lingkungan membutuhkan adaptasi perilaku. Kampanye keberadaan Transjakarta seharusnya tidak hanya meneriakkan perubahan kebiasaan

warga yang memakai kendaraan pribadi berpindah ke Transjakarta tetapi juga harus mendorong perubahan perilaku kelompok lainnya, yaitu warga di sepanjang koridor yang pada kenyataannya telah menjadi korban. Kampanye tidak terlihat sampai saat itu. Sementara itu, korban terus berjatuhan.

4.2.4 PENERTIBAN

Total berita kategori penertiban sebanyak 149 berita. Setelah kategori tersebut dimasukan ke dalam sepuluh subkategori berdasarkan frekuensi tertinggi, maka jumlah berita yang dianalisa menjadi 141 berita. Kesepuluh subkategori tersebut adalah penertiban bangunan (75 berita), penertiban PKL (21 berita), penertiban PMKS (9 berita), penertiban SPBU (8 berita), penertiban kawasan Monas (6 berita), relokasi makam (5 berita), penertiban parkir liar (5 berita), penertiban lahan (4 berita), razia obat dan makanan (4 berita), dan penertiban reklame (5 berita). Frekuensi subkategori penertiban bangunan sangat signifikan, yaitu 53,19 persen dari total berita. Jika subakategori penertiban bangunan ditambah dengan subkategori penertiban PKL sebanyak 14,89 persen maka totalnya mencapai 68,08 persen. Beberapa subkategori ini akan menjadi fokus pembahasan.

Tabel 4.17. 10 Subkategori Berita Penertiban Jakarta

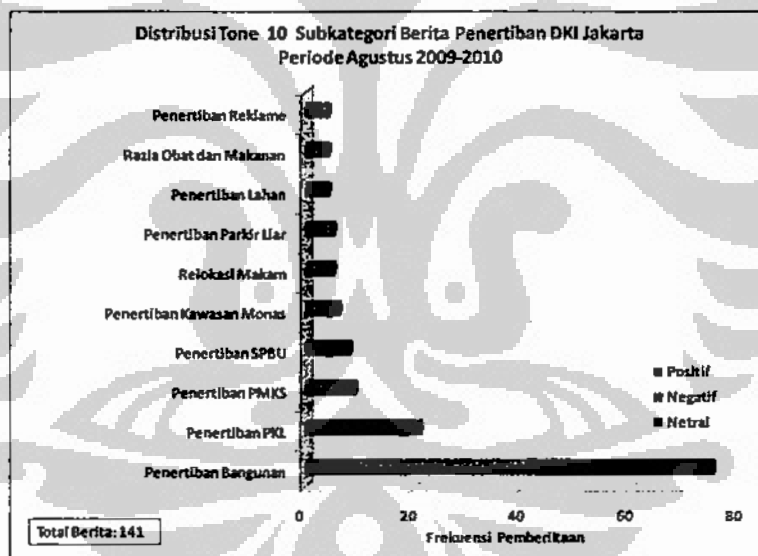


Sementara itu, tone berita kategori penertiban didominasi oleh tone positif. Tone positif dalam pemberitaan kategori penertiban sebanyak (76) tujuh puluh enam berita. Sedangkan berita negatif sebanyak 65 (enam puluh lima berita). Rinciannya adalah subkategori penertiban

bangunan sebagai penyumbang berita terbanyak memiliki 41 (empat puluh satu) berita dengan tone positif dan 34 (tiga puluh empat) berita dengan tone negatif. Berita kedua terbanyak terkait subkategori penertiban PKL memiliki 6 (enam) berita positif dan 15 (lima belas) berita negatif. Gabungan kedua berita yang paling menonjol di kategori penertiban akan mempengaruhi tone pemberitaan secara keseluruhan.

Berita positif terkait kategori penertiban bangunan didapatkan dari ketegasan aparat kota dalam menegakan aturan. Penegakan aturan mendapatkan apresiasi positif dari media cetak *Kompas*. Kasus yang cukup menonjol adalah penertiban kawasan jalan Antasari, penertiban kawasan Menteng dan penertiban pasar. Penertiban kawasan jalan Antasari berfokus pada perubahan peruntukan kawasan. Kawasan perumahan dialihfungsikan menjadi kawasan komersial atau perniagaan.

Tabel 4.18. Distribusi 10 Tone Subkategori Berita Penertiban DKI Jakarta



Penertiban dalam bentuk penyegelan bangunan di jalan Antasari tersebut cukup banyak, yaitu sebanyak 59 bangunan yang semuanya berlokasi di pinggir jalan yang saat ini sedang dibangun jalan layang nontol.

Sebanyak 59 Bangunan di Jaksel Disegel

Jakarta, Kompas -Sebanyak 59 bangunan yang dialihfungsikan tanpa izin dari rumah tinggal menjadi tempat usaha di Jalan Pangeran Antasari, Jakarta Selatan, ditertibkan, Kamis (1/10). Segel dipasang tepat di depan setiap bangunan oleh Suku Dinas Penertiban dan Pengawasan Bangunan Jaksel. "Sebanyak 50 bangunan terletak di Jalan Pangeran Antasari yang masuk Kecamatan Cilandak dan sisanya masuk wilayah Kecamatan Kebayoran

Baru. Sebelum penyegelan, telah dilayangkan dua kali surat peringatan pada Juni 2009 lalu," kata Kepala Sudin P2B Jakarta Selatan Widiyo Dwiyono, Kamis.

Menurut Widiyo, ke-59 bangunan telah difungsikan menyalahi Undang-Undang (UU) Nomor 28 Tahun 2002 tentang Bangunan Gedung, Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 36 Tahun 2004 tentang Penyelenggaraan Bangunan Gedung, UU Nomor 26 Tahun 2007 tentang Tata Ruang, PP Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang, dan Peraturan Daerah Nomor 7 Tahun 1991 tentang Bangunan dalam Wilayah DKI Jakarta. Jika ternyata tetap ada pelanggaran pasca-penyegelan, lanjut Widiyo, pemilik bangunan atau pemilik usaha dapat diproses secara hukum. Ganjaran bagi pelanggar aturan ini berupa kurungan hingga 3,5 tahun atau denda sebesar Rp 1,5 miliar.

Izin resmi

Selama penertiban dari Kamis pagi hingga sore, tidak ada perlawanan berarti dari para pemilik usaha. Rahman, pemilik usaha Bengkel Efro di Jalan Pangeran Antasari Nomor 31, mengatakan, ia hanya bisa pasrah mengikuti aturan yang berlaku. "Waktu mengontrak tempat ini tiga tahun lalu dan saat mengurus perizinan, saya tidak dikasih tahu kalau wilayah ini hanya untuk perumahan," kata Rahman.

Namun, Andri, pemilik usaha yang bergerak di bidang interior, PT Griya Interindo Abadi, meminta pemerintah setempat bertindak bijak dalam penertiban kali ini. "Saya punya lebih dari 100 karyawan, belum termasuk tukang dan orang-orang di sekitar sini yang hidup karena adanya usaha ini. Tidak mungkin usaha yang dimulai sejak 1993 ini dipindah begitu saja. Lagi pula, saya punya izin lengkap juga pembayar pajak rutin," kata Andri.

Menutup usaha menjadi momok bagi pemilik usaha yang rata-rata telah mengantongi SIUPP, izin domisili, izin gangguan, dan berbagai izin lainnya. (NEL) (Kompas, 02/10/2009).

Peralihan kawasan ini ternyata telah berlangsung lama, dan sepengetahuan aparat pemerintah kota yang mengurus persoalan tersebut. Pelaku usaha memiliki SIUPP yang memungkinkan bagi mereka untuk membuka usaha di kawasan tersebut. Disamping itu, aparat pemerintah kota di tingkat pengurusan perijinan juga tidak memberikan informasi bahwa kawasan tersebut hanya diperuntukan bagi hunian. Penyegelan kawasan tersebut juga menimbulkan masalah baru, yaitu pengangguran. Perusahaan di kawasan tersebut juga merekrut orang setempat.

Sementara itu, sembilan puluh satu (91) bangunan disegel di Menteng. Lapornya sebagai berikut.

Sebanyak 91 Bangunan di Menteng Segera Disegel

Jakarta, Kompas - Sebanyak 91 bangunan di Kecamatan Menteng, Jakarta Pusat, akan disegel karena digunakan tidak sesuai perizinan. Penyegelan bangunan membutuhkan waktu sekitar sebulan.

Kepala Suku Dinas Pengawasan dan Penertiban Bangunan (P2B) Jakarta Pusat Wasil Thaib, Selasa (3/11), mengatakan, pihaknya tengah menyiapkan seluruh kelengkapan untuk penyegelan bangunan di Menteng.

"Paling cepat hari Rabu ini penyegelan akan kami mulai. Karena jumlah bangunan yang disegel ini banyak, proses penyegelan butuh waktu sekitar sebulan," ucap Wasil.

Hampir seluruh bangunan yang disegel mengantongi izin untuk perumahan. Dalam penggunaan selanjutnya, lebih dari 25 persen luas bangunan dipakai untuk perkantoran atau pertokoan.

Sebelumnya, Suku Dinas P2B Jakarta Pusat mengirimkan surat teguran kepada 341 pemilik bangunan di Kecamatan Menteng yang memakai bangunan tidak sesuai perizinan. Namun, sebagian pemilik bangunan menggunakan rumah untuk kegiatan pendidikan dan klinik.

Wasil menjelaskan, pemilik boleh menggunakan sampai 100 persen luas bangunan untuk kegiatan pendidikan atau klinik. Karena itu, rumah yang dipakai untuk pendidikan atau klinik tidak ikut disegel.

Sebagian pemilik rumah lainnya hanya menggunakan sekitar 25 persen dari luas bangunan untuk keperluan lain. Penggunaan untuk keperluan lain masih diperkenankan sampai maksimal 25 persen dari luas bangunan.

Para pemilik rumah yang disegel diharapkan bisa mengembalikan fungsi rumah seperti awalnya. "Ujung dari penyegelan ini adalah pemilik bangunan harus mengembalikan bangunan ke fungsi semula," kata Wasil.

Secara terpisah, Lurah Kebon Sirih Rianto mengatakan, pedagang kaki lima (PKL) di Jalan Sabang sudah dipindahkan. Sebagian PKL itu kini menempati Kampung V, Kelurahan Kebon Sirih. "Di Kampung V bisa menampung sekitar 80 PKL," kata Rianto. Pembersihan PKL dari Jalan Sabang dilakukan sejak 1 November. (AR) (kompas, 04/11/2009).

Kasus penyegelan di jalan Antasari berkembang menjadi masuk ranah hukum. Pemprov DKI Jakarta bekerja sama dengan kepolisian akan membawa pelanggar bangunan di jalan Antasari ke jalur hukum karena para pelaku usaha tersebut tidak menutup usahanya. Mereka tetap beroperasi seperti biasanya. Bedannya, bangunan yang mereka pakai sebagai kantor/tempat usaha bertuliskan: Bangunan Ini Disegel!

Pemanfaatan kawasan perumahan menjadi kawasan komersial disebabkan adanya permintaan terhadap lokasi perkantoran atau usaha. Jalan Antasari merupakan kawasan yang berbatasan dengan kawasan bisnis Blok M, Fatmawati, dan Kemang. Sebelumnya, perdebatan tentang perubahan kawasan Kemang menjadi kawasan komersial berlangsung seru. Sebagian pihak meminta peruntukan kawasan tersebut dikembalikan ke fungsi semula. Sebagian pihak menyatakan bahwa perubahan ini tak terelakan sebagai bagian dari penyebaran kawasan bisnis. Sementara itu, pemerintah tidak konsisten kebijakannya sehingga setelah kawasan tersebut berubah fungsi secara masif baru mengambil tindakan. Ketidakkonsistenan sikap pemerintah kota tersebut kemudian berkembang di Antasari. Berikut pemberitaannya.

Kebijakan Pemerintah Provinsi DKI Tidak Jelas

Jakarta, Kompas - Kebijakan penertiban bangunan melanggar izin atau tidak berizin yang gencar dilakukan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dan lima pemerintah kota di bawahnya ternyata tidak memiliki kejelasan tujuan. Buktinya, hingga kini sebagian besar bangunan yang menyalahi izin hanya sekadar mendapat tempelan papan segel, tetapi tetap dibiarkan berdiri dan berfungsi seperti sebelum penertiban berlangsung. Kondisi ini antara lain terjadi di sejumlah kawasan di Jakarta Pusat dan Jakarta Selatan, Senin (12/4). Di Kecamatan Menteng, Jakarta Pusat, misalnya, sejumlah bangunan yang seharusnya hanya berfungsi sebagai rumah tinggal, tetapi dijadikan tempat usaha sehingga disegel, masih beroperasi.

Pantauan Kompas, di Jalan HOS Cokroaminoto dan Jalan Cempaka, Menteng, ada minimal enam bangunan, yang terdiri dari toko roti, kedai, galeri pakaian, salon, dan toko obat, yang disegel. Para pemilik usaha mengatakan tetap menjalankan usaha sebab belum ada larangan dan tindakan tegas dari pemerintah.

Di Kecamatan Kebayoran Baru, Jakarta Selatan, seperti Jalan Pangeran Antasari hingga di kawasan Pondok Indah, rumah-rumah yang sudah ditemeli papan segel warna merah tetap menjadi tempat usaha. "Waktu membuka bengkel ini, saya mendapat izin aparat lurah dan camat, di tingkat kota dan provinsi juga sudah ada izin usaha, izin gangguan, dan lainnya. Kalau tiba-tiba dibilang melanggar, saya tidak terima. Silakan pasang papan segel. Selama tidak ada tindakan selanjutnya, usaha tetap jalan," kata pengelola bengkel di Jalan Pangeran Antasari, sebut saja Edi, Senin.

Kepala Suku Dinas Pengawasan dan Penertiban Bangunan (P2B) Jakarta Pusat Wasil Thaib mengatakan masih menanti hasil nota kesepahaman antara Pemerintah Provinsi (Pemprov) DKI Jakarta dan Polda Metro Jaya terkait tindakan terhadap bangunan-bangunan yang disegel. "Belum ada formula sehingga kami baru bisa sebatas menyegel," kata Wasil di ruang kerjanya, di Jakarta.

Kepala Suku Dinas P2B Jakarta Selatan Widiyo Dwiyono beberapa kali menyatakan, rumah menjadi tempat usaha melibatkan izin dari banyak instansi. Sesuai kewenangan Sudin P2B, pihaknya tetap menyegel bangunan yang melanggar peruntukan. Akan tetapi, soal penutupan usaha adalah wewenang instansi lain. Widiyo menyerahkannya kepada wali kota dan gubernur.

Mengenai rencana menggandeng pihak kepolisian untuk menindak pelanggaran izin bangunan, hal itu sebenarnya direncanakan Pemprov DKI sejak akhir tahun 2009. Namun, tidak pernah diketahui alasan kerja sama yang selalu tertunda itu. Untuk itu, Direktur Eksekutif Wahana Lingkungan Hidup Indonesia DKI Jakarta Ubaidillah mengatakan, pemerintah harus berani bertindak tegas, yaitu mengembalikan rumah-rumah yang dijadikan tempat usaha itu sesuai fungsinya semula, yakni sebagai tempat kediaman atau hunian. Keberadaan tempat usaha di rumah-rumah tersebut mencerminkan kehidupan masyarakat yang tidak tertib. "Ketidaktertiban tersebut muncul karena melihat jalannya pemerintahan juga tidak tertib," katanya. (BRO/NEL)(Kompas, 13/04/2010).

Tindakan yang dilakukan pemerintah kota menegaskan bahwa penyegelan dilakukan karena para pemakai bangunan tersebut melanggar peruntukan kawasan. Kawasan hunian diubah menjadi kawasan komersial. Sayangnya, pemerintah kota tidak memberikan penjelasan tambahan mengapa kawasan tersebut tidak diperuntukan sebagai kawasan komersial. Misalnya, kawasan tersebut adalah kawasan hunian yang juga berfungsi sebagai resapan. Alasan lainnya adalah daya dukung lingkungan. Atau bisa juga keterbatasan kemampuan pemerintah memberikan pelayanan, misalnya kemampuan menyediakan lahan parkir, air bersih dan hal lainnya. Jika kawasan tersebut berubah dan kepadatannya bertambah, maka kawasan tersebut akan rusak. Bisa juga dengan alasan penataan ruang, pemerintah kota menjadikan kawasan hunian tersebut sebagai penyangga agar kawasan komersial tidak meluas. Akan tetapi, semua alasan tersebut tidak muncul.

Kemang adalah contoh bagaimana perluasan pemanfaatan kawasan berubah dan pemerintah kota mencoba melakukan berbagai bentuk adaptasi. Berdasarkan RTRW 1985–2005, Kemang adalah kawasan hunian. Sejalan dengan perkembangan ekonomi dan sosial kawasan sekitarnya, Kemang menjadi tempat yang menarik untuk *hangout*. Apalagi kawasan tersebut dulunya juga

menjadi pilihan tempat tinggal orang asing. Berbagai pelayan tumbuh seperti restoran, kafe, galeri, furnitur, salon dan usaha dan jasa lainnya (Marizi, 2005). Karena tekanan perkembangan kawasan tersebut, pemerintah kota mengeluarkan Surat Keputusan Gubernur DKI Nomer 203/1997 untuk menetapkan bahwa fungsi utama Kemang adalah kawasan hunian. Akan tetapi untuk menghindari konflik dengan pihak pemodal yang telah membuka usaha di Kemang, maka usaha perdagangan dan jasa diijinkan tetapi pemerintah kota memberikan pembatasan jenis perdagangan jasa, antara lain:

1. Praktik keahlian perorangan yang tidak merupakan badan usaha/usaha gabungan beberapa ahli
2. Usaha pelayanan lingkungan yang usahanya langsung melayani kebutuhan lingkungan yang bersangkutan dan usahanya tidak mengganggu/ tidak merusak keserasian lingkungan
3. Kegiatan sosial yang tidak merusak/mengganggu keserasian lingkungan

Ternyata tekanan ekonomi terus mendera Kemang. Pemerintah kota kemudian mengeluarkan Instruksi Gubernur KDKI 140/1999 tentang pemberian ijin di kawasan tersebut untuk membuka jenis usaha tertentu pada kawasan perumahan (Marizi, 2005:85–95). Menariknya, dalam ketentuan tersebut pengalihan fungsi kawasan yang telah terlanjur terjadi diberikan kesempatan untuk terus melanjutkan “pelanggaran” tersebut. Ini semua tentu tidak terjadi jika pemerintah kota memiliki perencanaan yang antisipatif dan konsisten dalam pelaksanaan dan pengawasan. Sekarang ini, Kemang adalah kawasan bisnis. Perkatoran, hotel dan pusat belanja skala besar berdiri bebas, jauh dari peruntukannya.

Perubahan fungsi kawasan yang telah terjadi di Kemang dan sedang terjadi di sepanjang jalan Antasari membutuhkan penjelasan publik yang memadai agar penyevelan dan membawa kasus tersebut ke jalur hukum mendapat dukungan publik. Perubahan fungsi kawasan tersebut mengabaikan dimensi *fit*, vitalitas dan *sense* kawasan. Perubahan peruntukan kawasan Kemang sebagai kawasan hunian sesuai dengan Koefisien Dasar Bangunan (KDB) rendah sebagai hunian wisma dan wisma taman beserta kelengkapannya. Untuk pembangunan wisma, KDB yang diijinkan adalah 50 persen. Sedangkan untuk wisma taman, KDB-nya adalah 20 persen (Marizi, 2005: 77). Artinya, fungsi resapan masih melekat pada kawasan tersebut. Apalagi semenjak awal, kawasan selatan Jakarta diperuntukan sebagai kawasan resapan, dan Kemang berlokasi di Jakarta Selatan.

Kawasan sepanjang jalan Antasari secara cepat telah mengalami perubahan peruntukan (*fit*). Peruntukan sebagai kawasan hunian berubah menjadi kawasan komersial. Ini tentu saja mengubah *setting* lingkungan. Konsekuensi untuk warga, mereka harus beradaptasi dengan *setting* lingkungan baru tersebut. Sayangnya, penjelasan terkait ini tidak menonjol dalam penjelasan pemerintah kota terkait masalah penyegelan. Berbeda dengan dengan perubahan peruntukan beberapa tempat di Kemang menimbulkan protes warga.

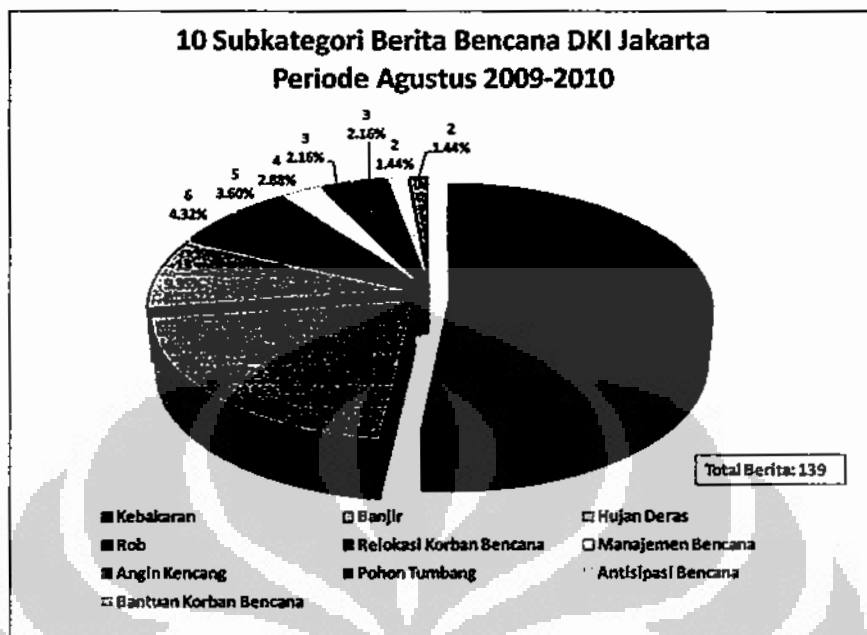
Perubahan peruntukan dari kawasan dari hunian ke kawasan komersial tentunya meningkatkan kepadatan. Beroperasinya perkantoran, usaha jasa boga, bengkel, dan bahkan apartemen meningkatkan jumlah manusia dan aktivitas. Ini semua membutuhkan pelayanan, seperti lokasi, air bersih, jalan, transportasi dan lainnya. Ancaman terhadap air tanah muncul mengingat rendahnya kemampuan perusahaan air kota. Ancaman lingkungan terjadi. Resapan juga berkurang karena penutupan lahan semakin tinggi. Karenanya, air tanah menjadi andalan. Terjadi persaingan perebutan air tanah antara warga dan usaha komersial. Vitalitas kawasan jadi terancam yang kedepannya akan mengancam vitalitas warga. Dan pemerintah kota belum mengangkat masalah ini secara transparan dan masif dalam pemberitaan di media cetak.

Kepadatan menimbunkan persoalan baru. Tadinya, citra Kemang adalah kawasan hunian. Dan kawasan sepanjang jalan Antasari juga memiliki citra sebagai kawasan hunian. Lebih tepatnya, Kemang dan Antasari adalah kawasan hunian menengah atas di Jakarta Selatan setelah Kebayoran dan sekitarnya. Citra tersebut menjadi karena identitas dan struktur kawasan berubah. Sebagai kawasan hunian di Kemang, kita menemukan kawasan komersial. Hal yang sama juga terjadi di Antasari. Warga setempat tidak akan mudah lagi melakukan orientasi di kawasan tersebut karena telah bercampurnya kawasan hunian dan komersial.

4.2.5 BENCANA

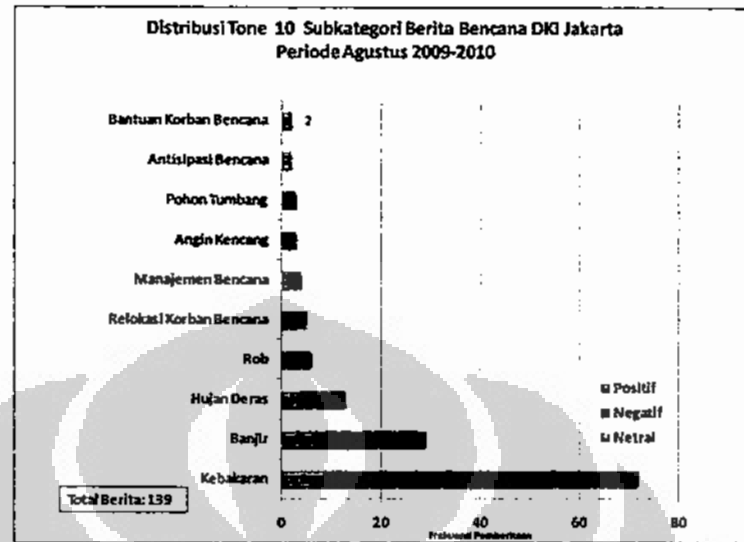
Berita kategori bencana terdiri atas 139 berita. Dari sepuluh subkategori yang paling tinggi frekuensinya, subkategorikebakaran paling menonjol sebanyak (72 berita). Ini setara dengan 51,80% dari total berita. Subkategori selanjutnya adalah banjir (29 berita), hujan deras (13 berita), rob sebanyak (6 berita), relokasi korban bencana (5 berita), manajemen bencana (4 berita), angin kencang (3 berita), pohon tumbang (3 berita), bantuan bencana (2 berita), dan antisipasi bencana (2 berita).

Tabel 4.19. 10 Subkategori Berita Bencana DKI Jakarta



Sementara itu, berdasarkan tone berita didominasi oleh berita bertonenegatif, yaitu 98 berita. Sementara itu berita bertone positif sebanyak 23 berita dan berita bertone netral sebanyak 18 berita. Tingginya berita dengan tone negatif secara signifikan akan berkontribusi kepada citra negatif pemberitaan tentang kota dari kategori bencana. Apalagi berita terbanyak secara berturut-turut adalah terkait subkategori kebakaran, banjir, hujan deras dan lainnya. Subkategori-subkategori ini sudah tertanam di kepala warga sebagai bagian dari masalah Jakarta. Kebakaran bertone negatif sebanyak 63 berita. Sedangkan yang bertone positif sebanyak 9 berita. Artinya, jumlah berita bertone negatif dari subkategori kebakaran mencapai 700% di atas berita positif. Angka ini akan menyumbang citra negatif yang tinggi terhadap kota.

Tabel 4.20. Distribusi Tone 10 Subkategori Berita Bencana DKI



Berita kebakaran melaporkan bahwa kebakaran paling banyak terjadi di kawasan perumahan padat. Penyebab kebakaran utama berdasarkan data Dinas Pemadam Kebakaran DKI Jakarta 2002–2009 adalah arus pendek listrik. Sedangkan menurut keterangan pihak PLN, masyarakat ceroboh memasang instalatir listrik sehingga menyebabkan kebakaran. Kualitas instalatir juga bermasalah karena adanya instalatir yang tidak resmi. Sementara itu, pihak PLN hanya bertanggung jawab terhadap instalatir hanya sampai rumah. Sedangkan instalatir listrik di dalam rumah adalah tanggung jawab pemilik rumah. Karenanya, koordinasi antara pihak pemberi ijin bangunan dengan pihak PLN diperlukan untuk menjaga agar pemasangan instalatir listrik aman terpasang. Akan tetapi, hal tersebut belum menjadi kenyataan. Sebagai contoh adalah bangunan–bangunan yang tidak memiliki Ijin Mendirikan Bangunan (IMB) bisa mendapatkan fasilitas pelayanan listrik dari PLN setempat.

Pilih Saja Instalatir Listrik Resmi

Selain fakta bahwa kebakaran paling banyak melanda perumahan, data Dinas Pemadam Kebakaran DKI Jakarta 2002–2009 juga menunjukkan penyebab kebakaran terbesar adalah hubungan pendek arus listrik atau sering disebut korsleting. Sepanjang 2009, menurut Kepala Dinas Pemadam Kebakaran DKI Jakarta Paimin Napitupulu, pekan lalu, dari total 417 kebakaran, 261 kejadian di antaranya akibat korsleting.

Menanggapi hal ini, Manajer Bagian Distribusi Perusahaan Listrik Negara Distribusi Jakarta Raya (Disjaya Raya) dan Tangerang Widodo Budi Nugroho mengatakan, korsleting yang disebut menjadi penyebab terbesar kebakaran di Jakarta belum terbukti secara ilmiah dan PLN sendiri belum pernah diajak berkoordinasi terkait dengan masalah tersebut. "Namun, memang banyak warga yang masih ceroboh dalam pemasangan instalasi listrik," kata Widodo.

Sebagai dasar acuan memasang instalasi listrik, Widodo meminta masyarakat memilih instalatir resmi yang terdaftar di asosiasi kontraktor listrik untuk pemasangan jaringan di dalam rumah. Daftar instalatir resmi ada di setiap kantor PLN Disjaya. Soal ini penting karena tanggung jawab pemasangan instalasi listrik di dalam rumah bukan tanggung jawab PLN lagi. PLN hanya bertanggung jawab atas kondisi instalasi di luar rumah pelanggan.

"Kontraktor sering menyerahkan pemasangan jaringan listrik di dalam rumah kepada sembarang instalatir yang belum tentu memiliki pengetahuan benar tentang penggunaan kabel-kabel," kata Widodo.

Penggunaan kabel sesuai standar dengan kebutuhan aliran listrik yang melaluinya akan mengamankan instalasi rumah dari ancaman korsleting karena ketidaksesuaian antara besar daya listrik dan kapasitas kabelnya. Lebih dari itu, setiap lima tahun sekali instalasi listrik di dalam rumah harus diperiksa karena kemungkinan ada yang aus atau digigit tikus. Memumpuk kabel di satu colokan juga berbahaya karena beban kabel di satu titik akan berat. Hal ini lama-kelamaan menimbulkan panas yang berpotensi memunculkan kebakaran.

Widodo mengingatkan, pada sebagian rumah pelanggan masih dipasang sekring manual yang di dalamnya terdapat serabut kawat. Jika terjadi korsleting, kawat tersebut otomatis akan terputus. Sekring kini banyak dijual bebas di toko-toko alat listrik, tetapi Widodo meminta masyarakat memerhatikan pilihan produk sekring yang harus disesuaikan dengan daya listrik di masing-masing rumah.

Terkait dengan banyaknya sambungan listrik liar dan asal-asalan, baik di permukiman maupun perkantoran dan tempat-tempat usaha, PLN menyadari fakta ini juga memicu mudahnya kebakaran terjadi. Di Jakarta Barat saja terdeteksi 3.000 sambungan listrik liar dan akhirnya bisa ditertibkan. Namun, diyakini praktik serupa masih banyak terjadi di seluruh Jakarta.

Deputi Manajer Komunikasi dan Bina Lingkungan PT PLN (Persero) Disjaya Tangerang Sampurno Marnoto mengatakan, razia jaringan listrik liar memang menjadi pekerjaan rumah yang harus terus dilakukan oleh PLN dan Pemprov DKI. (TRI/NEL) (Kompas, 03/08/2009).

Korban kebakaran di Jakarta hanya bisa bersikap pasrah. Apalagi lokasi kebakaran umumnya terjadi di kawasan padat perumahan. Kondisi ini bertambah sulit bagi penghuni jika kawasan perumahan padat tersebut banyak tidak memiliki Ijin Mendirikan Rumah (IMB). Secara umum instalasi pemadam kebakaran memang masih kurang, misalnya hidran. Dan masalah ini akan bertambah pada kawasan padat karena bus pemadam kebakaran tidak dapat memasuki kawasan tersebut. Penataan ruang kota juga menjadi penyebab terjadinya bencana kebakaran. Pertumbuhan kota berlangsung secara tidak teratur. Secara ekonomi, pertumbuhan ekonomi mengundang pendatang. Parapendatang dengan keterampilan terbatas akan mencari tempat tinggal. Kawasan padat dan kumuh menjadi pilihan tempat tinggal yang rawan kebakaran. Berita berikut melaporkannya.

Masalah di Jakarta, Bukan Hanya soal Air

Oleh NELI TRIANA dan M CLARA WRESTI

Kebakaran adalah musibah yang mendatangkan kerugian dan kepedihan. Musibah ini sebenarnya bisa dicegah. Namun, di Jakarta, kebakaran sulit untuk dicegah karena faktor penyulit yang sangat banyak dan tumpang tindih. Kalau sudah kebakaran, kayaknya kita dapat bencana bertubi. Rumah dan barang-barang berharga ludes. Sudah begitu, setelah api padam, lumpur dan sampah yang turut tersedot dari kali saat pemadaman tersebar di mana-mana. Nasib, nasib," kata Nana, warga Galur, Jakarta Pusat, beberapa waktu lalu.

Nana, seperti halnya ribuan korban kebakaran lain di Jakarta, memang hanya bisa pasrah dan menyesali diri. Tinggal di kawasan permukiman padat, jalanan sempit, kabel listrik berseliweran begitu dekat dengan rumah, menggantung atau mencuri listrik sudah menjadi praktik umum. Hidup begitu dekat dengan bahaya setiap hari. Kondisi yang lebih mengerikan terlihat di permukiman kumuh di kawasan Waduk Melati, tak jauh dari pusat perbelanjaan termegah di seputaran bundaran Hotel Indonesia. Sulistyio hidup berdesakan dengan istri dan tiga orang anak usia taman kanak-kanak hingga sekolah dasar.

Di rumah petak kontrakan berukuran tak lebih dari 3 x 4 meter, sebuah kabel tampak ditarik dari rumah si induk semang yang juga berfungsi sebagai warung makan sederhana. Kabel hitam itu bermuara di sebuah colokan. Pada instalasi itu terdapat kabel untuk mengalirkan listrik ke satu-satunya lampu di ruangan itu, kemudian kabel dispenser, kipas angin, dan televisi.

Di dalam rumah petak, terdapat WC berukuran lebih kurang 1 x 1 meter di samping sumur pompa tangan. Tak jauh dari WC, ada dipan untuk tidur. Dapur berupa sebuah meja dengan kompor dan tabung gas ukuran tiga kilogram, serta setumpuk peralatan masak diletakkan di emper rumah; tepat di tepi jalan yang hanya selebar setengah meter. Ruangan pengap tanpa sirkulasi udara.

Rumah-rumah petak serupa mungkin jumlahnya jutaan di penjuru Jakarta. Keberadaan permukiman superpadat ini sudah sejak lama dinyatakan sebagai kawasan rawan kebakaran. Dinas Pemadam Kebakaran dan Penanggulangan Bencana DKI Jakarta mencatat terdapat 575 kelurahan rawan bencana di lima wilayah kota di Ibu Kota. Sebanyak 132 kelurahan terdapat di Jakarta Selatan. "Umumnya, kelurahan-kelurahan itu padat penduduk, rumah-rumah berdempetan dan memakai bahan mudah terbakar, seperti kayu tripleks, akses jalan amat sempit dan banyak instalasi listrik tidak sesuai aturan," kata Wali Kota Jakarta Selatan Syahrul Effendi. Beberapa kawasan rawan kebakaran antara lain di sekitar Manggarai, Bukit Duri, dan kawasan padat penduduk lainnya.

Kesalahan penataan ruang

Nirwono Joga, ahli arsitektur lanskap, menyatakan, Jakarta memang tidak lepas dari berbagai macam bencana, yaitu banjir, kemacetan, kekeringan, dan kebakaran. Semua itu adalah akibat dari kesalahan penataan ruang berlarut yang terjadi lebih dari 30 tahun terakhir. Pembangunan dibiarkan berlangsung liar. Pusat-pusat ekonomi berupa perkantoran, pasar, dan kawasan industri tumbuh menjamur.

Tanpa pengawasan, Jakarta menjadi kota yang terus menarik para pencari kerja. Penduduk terus bertambah, sementara daya ekonomi tidak mendukung; permukiman kumuh pun muncul. Keterbatasan ekonomi dan pendidikan menyebabkan penghuni permukiman padat hanya terfokus pada upaya menyambung hidup tanpa memedulikan keamanan, termasuk dari bahaya kebakaran dan banjir. Pemerintah pun seakan terlambat menyadari bahaya yang mengancam warganya. Peralatan minim yang dimiliki Pemprov DKI membuktikan kealpaan atau mungkin ketidakpedulian pemerintah itu.

Pada 1920-an, seperti dalam Kompas (15/7), banyak permukiman di Jakarta dilengkapi dengan gang kebakaran (brandgang). Gang ini berupa jalan yang dibangun di bagian belakang deretan rumah berfungsi sebagai akses masuk peralatan pemadam kebakaran dan jalur evakuasi. Kini, brandgang nyaris tidak bisa dirunut lagi keberadaannya. Semua celah kecil, bahkan di tepi kali sempit pun, dipakai untuk mendirikan rumah.

Selain itu, DKI kini hanya memiliki 3.000 petugas pemadam dari total 6.000 petugas yang dibutuhkan. Jumlah mobil sektor, yakni mobil pemadam yang bisa digunakan di kawasan sempit, hanya tersedia 10 unit. Padahal, kebutuhannya minimal adalah satu mobil sektor untuk setiap kecamatan di Jakarta.

Buruknya lagi, Dinas Pemadam Kebakaran (Damkar) dan Penanggulangan Bencana (PB) DKI mencatat, dari 1.493 unit hidran di Jakarta, 40 persen atau 599 unit di antaranya tidak berfungsi. Akibatnya, ketika terjadi kebakaran, seperti di Penjaringan, Jakarta Utara, yang menghancurkan 1.158 rumah, api tidak bisa cepat dipadamkan. Ratusan hidran yang bermasalah itu antara lain tidak ada aliran airnya, ada bagian-bagiannya yang hilang atau dicuri, dan ada yang rusak parah.

Data bulan September 2009 di Suku Dinas Damkar dan PB Jakarta Utara, dari 264 hidran yang ada, hanya tujuh hidran yang kualitasnya memenuhi standar. Hidran itu mempunyai aliran yang besar. Sebanyak 11 hidran mengeluarkan aliran air sedang dan 109 aliran air kecil.

"Kalau aliran kecil seperti ini, untuk masuk ke dalam tangki mobil pemadam saja tidak kuat. Padahal, air di dalam hidran tidak boleh disedot pompa karena bisa merusak pompa. Kalau aliran besar, untuk memenuhi tangki mobil ukuran 4.000 liter hanya butuh waktu 10-15 menit," kata Ngarno, Kepala Sudin Damkar dan PB Jakarta Utara.

Bisa dibayangkan, jika sebagian besar hidran yang ada alirannya kecil, kesempatan api menjalar lebih luas lagi semakin besar. Khusus terkait hidran yang kering atau tidak memiliki aliran air, Wakil Gubernur DKI Prijanto pekan lalu meminta PT Palyja dan PT Aetra, selaku operator PAM Jaya, bertanggung jawab. Menurut Prijanto, kedua operator diminta mengecek pasokan air untuk hidran di wilayah kerja masing-masing. "Ini menyangkut nyawa manusia, jangan main-main. Toh, DKI juga akan membayar sesuai banyaknya penggunaan. Mudah saja memantaunya dari meteran penggunaan air di setiap fasilitas hidran yang ada," kata Prijanto.

Namun, Ramses Simanjuntak, Direktur Bisnis dan Komunikasi PT Aetra, menampik tuduhan tidak memantau aliran air. "Hidran itu tanggung jawab Damkar. Mereka yang harus mengecek, apakah aliran di hidran itu besar atau kecil. Kalau kecil, ya laporkan kepada kami, nanti akan kami perbaiki," kata Ramses.

Operator tidak tahu titik yang bocor atau aliran kecil jika tidak ada laporan. "Sebenarnya kami sudah memantau titik-titik mana saja yang bocor. Namun, akan lebih cepat jika ada pelaporan," tutur Ramses.

Ngarno mengakui, pemeriksaan hidran selalu dilakukan tiap tiga bulan sekali. Semua hasil pemeriksaan itu dilaporkan ke rapat koordinasi di dinas yang juga dihadiri para operator air. Pihaknya telah memetakan tiap daerah. Jika terjadi kebakaran di suatu daerah tertentu, sumber air didapatkan dari mana saja.

"Namun, memetakan sumber air itu tidak mudah. Lihat saja, di Jakarta terdapat 13 sungai. Sepertinya banyak ya, tetapi kalau musim kemarau, tidak ada airnya. Yang ada hanya lumpur," kata Ngarno.

Penggunaan hidran bagi Damkar adalah solusi nomor dua. Solusi pertama adalah memakai air kali. "Air kali itu murah dan cepat bisa disedot dengan pompa, sedangkan hidran selain lama, juga mahal, karena kami harus membayar ke operator setiap liter yang kami pakai. Tarifnya cukup mahal karena bukan termasuk golongan sosial atau warga miskin," kata Ngarno. (Kompas, 05/10/2009).

Berita di atas juga mendeskripsikan berbagai kekurangan pelayanan pemadam kebakaran di Jakarta. Kekurangan tersebut adalah jumlah petugas pemadam kebakaran, jumlah mobil pemadam termasuk yang bisa masuk ke jalan kecil dan jumlah hidran. Disamping jumlahnya kurang, banyak hidran yang bermasalah. Misalnya, tekanan air hidran tidak kuat dan hidran yang airnya sudah kosong. Koordinasi antara pemerintah kota dengan pihak penanggung jawab hidran, PT. Aetra dan PT. Palyja juga tidak berjalan mulus, terlihat dari komentar Wagub Prijanto dan pihak penanggung jawab di atas bisa menjelaskannya. Sedangkan sungai-sungai sebagai sumber air ketika musim kering airnya tidak ada sehingga tidak bisa dimanfaatkan. Tidak mengherankan ketika kebakaran terjadi pemadamannya tidak berlangsung maksimal.

Kesiagaan pemerintah kota Jakarta juga dipertanyakan. Kesiagaan bersifat fisik pendukung kurang sebagaimana di gambarkan di atas. Sementara itu, pemerintah kota juga kurang menyiapkan aspek nonfisik, misalnya mengajak warga untuk waspada terhadap kebakaran atau juga melatih warga untuk menghadapi bencana kebakaran. Ketidakhahaman warga terhadap

persoalan kebakaran membuat mereka ceroboh dan mengabaikan berbagai penyebab potensi kebakaran.

Warga juga tidak mendapatkan pelatihan yang memadai untuk menghadapi kebakaran. Pemerintah kota hanya memberikan bantuan peralatan pemadaman yang minimal. Akan tetapi, ketika terjadi kebakaran warga kota kocar-kacir dan akhirnya hanya bisa pasrah. Pemberdayaan warga untuk mampu mewaspadaai potensi kebakaran dan membangun kerja sama antarwarga ketika kebakaran terjadi sangat minimal. Pemerintah kota mengaku telah melakukan pelatihan tetapi hasil belum tampak. Pemerintah kota terkesan tidak memberdayakan warga, cenderung hanya memberikan bantuan yang bersifat instan. Itupun setelah kebakaran terjadi. Masalah tersebut tambah parah karena sebagian besar warga lebih fokus untuk memberikan bantuan setelah kebakaran terjadi. Sebaliknya, kesiagaan untuk mengantisipasi kebakaran tidak menjadi perhatian publik. Berita berikut melaporkannya.

Butuh Kesiagaan, Bukan Parade Bantuan

Kabar tentang bencana yang kerap mendera sebagian masyarakat tidak datang jauh-jauh dari pelosok negeri ini. Di sini, di Ibu Kota, bencana bertubi-tubi menghantam. Di Jakarta, banjir dan kebakaran rutin terjadi, berpuluh-puluh tahun. Namun, upaya antisipasi dan penanggulangannya tidak pernah efektif. "Pas ada kebakaran, pokoknya coba selamatkan diri sama anak-anak. Kalau sempat, bawa barang berharga dari rumah. Kalau tidak sempat, lari sajalah," kata Paiman (43), warga RW 03, Pasar Rumput, Jakarta Selatan, Rabu (2/12).

Paiman—seperti halnya sebagian besar warga di permukiman padat yang banyak ditemukan di segala penjuru Jakarta—rata-rata tidak tahu bagaimana cara mengantisipasi kebakaran. Mereka bahkan tidak sadar ada bencana yang selalu menunggu terjadi. Hanya reaksi spontan seperti lari menyelamatkan diri saja yang muncul.

Ketidaksiapan tecermin dari kurangnya fasilitas dan kemampuan warga menekan besarnya potensi bencana. Di perkampungan, sumber air untuk pemadaman tidak tersedia dan nyaris tidak ada warga yang memiliki alat pemadam api ringan (APAR).

Kondisi masing-masing rumah dan lingkungan sekitar pun buruk. Rumah-rumah berimpitan berinding papan dibangun memakan badan sungai, ventilasi udara minim, hanya memiliki satu akses keluar masuk, dan fasilitas jalan sempit, terkadang kurang dari satu meter lebarnya.

Pemakaian alat listrik seenaknya, mudah menemukan satu colokan yang dipakai bertumpuk. Saluran air, jangan ditanya lagi. Sebagian besar memang tidak berfungsi.

Dinas Pemadam Kebakaran dan Penanggulangan Bencana (Damkar dan PB) DKI Jakarta mencatat, setiap hari terjadi satu sampai tiga kali kebakaran. Sebagian besar kejadian berupa kebakaran massal yang menghanguskan lebih dari satu rumah. Rabu kemarin pukul 16.45 di Jalan Dwiwarna, Sawah Besar, Jakarta Pusat, dilaporkan sekitar 25 rumah hangus terbakar. Peristiwa ini dipicu hubungan pendek arus listrik. Sejak Januari hingga awal Desember 2009, diperkirakan telah terjadi lebih dari 700 kebakaran di DKI Jakarta.

"Kebakaran sebagian besar terjadi karena kecerobohan dan ketidaktahuan pemilik bangunan atas penggunaan alat tertentu. Misalnya, pemakaian alat listrik, Atau tidak tahu cara ketika harus berpindah dari penggunaan kompor minyak ke kompor gas. Di sisi lain, kami akui fasilitas pemadaman kebakaran terbatas," papar Kepala Dinas Damkar dan PB DKI Paimin Napitupulu.

Tergantung bantuan

Sadarkah warga dan juga pemerintah atas situasi yang membuat bencana terus berulang? Tentu saja. Namun, tetap saja program penanggulangan yang diterapkan tidak menyentuh pemecahan masalah. Sosiolog Imam Prasajo mengatakan, selama ini pemerintah lebih berperan sebagai pemberi bantuan. Akibatnya, sikap warga yang cenderung mengandalkan bantuan tanpa bisa mengubah tabiat diri sendiri sudah terlembagakan.

Pemerintah juga lebih sering menyelenggarakan geladi penanggulangan bencana yang mirip parade daripada fokus mendidik warga agar siaga bencana.

Mau contoh? Lihat saja gelaran tanggap bencana banjir yang beberapa kali dilakukan di kawasan rawan tergenang di sepanjang Ciliwung, seperti di Lenteng Agung, Jakarta Selatan. Pemerintah Provinsi DKI Jakarta mengerahkan warga, lembaga swadaya masyarakat, dan jajaran instansi pemerintah untuk ramai-ramai bersih kali. Acara dilanjutkan dengan latihan evakuasi korban banjir.

Acara seperti itu hampir selalu dilakukan mendekati musim hujan. Namun, pasca-acara, kasatmata tertangkap air kali tetap dipenuhi sampah. Saat banjir benar-benar datang, warga tetap memilih bertahan di atap rumahnya atau mengungsi dan antri meminta makan di posko yang disediakan pemerintah. Perilaku membuang sampah seandainya, menduduki kali sebagai tempat tinggal, dan lainnya masih terus terjadi.

Lain lagi cerita di Jakarta Utara. Ketua Dewan Kelurahan Kalibaru, Cilincing, Fhyllis mengatakan, tahun 2002, semua RT di kota ini mendapatkan bantuan APAR. Akan tetapi, mereka hanya diajarkan cara memakai alat. Cara merawat dan mengisi ulang zat pemadam di dalam tabung tidak dijelaskan. Setahun setelah itu, ribuan APAR mangkrak tak berguna.

Pengamat perkotaan, Yayat Supriyatna, melihat, pemerintah selama ini lupa bahwa inti antisipasi bencana adalah bagaimana menggerakkan warga di komunitas RT, kampung, unit kerja perkantoran, apartemen atau rumah susun, agar bersama-sama waspada. Pendidikan rutin tentang bagaimana menghadapi kebakaran, seperti menyediakan sumber air khusus secara swadaya, rute evakuasi, hingga kampanye penggunaan peralatan listrik dan gas dengan benar, hanya sporadis dilakukan.

Peneliti ekonomi dan masalah sosial Universitas Indonesia, Nuzul Achjar, menambahkan, kalau perlu, ada simulasi dan pelatihan setiap minggu. Pelatihan rutin sekaligus menjadi ajang kampanye tata ruang DKI. Pendekatan secara intensif juga akan mempermudah pemerintah melaksanakan penataan kawasan permukiman padat dengan menggugah kesadaran warga setempat.

"Jika ini dilakukan, mungkin tidak perlu lagi penggusuran paksa. Rasa aman dari segala hal pun bisa tercapai," kata Nuzul. (ART/ARN/NEL) (Kompas, 03/12/2009).

Untuk mengantisipasi kebakaran yang disebabkan buruknya instalatir listrik atau pemasangan listrik yang tidak sesuai dengan keahusannya, maka pemerintah kota berencana menyiapkan aturan tentang instalatir listrik. Pemerintah kota berhak mengatur masalah tersebut. Berikut Gubernur DKI Jakarta, Fauzi Bowo menyampaikan hal tersebut.

DKI Siapkan Aturan Instalasi Listrik

Jakarta, Kompas - Banyaknya kebakaran yang disebabkan hubungan pendek arus listrik mendorong Pemerintah Provinsi DKI Jakarta menyusun aturan baru mengenai instalasi listrik. Pemerintah berhak mengatur instalasi listrik hingga ke dalam rumah.

"Pemerintah turut merasa kasihan kepada warga yang mengalami kebakaran akibat hubungan pendek arus listrik. Selama ini, PLN tidak berhak mengatur instalasi listrik di dalam rumah, tetapi Pemprov DKI seharusnya berhak mengatur," kata Gubernur DKI Jakarta Fauzi Bowo, Selasa (27/10), di Balai Kota DKI Jakarta.

Menurut Fauzi, instalasi listrik di dalam rumah seharusnya menggunakan kabel dan perangkat listrik yang sesuai standar. Standardisasi instalasi listrik itu akan dicoba diatur sebagai salah satu syarat izin mendirikan bangunan (IMB). Aparat pemerintah yang ditunjuk juga harus diizinkan memeriksa kelayakan instalasi listrik di dalam rumah untuk mencegah kebakaran....(ECA/ART) (Kompas, 28/10/2009).

Sebagai tambahan, berdasarkan data BPS DKI Jakarta 2010, Jakarta Barat dan Jakarta Utara merupakan wilayah yang paling luas terjadi kebakaran. Jakarta Barat seluas 111.014 meter persegi dan Jakarta Utara seluas 99.361 meter persegi. Ini sejalan dengan tingkat kepadatan kedua kotamadia tersebut. Sementara itu objek kebakaran yang terbanyak adalah rumah. Berdasarkan data BPS DKI Jakarta 2010, total rumah terbakar adalah 3.688 rumah. Rumah terbakar terbanyak ada di Kotamadia Jakarta Utara sebanyak 1.464 rumah. Jumlah terbanyak selanjutnya ada di Kotamadia Jakarta Barat sebanyak 1.250 rumah. Kecenderungan semenjak tahun 2004, jumlah kebakaran rumah fluktuatif, yang terbanyak pada tahun 2007 sebanyak 5.619 rumah. Data BPS 2010 yang menunjuk data 2009 merupakan data kedua tertinggi semenjak tahun 2004, yaitu sebanyak 3.688 rumah.

Banjir adalah subkategori kedua terbanyak dalam kategori bencana. Jumlah beritanya adalah sebanyak 29 (dua puluh Sembilan) berita, terdiri atas 7 (tujuh) berita dengan tone positif dan 22 (dua puluh dua) berita bertone negatif. Berita ini relatif tidak signifikan dibandingkan dengansubkategori kebakarandalamkategori bencana.Akan tetapi, berita subkategori banjir menyumbang cukup banyak berita negatif. Ancama banjir datang ketika musim hujan. Sementara itu, berdasarkan data pemerintah, DKI memiliki 77 (tujuh puluh tujuh) titik rawan banjir.Titik-titik tersebut merupaka titik yang sama dengan genangan banjir 2009. Sementara itu, sebanyak 21 (dua puluh satu) titik yang tergenang banjir pada tahun 2002 sudah tidak tergenang lagi. Artinya, tiga tahun belakangan ada pengurang jumlah lokasi (titik) banjir.

Jakarta Diancam Banjir

Kompas/Wisnu Widiyanto

Jakarta, Kompas - Badan Meteorologi, Klimatologi, dan Geofisika, Rabu (28/10), menyatakan, Jakarta tetap berpotensi diguyur hujan hingga akhir pekan ini. Menurut Kepala Subbidang Informasi Meteorologi BMKG Hary Tirta Djatmiko, hujan terkadang disertai angin kencang dan petir. "Saat ini Jakarta dan sekitarnya memang sedang memasuki masa transisi. Cirinya adalah kondisi berawan dan hujan turun pada siang hingga malam hari. Hujan terkadang turun deras meskipun secara umum intensitasnya ringan hingga sedang atau rata-rata di bawah 50 milimeter per detik," kata Hary, kemarin.

Hujan, kata Hary, terkonsentrasi di Jabodetabek bagian selatan, yaitu Jakarta Selatan, Jakarta Timur bagian selatan, Bogor, Tangerang bagian selatan, dan Depok. Kawasan Bogor sudah rutin turun hujan karena sejak Oktober ini telah resmi memasuki musim hujan. Jakarta, Tangerang, Depok, dan Bekasi baru mulai musim hujan bulan depan. Mulai bulan November, hujan diperkirakan turun terus-menerus di empat kawasan tersebut.

Berdasarkan perkiraan kondisi cuaca November nanti, Badan Meteorologi, Klimatologi, dan Geofisika (BMKG) bekerja sama dengan Direktorat Jenderal Sumber Daya Air Departemen Pekerjaan Umum (Ditjen SDA PU) dan Badan Koordinasi Survei dan Pemetaan Nasional (Bakosurtanal) memprediksi ada 28 kawasan rawan banjir yang tersebar di lima wilayah kota di Jakarta. Namun, banjir yang terjadi masih dalam kategori rendah jika dilihat dari skala luasan dan tinggi genangan. Diperkirakan rata-rata kedalaman genangan kurang dari 50 sentimeter.

Potensi terjadinya banjir itu berdasarkan analisis data curah hujan dari BMKG dipadukan dengan data daerah rawan banjir dari Ditjen SDA PU dan peta dasar, sistem lahan, serta tutupan lahan dari Bakosurtanal. Terkait dengan potensi banjir, Dinas Pekerjaan Umum DKI secara lebih detail menganalisis kondisi di Jakarta dan menyatakan sedikitnya ada 78 lokasi rawan banjir, bukan 99 lokasi seperti diberitakan sebelumnya.

Kepala Dinas Pekerjaan Umum DKI Jakarta Budi Widiantoro mengatakan, ke-78 lokasi rawan banjir itu adalah kawasan yang tergenang pada banjir besar tahun 2007. Data 99 lokasi yang disebut rawan banjir sebelumnya adalah gabungan lokasi yang dilanda banjir pada 2002 dan 2007. Sebanyak 21 lokasi yang tergenang pada banjir 2002 tidak tergenang lagi dalam tiga tahun terakhir.

"Kami terus memperbaiki saluran drainase, mengeruk kali, membuat polder, dan menyediakan pompa untuk mengantisipasi banjir. Namun, Pemprov DKI belum dapat mengurangi jumlah lokasi rawan banjir. Kami baru dapat mengurangi intensitas dan waktu banjir serta ketinggian genangan," kata Budi.

Keterbatasan anggaran merupakan salah satu penyebab belum teratasinya banjir di Jakarta. Bahkan, ada kawasan komersial yang masih belum terbebas dari banjir, seperti Kelapa Gading.

Gubernur DKI Jakarta Fauzi Bowo mengatakan, rencana induk penanganan banjir sedang dijalankan pada 2009 dan akan dilanjutkan pada 2010. Tahun depan, Pemprov DKI Jakarta mengalokasikan Rp 900 miliar untuk penanganan banjir.

Kanal Banjir Timur yang akan tembus ke laut akhir 2009 akan dilanjutkan dengan penyempurnaan kawasan di kanan dan kiri kanal. Pengerukan 13 sungai utama dan dua waduk juga akan dilakukan untuk mengatasi banjir. Tahun 2012, Fauzi menargetkan luas wilayah banjir berkurang hingga 40 persen. (ECA/NEL) (Kompas, 29/10/2009).

Upaya pemerintah untuk mengurangi titik-titik banjir dilakukan dengan melakukan pengerukan sungai secara teratur, memperbaiki drainase, membuat polder, dan menyediakan pompa. Anggaran yang dialokasikan pemerintah kota untuk menangani banjir cukup tinggi. Pada tahun 2010 pemerintah kota Jakarta mengalokasikan sebesar Rp 900 miliar. Jakarta memang memiliki riwayat banjir semenjak zaman Belanda. Penyebabnya adalah letak geografis Jakarta yang berada hilir yang dilalui tiga belas sungai bermuara di Teluk Jakarta. Apalagi sebagian tempat-tempat Jakarta berada di bawah permukaan laut.

Jakarta telah beberapa kali mengalami banjir besar. Banjir besar pertama adalah tahun 2002. Genangan ini menutupi permukaan daratan seluas hampir 10.000 meter persegi dengan puncak ketinggian air mencapai empat meter. Banjir tahun 2002 ini menenggelamkan 63 persen daratan Jakarta di 164 kelurahan dan 42 kecamatan. Banjir menyebabkan 34 orang tewas dan puluhan ribu keluarga mengungsi. Banjir besar kedua terjadi pada tahun 2007 yang juga disebabkan curah hujan yang tinggi. Banjir ini menggenangi hampir 70 persen daratan Jakarta. Korban jiwa

mencapai empat orang dan puluhan ribu keluarga mengungsi (Bernadette, 2007:47–50). Upaya untuk menghindari banjir penyelesaiannya bersifat jangka panjang. Karenanya, pemerintah kota lebih fokus mengurangi dampak luas genangan dan jumlah korban serta kerugian. Berbagai upaya antisipasi banjir dilaporkan.

Tingkatkan Antisipasi Banjir Ibu Kota

KOMPAS/DANU KUSWORD

jakarta, kompas - Badan Meteorologi, Klimatologi, dan Geofisika memprediksi hujan terus mengguyur Jakarta dan sekitarnya mulai awal pekan ini hingga Kamis (26/11). Dengan kondisi ini, warga Jakarta, khususnya yang tinggal di daerah rawan, diminta meningkatkan kesiagaan menghadapi banjir.

"Hujan ringan hingga sedang rata-rata diperkirakan turun siang hingga malam hari. Di Bogor, hujan bisa mengguyur sejak pagi," kata Kepala Subbidang Informasi Meteorologi BMKG Hary Tirta Djatmiko di Jakarta, Senin (23/11).

Banjir kiriman dari kawasan hulu juga diwaspadai. Pemerintah pun giat melakukan apel siaga banjir di lima wilayah kota di Jakarta. Wakil Gubernur DKI Jakarta Prijanto menambahkan, pemerintah provinsi (pemprov) memutuskan membangun sistem peringatan dini di sepanjang Sungai Pesanggrahan. Pemprov akan menempatkan petugas mulai di hulu sungai. Selain itu, menyiagakan seluruh aparat kelurahan dan pengurus RT/RW di sepanjang sungai untuk memantau ketinggian air.

Para petugas pemantau ketinggian air, aparat kelurahan, dan pengurus RT/RW akan dilatih pola komunikasi untuk memberi dan menerima peringatan. Komunikasi dalam sistem peringatan dini akan menggunakan telepon genggam. Sementara penyebarluasan informasi ke masyarakat menggunakan pengeras suara di masjid-masjid... (NEL/WIN/ECA/ART) (Kompas, 24/11/2009).

Penyebab lain banjir Jakarta adalah banjir kiriman dari Selatan, yaitu kawasan Bogor. Jika hujan deras di daerah hulu dengan curah hujan yang tinggi dan berlangsung dalam waktu yang cukup lama, maka beberapa lokasi di Jakarta akan mendapat kiriman banjir. Lokasi–lokasi tersebut berada di pinggir Kali Ciliwung. Karenanya, pemerintah kota melakukan apel siaga banjir jika musim hujan datang dan mengaktifkan aparat pemerintah setempat. Pemerintah menyediakan membuka posko untuk kemudian menyediakan lokasi pengungsian, perahu karet, bantuan medis dan makanan di beberapa titik. Upaya ini menunjukkan bahwa langkah–langkah untuk mencegah banjir tidak bisa dikerjakan. Karenanya, pemerintah fokus untuk mengurangi jumlah korban dan penderitaan warga.

Posko–posko banjir merupakan bentuk dari pelaksanaan manajemen bencana banjir pemerintah kota. Para warga yang bertempat tinggal di pinggir bantaran Kali Ciliwung telah menjadi langgan banjir tersebut tiap tahunnya. Semenatara itu pemerintah kota juga hadir dengan posko–posko tersebut membantu warga. Berikut *Kompas* memberitakannya.

Posko Banjir Diaktifkan 24 Jam

Wali Kota Jakarta Pusat Sylviana Murni, Selasa (24/11), mengatakan, posko siaga banjir mulai disiagakan untuk mengantisipasi dampak banjir. "Petugas piket di posko siaga banjir mulai bekerja 24 jam karena Badan Meteorologi Klimatologi dan Geofisika menyatakan bahwa Jakarta sudah masuk musim hujan," kata Sylviana.

Dia menambahkan, petugas di posko siaga banjir akan menindaklanjuti peringatan dini yang disampaikan Pemerintah Provinsi (Pemprov) DKI Jakarta ke Pemerintah Kota (Pemkot) Jakarta Pusat. "Peringatan dini Pemprov DKI Jakarta diteruskan ke posko agar petugas dapat mengambil langkah menyelamatkan warga di daerah banjir," tutur Sylviana.

Wali Kota memperkirakan piket posko akan diaktifkan hingga bulan Februari atau Maret. Sejumlah peralatan penanggulangan banjir juga sudah disiagakan. Selain itu, juga disiagakan 1.000 petugas. Warga yang kehilangan surat berharga akibat banjir bisa mendapatkan penggantian surat secara gratis. Surat berharga yang dimaksud, antara lain, adalah KTP, akta kelahiran, dan ijazah.

Secara terpisah, DPRD DKI Jakarta meminta Pemprov DKI tetap mewaspadaai limpahan air Situ Gintung meskipun Departemen Pekerjaan Umum menyatakan situ itu tidak akan membahayakan warga sekitar. Antisipasi tetap harus dilakukan karena curah hujan sering tidak dapat diprediksi.

"Para ahli Balai Besar Wilayah Sungai Ciliwung Cisadane boleh membuat perhitungan dan perkiraan volume limpahan air Situ Gintung, tetapi kondisi alam sering melebihi prediksi sehingga warga dan pemprov harus tetap waspada," kata Anggota DPRD Jakarta, Nurmansjah Lubis.

Wakil Gubernur DKI Jakarta Prijanto mengatakan, pihaknya sedang menyiapkan prosedur peringatan dini di sekitar aliran Sungai Pesanggrahan. Situ Gintung juga terus dipantau karena limpahan airnya dapat membuat Sungai Pesanggrahan meluap.

Bank Dunia

Direktur Jenderal Pengelolaan Utang Negara Departemen Keuangan Rahmat Wahlujanto, se usai mengikuti rapat tentang penyelesaian Proyek Banjir Kanal Timur dan kesiapan penanggulangan

banjir Jakarta, di Istana Wapres, Jakarta, mengatakan, Bank Dunia menawarkan bantuan penanganan masalah banjir secara nasional dan regional, khususnya di Provinsi DKI Jakarta. Bantuan itu berupa program pinjaman yang disebut Jakarta Emergency Dredging Initiative senilai 135,5 juta dollar AS.

Dari pinjaman itu, sebanyak 56,4 juta dollar AS akan diteruskanpinjamkan ke Provinsi DKI sebagai pendanaan khusus untuk penanganan banjir di Jakarta. Sebagian pinjaman lagi akan dimanfaatkan pemerintah pusat untuk percepatan pembangunan Kanal Banjir Timur dan Kanal Banjir Barat serta pencegahan banjir di daerah lainnya. (ECA/A RT/ HAR) (Kompas, 24/11/2009)

Banjir yang hampir tiap tahun terjadi di Jakarta telah menjadi isu nasional. Pemerintah pusat terlibat mencari pendanaan untuk percepatan penyelesaian Kanal Banjir Timur dan Kanal Banjir Barat. Akan tetapi masalah banjir Jakarta juga berkembang. Misalnya, genangan air di jalan-jalan raya akibat buruknya kondisi drainase menciptakan genangan yang menyebabkan kemacetan luar biasa.

Banjir juga telah menjadi persoalan politik. Pemimpin pemerintahan tertinggi di Jakarta, yaitu Gubernur DKI, akan tercoreng citranya jika tidak mampu mengelolai isu banjir ini dengan baik. Jakarta adalah ibu kota. Isu banjir di Jakarta akan dilaporkan secara nasional oleh berbagai

media. Apalagi banjir di Jakarta melibatkan dua provinsi lainnya, yaitu Jawa Barat dan Banten. Karenanya, koordinasi yang bersifat vertikal dan horizontal harus dilakukan. Berita berikut melaporkan berbagai pihak menangani persoalan banjir di Jakarta.

DPR Bentuk Panja Banjir

KOMPAS/LUCKY PRANSISKA

Jakarta, Kompas - Komisi V DPR, Senin (15/2), membentuk panitia kerja untuk membahas penanggulangan banjir kronis di Jakarta.

Komisi V DPR membidangi perhubungan, telekomunikasi, pekerjaan umum, perumahan rakyat, pembangunan pedesaan, dan kawasan tertinggal.

Rapat kerja dipimpin Ketua Komisi V Taufik Kurniawan dan dihadiri Menteri Lingkungan Hidup Gusti Muhammad Hatta, Menteri Pekerjaan Umum Djoko Kirmanto, Gubernur DKI Jakarta Fauzi Bowo, dan Gubernur Banten Ratu Atut Chosiyah. Hadir pula Sekretaris Daerah Provinsi Jawa Barat, Lex Laksamana, serta Direktur Jenderal Pembangunan Daerah Kementerian Dalam Negeri Syamsul Arief Rifai. Dari Badan Pertanahan Nasional diwakili Deputi Bidang Pengaturan dan Penataan.

Sebagian anggota Komisi V menilai penanggulangan banjir bandang dan banjir kiriman yang melanda Jabodetabek akhir pekan lalu sudah baik. Proyek Banjir Kanal Barat dan Banjir Kanal Timur (BKT) terbukti berfungsi baik sehingga luapan Ciliwung cepat mengalir ke laut. Namun, Komisi V melihat akar permasalahan bencana banjir yang berhulu pada salah urus tata ruang Jabodetabek belum tersentuh.

"Banjir adalah salah satu akibat dari pembangunan yang tidak memerhatikan keseimbangan tata ruang. Ini bisa menjadi tanda pemerintahan yang gagal dan bakal berdampak sistemik," kata anggota Komisi V Fraksi PDI-P, Nuzirwan.

Akbar Faisal dari Fraksi Hanura menambahkan, penyelenggara pemerintahan bertanggung jawab melayani dan melindungi warganya. Perlu diawasi kebijakan yang dikeluarkan.

Menanggapi kritik itu, Fauzi Bowo menyatakan, Pemprov DKI bekerja sesuai rencana pembangunan jangka menengah provinsi. Dalam dua tahun pemerintahannya, 2007-2009, beberapa program berjalan sesuai target, seperti BKT. Program lainnya dalam proses berjalan. Hal senada juga mengemuka dari Djoko Kirmanto, Gusti Muhammad Hatta, Ratu Atut, dan Lex Laksamana.

Fauzi menambahkan, Jakarta tidak bisa sendiri menangani bencana banjir. Ada 12 tuntutan DKI kepada pemerintah pusat agar banjir teratasi. Tuntutan itu, antara lain, pembuatan waduk di Ciawi-Bogor, rehabilitasi situ-situ di Jabodetabek, pembangunan sodetan Ciliwung-BKT, serta pengaturan tata ruang dan reboisasi di daerah hulu.

Ratu Atut meminta hal serupa. Lex menyatakan, Jabar bersedia mengontrol keseimbangan di daerah hulu dan tengah serta harus ada aturan jelas soal insentif dan disinsentif.

Program tata ruang

Untuk itu, Syamsul Arief Rifai menyatakan, Kementerian Dalam Negeri berupaya menjembatani dengan rencana pembentukan badan koordinasi antarketiga pemerintah daerah itu. Badan koordinasi ini diproyeksikan mampu menangani penataan ruang bersama dan menyelesaikan masalah kerusakan lingkungan.

Kesimpulan dari raker itu, Komisi V DPR mendesak ketiga pemerintah provinsi menjalankan Peraturan Presiden Nomor 54 Tahun 2008 tentang Penataan Ruang Kawasan Jabodetabekpunjur. Selain itu, mendorong percepatan penanggulangan banjir, seperti normalisasi sungai, relokasi permukiman bantaran sungai, manajemen sampah,

hingga rehabilitasi situ. Komisi V juga mendorong terealisasinya badan koordinasi yang mampu menjembatani ketiga provinsi dan kementerian terkait.

Khusus soal badan koordinasi, Komisi V akan membahas detailnya dalam panja. Pembentukan panja segera dibahas tersendiri agar cepat terealisasi. Rencananya, panja banjir diproyeksikan mempercepat adanya solusi penanggulangan banjir Jakarta dan dapat diimplementasikan untuk penanggulangan bencana di luar Jakarta...(NEL/ECA/COK) (Kompas, 16/02/210).

Persoalan bencana ini merupakan dampak dari pengabaian dimensi *fit* dalam pengelolaan perkotaan. Ini kemudian mengancam vitalitas, yaitu *safety* untuk warga dan *sustenance* kota. Dimensi *fit* terlihat dari peruntukan lahan yang tidak sesuai sehingga bisa menyebabkan jatuhnya korban. Kebakaran terjadi di kawasan padat dan kumuh, yang dibangun tidak sesuai dengan peruntukannya sehingga menimbulkan ancaman. Kawasan padat tidak memiliki akses kendaraan pemadam kebakaran untuk bisa masuk sehingga upaya pemadaman api sulit untuk dilakukan. Kendaraan pemadam kebakaran tidak mampu mencapai titik lokasi api. Disamping itu karena kawasan tersebut tidak diperuntukan sebagai kawasan hunian, pemerintah kota tidak akan memasang hidran sehingga upaya pemadaman semakin sulit dilakukan.

Dari metakriteria Lynch, efisiensi dan keadilan, bisa dilihat bahwa kawasan hunian yang padat tersebut menimbulkan ketidakefisienan dan ketidakadilan jika terjadi bencana. Kawasan hunian tersebut akan menyebabkan kerugian karena upaya pemadaman tidak bisa dilakukan. Berdasarkan data BPS DKI Jakarta, kerugian finansial disebabkan kebakaran telah mencapai 277.534.250.000 rupiah. Nilai kerugian tersebut terus meningkat semenjak tahun 2004. Kerugian pada tahun 2004 baru mencapai 119.768.000 rupiah. Sementara itu dipihak lain, sebagai warga kota yang sah, pihak-pihak yang tidak mendapatkan pelayanan kota terkait bencana kebakaran tersebut sudah jelas dirugikan. Artinya, mereka tidak mendapatkan keadilan.

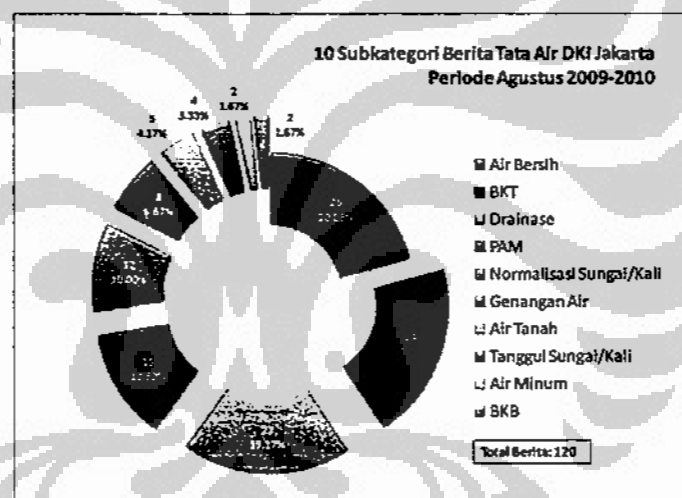
Sementara itu, warga korban banjir juga merupakan akibat dari pengabaian dimensi kinerja kota terkait peruntukan (*fit*), yaitu mendirikan rumah di bantaran kali atau sungai. Bantaran sungai bukan tempat tinggal tetapi tempatnya air sungai mengalir. Pengabaian ini tidak hanya dilakukan oleh warga kota. Tetapi, pemerintah kota Jakarta telah lama melakukan pembiaran. Padahal hampir mustahil secara prosedural mendirikan bangunan di bantaran kali atau sungai. Akhirnya, pembiaran tersebut berkembang menjadi masalah sosial. Dan ketika terjadi bencana kebakaran, nasi sudah jadi bubur. Pemerintah kota hanya mampu bertindak seadanya dan warga pasrah menerimanya sebagai "bencana". Banjir terjadi mereka akan mengalami kerugian secara finansial, kehilangan barang-barang dan tidak bisa beraktivitas. Perencanaan tata ruang kota

yang cenderung memihak kepada kelompok masyarakat tertentu tidak memberikan ruang bagi sebagian warga untuk mendapatkan tempat tinggal yang layak. Dan mereka terpaksa menempati bantaran kali sehingga rentan terhadap bencana banjir.

4.2.6 TATA AIR

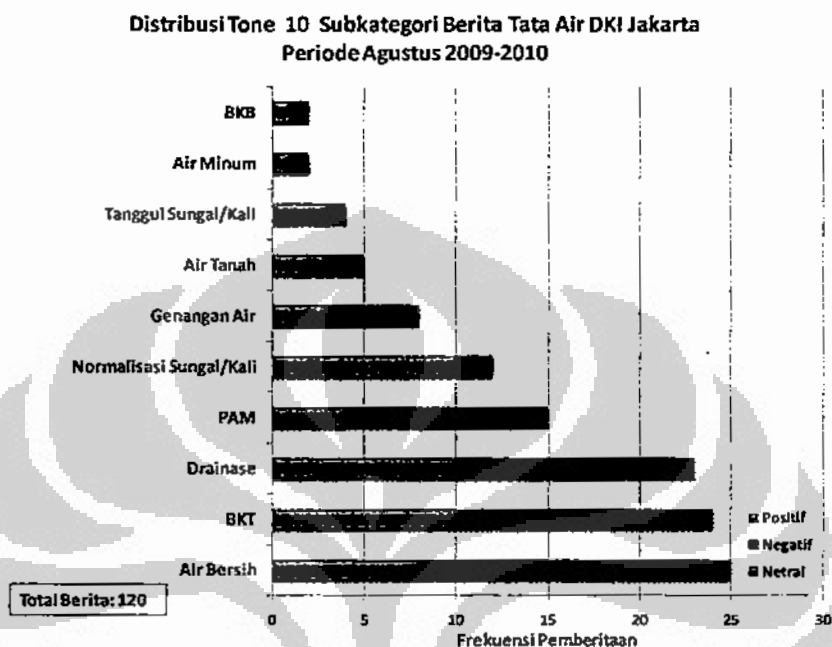
Kategori tata air menyumbang 120 berita sepanjang Agustus 2009-2010. Sepuluh subkategori yang frekuensi pemunculannya paling menonjol adalah subkategori air bersih (25 berita), BKT (24 berita), drainase (23 berita), PAM (15 berita), normalisasi sungai/kali (12 berita), genangan air (8 berita), air tanah (5 berita), tanggul sungai/kali (4 berita), air minum (2 berita), dan BKB (2 berita). Secara umum, kategori ini terdiri atas dua isu, yaitu isu “penyediaan air bersih” dan isu “banjir”.

Tabel 4.21. 10 Kategori Berita Tata air DKI Jakarta



Berdasarkan tone berita, jumlah berita bertone negatif lebih banyak (67 berita). Sedangkan berita bertone positif jumlah lebih sedikit (53 berita). Subkategori yang paling banyak menyumbang untuk berita bertone negatif adalah subkategori air bersih (17 berita), BKT (14 berita), drainase (13 berita), PAM (10 berita), dan sisanya berkisar di lima (5) berita ke bawah. Menariknya, subkategori berita yang paling banyak mendapatkan liputan berita bertone positif adalah normalisasi sungai/kali. Kinerja pemerintah kota untuk melakukan normalisasi sungai/kali mendapatkan apresiasi dari media cetak ini.

Tabel 4.22. Distribusi Tone 10 Subkategori Berita Tata Air DKI Jakarta



Kedua isu utama, penyediaan air bersih dan banjir, juga telah sedikit dibahas pada kategori bencana yang terkait dengan dampak banjir. Isu banjir merupakan salah satu persoalan publik yang cukup mengemuka setelah masalah kemacetan di kota Jakarta. Apabila masalah kemacetan adalah masalah harian warga Jakarta, maka banjir adalah masalah yang bersifat tahunan. Ini sejalan dengan datangnya musim hujan. Tata air adalah manajemen persoalan air Jakarta. Tata air tidak hanya menyoal soal banjir (air dalam jumlah berlebihan), tetapi juga mempersoalkan penyediaan kebutuhan air untuk warga kota, baik air untuk minum dan air untuk kebutuhan lainnya. Jika masalah air yang berlebihan (baca: banjir) bersifat tahunan pada bulan-bulan tertentu, maka persoalan pasokan air untuk warga merupakan persoalan. Subkategori yang saling berhubungan adalah air bersih, PAM, air tanah dan air minum dalam isu pelayanan air bersih. Sementara subkategori BKT, drainase, normalisasi sungai/kali, genangan air, dan BKTB berhubungan dalam isu banjir.

Jakarta memang belum mampu melayani pasokan air bersih untuk warga dan aktivitas komersial. Ketidakmampuan ini bertumpu pada PAM Jaya dengan dua mitra kerja swastanya, yaitu Palyja dan Lyonase yang belakangan berubah nama menjadi Aetra. Berikut laporannya.

Jakarta Didera Krisis Air Bersih

KOMPAS/WINDORO ADI

...Dalam data PAM Jaya, jaringan pipa air bersih baru menjangkau 62 persen dari 9,6 juta penduduk Jakarta atau 3,65 juta penduduk belum terlayani air bersih dari kedua operator PAM Jaya, PT Aetra Air Jakarta (Aetra) dan PT PAM Lyonnaise Jaya (Palyja). Badan Regulator Pelayanan Air Minum DKI Jakarta menyebut angka yang ekstrem, yaitu 56 persen penduduk atau 5,376 juta jiwa, belum terlayani air bersih dari pipa PAM Jaya.

Rakyat kecil yang tidak mendapat air dari jaringan pipa PAM memenuhi kebutuhan mereka dengan menyedot air dari sumur dangkal. Padahal, sekitar 70 persen sumur dangkal di Jakarta sudah tercemar bakteri E coli karena terlalu dekat dengan septic tank.

Dunia usaha yang kekurangan pasokan air menyedot air dari sumur dalam secara berlebihan. Dampaknya, permukaan tanah turun karena lapisan air kosong.

Krisis air

Pendiri Indonesia Water Institute, Firdaus Ali, mengatakan, jaringan pipa yang tidak menjangkau semua penduduk Jakarta merupakan dampak dari krisis air yang sedang dialami Jakarta. Untuk melayani 80 persen penduduk dan tambahan kaum komuter 2,6 juta jiwa, Jakarta membutuhkan air bersih 35.800 liter per detik. Air itu didapat dari memproses air baku 37.600 liter per detik.

Padahal, kapasitas produksi air bersih PAM Jaya, termasuk kiriman air bersih dari Tangerang, hanya mencapai maksimal 17.700 liter per detik. Jumlah ini pun masih dikurangi tingkat kehilangan air rata-rata sekitar 45 persen. "Kekurangan air ini menyebabkan kedua operator PAM Jaya terhambat dalam memperluas jaringan pipa, terutama di wilayah utara, ujung barat, dan ujung timur Jakarta. Pipa dapat dipasang, tetapi percuma jika tidak ada air yang disalurkan," kata Firdaus.

Kepala Komunikasi PT Palyja Meyritha Maryanie mengakui adanya kekurangan air baku untuk menyuplai air bersih bagi semua penduduk yang tinggal di sisi barat Sungai Ciliwung. Kekurangan air baku lebih terasa di Jakarta Barat dan Jakarta Utara bagian barat.

Sebagian besar wilayah Jakarta Barat dilayani dengan kiriman air bersih dari Tangerang sebanyak 2.700 liter per detik. Kebutuhan untuk kawasan itu sebenarnya tinggi, tetapi tidak dapat dipenuhi karena air dari instalasi pengolahan air Pejompongan tidak dapat dialirkan ke kawasan itu.

Direktur Utama PT Aetra Syahril Japarin mengatakan, kekurangan air baku sering membuat pelayanan tidak optimal. Perluasan jaringan untuk melayani lebih banyak orang juga terhambat minimnya jumlah air.

Ketua Komisi B DPRD DKI Jakarta Selamat Nurdin mengatakan, krisis air bersih yang sudah terjadi selama beberapa tahun ini harus segera diatasi. Krisis air jangka panjang ini tidak menjadi pembicaraan ramai seperti krisis air singkat bulan lalu. Namun, jika terus dibiarkan, krisis air ini justru akan merusak kehidupan sosial dan ekonomi Jakarta dalam beberapa tahun lagi. (Agnes Rita Sulistyawaty/Windoro Adi/Clara Wresti) (Kompas, 25/06/2010).

Berdasarkan pengakuan PAM Jaya, jaringan pipa mereka telah menjangkau 62 (enam puluh dua) persen wilayah DKI. Artinya, 3,65 juta jiwa warga DKI belum terlayani air bersih dari total 9,6 juta jiwa penduduk DKI. Akan tetapi, Badan Regulator Pelayanan Air Minum DKI Jakarta menyebutkan bahwa 5,376 juta warga yang belum terlayani jaringan pipa air bersih PAM Jaya. Angka tersebut setara dengan 56 persen penduduk DKI. Masalah kurangnya pasokan ini berawal produksi air bersih yang jauh dari kebutuhan. Jumlah produksi air PAM Jaya dan tambahan dari

Tanggangan sebesar 17.700 liter per detik. Sedangkan kebutuhan DKI Jakarta adalah 35.800 liter per detik. Ketidakmampuan untuk meningkatkan kapasitas produksi air bersih karena ketiadaan air baku. Jadi, pemasangan pipa tidak akan bermanfaat jika tidak ada air yang akan dialirkan. Pasokan air yang terbatas tersebut juga mengancam dunia usaha. Mereka berinisiatif untuk membangun sendiri instalasi air bersihnya. Apalagi membangun instalasi air bersih secara mandiri lebih murah. Alan tetapi upaya untuk membangun instalasi air secara mandiri ini mendapatkan penentangan karena akan merugikan mitra kerja PAM Jaya. Berikut pemberitaannya.

Pengolahan Mandiri Dibatasi

Jakarta, Kompas - DPRD DKI dan PAM Jaya mencapai kesepakatan mengenai perlunya pengaturan pengolahan air bersih oleh perusahaan selain PAM Jaya. Pengolahan air bersih secara mandiri masih diizinkan jika di wilayah itu, PAM Jaya tak mampu melayani dengan baik.

"Izin pengolahan air bersih secara mandiri oleh perusahaan besar di utara Jakarta masih dapat ditoleransi karena pasokan air dari mitra PAM Jaya belum mencukupi. Jika mitra PAM Jaya mampu memenuhinya, perusahaan itu harus mengurangi produksi airnya sampai tingkat paling rendah," kata

Ketua Komisi B DPRD DKI Jakarta Selamat Nurdin se usai kunjungan kerja di Kantor PAM Jaya, Jakarta Pusat, Rabu (27/1). Menurut Nurdin, jika perusahaan besar dilarang mengolah air bersih secara mandiri tetapi pasokan dari mitra PAM Jaya masih kurang, pemerintah bertindak tidak adil. Air bersih diperlukan untuk menunjang aktivitas bisnis sehingga harus disediakan dengan segala cara. Namun, kata Nurdin, pengolahan air bersih secara mandiri tak boleh dilakukan dengan alasan harga. Tarif air bersih yang tinggi bagi perusahaan besar diterapkan untuk memberikan subsidi bagi pelanggan kecil.

Dalam catatan Badan Regulator Pelayanan Air Minum, Perumahan Metro Marina, Apartemen Regata, Perumahan Pantai Indah Kapuk, Pelabuhan Tanjung Priok, Taman Impian Jaya Ancol, dan Plaza Indonesia sudah atau sedang membangun instalasi pengolahan air bersih secara mandiri.

Direktur Utama PAM Jaya Hariadi Priyohutomo mengatakan, pengolahan air bersih secara mandiri sebenarnya belum menjadi ancaman bagi kedua mitra PAM Jaya, Palyja dan Aetra. Perusahaan atau pengembang yang diberi izin mengolah air secara mandiri terikat perjanjian untuk tetap berlangganan dan tidak mengurangi penggunaan air bersih dari mitra PAM Jaya. Untuk kasus Ancol, kata Hariadi, izin pengolahan air diberikan tahun 2008 karena Thames PAM Jaya (TPJ) tak mampu memenuhi kebutuhan Ancol. Saat menggantikan TPJ tahun yang sama, Aetra mampu memasok 14.000 meter kubik per hari dan memenuhi kebutuhan Ancol. "Izin pengolahan air bagi Ancol masih diberikan karena mereka membutuhkan air sampai 16.000 meter kubik per hari saat puncak musim liburan," katanya. (ECA) (Kompas, 28/01/2010).

Jika pelaku usaha mampu membangun secara mandiri instalasi airnya, maka warga yang tidak terlayani pipa PAM Jaya akan memanfaatkan air tanah dengan berbagai resiko yang menyertainya. Sebagian besar air tanah Jakarta sudah tercemar bakteri *eschericia coli* karena sumber air yang berdekatan dengan penampungan tinja. Mayoritas warga ternyata memanfaatkan sumur air dangkal sebagai sumber airnya. Padatnya kawasan, perumahan khususnya, menyebabkan jarak antara sumur air dangkal dengan penampungan tinja menjadi

sangat dekat. Ini menyebabkan terjadinya rembesan dari penampungan tinja ke cadangan air sumur dangkal. Pemakaian sumur dangkal yang masih menjadi pilihan warga sebagai sumber pasokan air diceritakan di bawah ini.

Sumur Dangkal Jadi Sumber Air Utama

Jakarta, Kompas - Sejumlah 63,33 persen warga DKI Jakarta masih menggunakan sumur dangkal atau sumur pompa sebagai sumber air bersih utama rumah tangga.

Jumlah itu hasil survei Forum Komunikasi Pengelola Kualitas Air Minum Indonesia (Forkami) yang dilaksanakan tahun 2007-2008. Penelitian dilakukan atas 2.514 responden yang tersebar di semua kelurahan di lima wilayah di DKI Jakarta. Hasil survei itu dipublikasikan pada hari Senin (19/7) dalam diskusi Jejaring Air Minum dan Kesehatan Lingkungan (AMPL).

Agus Restyowan dari Forkami mengatakan, survei ini diadakan karena belum ada kajian independen yang dapat dipakai untuk verifikasi survei yang dilakukan oleh operator PAM Jaya. "Survei juga diadakan untuk mendapatkan data kualitas air dari semua sumber air yang digunakan penduduk DKI Jakarta," kata Agus.

Dari jumlah responden itu, 3,10 persen di antaranya tidak hanya menggunakan sumur dangkal, tetapi memadukan dengan air dari jaringan perpipaan PAM. Namun, 42,32 persen pengguna beberapa sumber air masih memakai sumur dalam.

Jaringan PAM digunakan oleh 25,26 persen responden. Air dari PAM nonperpipaan digunakan 8,63 persen responden, mereka membeli air gerobak atau memakai hidran. Air bersih itu sebagian besar digunakan untuk minum, masak, mandi, mencuci, dan menyiram tanaman. Sejumlah 1,87 persen responden memakai air bersih untuk dijual.

Sampel air

Selain melakukan survei wawancara kepada responden, Forkami juga mengambil 252 sampel air secara acak. Sampel itu kemudian diteliti di laboratorium. Hasil penelitian sampel air, 57,94 persen air di Jakarta sudah memenuhi syarat bakteriologi. Angka kelayakan itu berbanding lurus dengan penyakit yang diderita responden. Tercatat hanya 4,42 persen responden pernah menderita diare dalam satu tahun terakhir. Penyakit lain adalah infeksi kulit yang dialami 2,9 persen responden.

Namun, masih ada pengalaman buruk atas air bersih yang diterima warga. Sejumlah 14,08 persen responden menerima air yang masih keruh. Jumlah itu bertambah pada musim hujan menjadi 19,45 persen. Selain itu, air yang berwarna juga masih diterima 16,31 persen responden pada musim hujan, berbau (14,24 persen), dan air yang berasa (9,39 persen). (ART) (Kompas, 20/07/2010)

Tercemarnya sumber air ternyata terbukti menimbulkan penyakit. Survei yang dilakukan LSM di atas menunjukkan bahwa ada bukti berbanding lurus antara penyakit yang diderita warga dengan bakteri yang ditemukan dalam sampel air yang diuji coba. Hasil penelitian tersebut menyatakan, 57,94 persen air di Jakarta ternyata telah memenuhi syarat bakteriologi. Sementara kualitas air bersih yang diterima warga juga tidak begitu baik. Air bersih masih berwarna, berbau, dan berasa.

Buruknya pelayanan air bersih di Jakarta tidak terlepas dari ketidakmampuan pemerintah untuk menyelenggarakan kebutuhan air bersih warga kota. Jaringan pipa yang terbatas dan usia yang

sudah tua. Karenanya, pemerintah kota mengundang pihak swasta untuk ikut berperan dalam penyelenggaraan air bersih di Jakarta. Sayangnya, pelibatan pihak swasta ini sarat praktek KKN yang melibatkan keluarga dan kroni penguasa (Bakker, 2007: 858–859). Berita berikut menyampaikan pelibatan pihak swasta dan pembagian zona pelayanan.

Melihat Kinerja Mitra PAM Jaya

Bulan Februari 12 tahun yang lalu, para pejabat DKI Jakarta resah karena pelayanan air minum di Jakarta tidak memenuhi standar internasional. Jalur pipanya juga tidak mampu melayani seluruh wilayah Jakarta.

Karena itu, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta menggandeng dua perusahaan pengolah air, yaitu Suez International dari Perancis yang membentuk Palyja yang melayani sisi barat Sungai Ciliwung dan Thames dari Inggris yang membentuk Thames PAM Jaya (TPJ) yang melayani sisi timur.

Kedua mitra PAM Jaya dibebani target melayani seluruh wilayah Jakarta dan memproduksi air yang siap minum. Pada 1998, rasio cakupan pelayanan PAM Jaya di barat Sungai Ciliwung hanya 33,8 persen dari jumlah penduduk di wilayah itu. Jumlah sambungan hanya 200.023 unit dan tingkat kehilangan air 59,6 persen.

Selama 12 tahun, Palyja mengeluarkan dana lebih dari Rp 1,355 triliun untuk mengganti dan memasang pipa baru sepanjang 1.700 kilometer dari 5.000 km pipa yang ada. Selain itu, Palyja menekan kebocoran semaksimal mungkin, menambah pompa untuk memperkuat tekanan, memperbesar pasokan kepada pelanggan besar, dan menyediakan air bersih ke wilayah yang tidak terlayani dengan menyediakan hidran umum.

Hasilnya, pada akhir 2009 jumlah pelanggan naik menjadi 412.456 unit (106 persen) dan rasio cakupan pelayanan naik menjadi 63,9 persen dari 4,5 juta penduduk. Tingkat kehilangan air turun 15,7 persen menjadi 43,9 persen dalam 12 tahun.

Wilayah timur

Di sisi timur Sungai Ciliwung, pada tahun 1998 rasio cakupan pelayanan PAM Jaya hanya 52 persen. Jumlah sambungan hanya 278.083 unit dan tingkat kehilangan air 58,74 persen. Seperti di wilayah barat, air PAM Jaya di wilayah timur juga tidak dapat diminum langsung dari keran pelanggan dan tidak dapat diandalkan selama 24 jam.

Selama 12 tahun, TPJ lalu berganti nama PT Aetra Air Jakarta yang memasang pipa baru sepanjang 1.288 km menjadi 5.688 km dengan total investasi Rp 1,118 triliun. PT Aetra Air Jakarta yang masuk pada 2008 itu menggenjot penurunan kebocoran menjadi 48,6 persen dalam dua tahun dengan operasi antisambungan ilegal dan pembentukan distrik meter area untuk memantau air masuk dan keluar. Sebanyak 418.516 unit meteran air pelanggan kecil dan 7.885 unit meteran air pelanggan besar diganti agar pencatatan lebih akurat.

Hasilnya, jumlah pelanggan naik menjadi 382.693 sambungan dan rasio cakupan pelayanan mencapai 59,67 persen. Di kedua wilayah itu, jumlah pelanggan yang sering mengeluh turun dari 11 persen menjadi 2 persen pada kurun waktu 12 tahun.

Kelemahan

Namun, di sisi lain juga harus diakui bahwa tingkat kebocoran dari dua mitra swasta itu tetap tinggi karena pipa tua maupun sambungan ilegal dan tercemar. Dampaknya, air yang diterima pelanggan tidak dapat langsung diminum, terkadang keruh, dan berwarna kekuningan.

Masalah lain, belum seluruh wilayah Jakarta terlayani jaringan pipa untuk air bersih. Selain itu, masih banyak wilayah yang sudah memiliki jaringan pipa tetapi pasokan airnya tidak sampai 24 jam sehari dan tidak tujuh hari seminggu.

Di wilayah Palyja (selatan, barat, dan utara) maupun Aetra, (selatan dan utara) masih ada yang belum terlayani. Sebagian warga Jakarta Selatan, pelanggan Palyja maupun Aetra menolak berlangganan air karena air sumur dangkalnya masih layak dikonsumsi. Sementara yang di utara ada yang belum terlayani dengan baik karena kekurangan pasokan air baku.

Anggota Badan Regulator Pelayanan Air Minim, Firdaus Ali, mengatakan, kedua mitra itu seharusnya memfokuskan diri pada penurunan tingkat kehilangan air. Jika jumlah air yang hilang turun, mereka akan memiliki cukup air untuk melayani wilayah utara dan barat Jakarta. Penurunan kehilangan air juga dapat meningkatkan tekanan air dan memperluas pelayanan bagi warga. Dengan lebih banyak air yang terjual, pemasukan bagi PAM Jaya dan kedua mitranya akan lebih besar sehingga beban tarif bagi warga dapat diturunkan. Selama 12 tahun, pelayanan air minum sudah menunjukkan upaya perbaikan, tetapi belum sampai pada produk air yang langsung dikonsumsi. (Caesar Alexey) (Kompas, 15/02/2010).

Pembagian zona kerja 2 (dua) perusahaan asing tersebut sudah menunjukkan adanya oligopoli, yaitu penawaran barang yang hanya berlaku untuk beberapa perusahaan saja. Ini tentu saja menutup persaingan yang pada akhirnya akan merugikan konsumen. Kebijakan tersebut hanya mungkin terjadi di bawah rezim yang korup. Sementara Bakker menyatakan, semenjak kontrak kerja sama, keuntungan yang didapatkan dari privatisasi air bersih tidaklah masuk ke kantong PAM Jaya. Keuntungan tersebut dikembalikan kepada para operator tersebut berdasarkan volume air yang dipasok dan dibayarkan, bukan berdasarkan tarif atau *cost recovery*. Perusahaan-perusahaan tersebut tidak perlu menempatkan modal, dan keuntungan terpisah dari *cost recovery*. Untuk memberikan keamanan dalam sistem pembayaran bagi perusahaan-perusahaan tersebut, maka formula biaya disatukan dalam nilai rupiah-dollar (Bakker, 2007:859).

Berdasarkan catatan Bakker (2007:861), penambahan jaringan dan koneksi oleh kedua perusahaan tersebut ternyata dominan untuk kebutuhan masyarakat kelompok menengah ke atas. Sebagai contoh penambahan jaringan semenjak tahun 1998 sampai dengan 2004 oleh Thames PAM Jaya, penyambungan kepada kelompok kelas menengah dan usaha menengah sebanyak 51.847 sambungan atau setara dengan 58 persen. Pelanggan kelas menengah atas dan kantor pemerintah sebanyak 11.150 sambungan. Total keduanya sudah hampir mencapai 70 persen peningkatan sambungan.

Sementara pelanggan rumah sakit, penduduk kelas menengah bawah dan penduduk miskin hanya meningkat sebanyak 21.898 sambungan. Itu setara dengan 24 persen kenaikan. Sedangkan sambungan untuk lembaga sosial dan hidran untuk kepentingan umum hanya bertambah 1.101 sambungan atau setara dengan kenaikan sebanyak 1 persen. Ini menunjukkan "keberpihakan" sistem kerja sama ini lebih menguntungkan masyarakat menengah ke atas, pengusaha menengah

dan pemerintah. Sebaliknya, kepentingan masyarakat menengah ke bawah dan kepentingan umum dikalahkan. Kebijakan pemerintah melakukan penyelenggaraan air bersih dengan sistem *Private Sector Partnership* (PSP) ini sudah tidak banyak lagi dipakai pemerintah kota-pemerintah kota di dunia. Sekarang ini, 90 persen dari 400 negara telah memutuskan kontrak kerja sama dengan pihak swasta. Dan di Asia Timur hanya, hanya Jakarta dan Manila yang masih bekerja sama dengan pihak swasta. Sedangkan kota lain, Malaysia misalnya, menerapkan sistem kerja sama publik dengan publik (*Kompas*, 22/01/2010).

Subkategori kedua yang menonjol dalam kategori tata air adalah masalah air yang berlimpah, atau banjir. Subkategori ini terhubung dengan BKT, drainase, normalisasi sungai/kali, genangan, dan BKB. Persolan BKT adalah pembebasan lahan karena dikejar target untuk harus tembus ke laut akhir tahun 2009. Terhambatnya pembebasan lahan akan menyumbang berita negatif. Terlambatnya pembayaran tanah warga yang terkena gusuran akan menyumbang berita negatif. Runtuh atau longsohnya tebing BKT yang sudah diturap akan menyumbang berita negatif. Sebaliknya, pembebasan lahan berhasil akan menyumbang berita positif. Jembatan dan turap berhasil dibangun di tanah yang sudah dibebaskan akan menyumbang berita positif. Perdebatan soal BKT dapat menembus laut sebelum 2010 juga menyumbang berita negatif. Akibatnya, BKT tembus ke laut lebih merupakan kejar target daripada rancangan yang seharusnya. Berikut beritanya.

BKT Asal Tembus Laut Saja

KOMPAS/WINDORO ADI

Jakarta, Kompas - Target Banjir Kanal Timur bakal tembus ke laut pada akhir Desember 2009 ternyata tidak harus tembus dengan saluran selebar 70 meter seperti dibayangkan publik. Cukup 10 meter saja. Warga meragukan fungsi BKT dengan saluran selebar itu.

Ketua Balai Besar Wilayah Sungai Ciliwung-Cisadane Pitoyo Subandrio mengakui, benar bahwa tidak semua saluran BKT memiliki lebar sampai 70 meter. "Di beberapa titik, lebarnya baru 10 meter. Meski demikian, target kami pada 31 Desember BKT tembus laut akan tercapai," ucapnya, Rabu (23/12).

Sepengamatan Kompas, tiga hari terakhir, proyek BKT kembali dikebut siang-malam, terutama dari kawasan Kebon Nanas hingga Ujung Jalan Ngurah Rai, Jakarta Timur. Meski masih terdapat beberapa kubangan yang menunjukkan saluran belum tersambung, sebagian besar tanah di jalur itu sudah banyak yang dikeruk.

Tepian Jalan RS Sukanto dan Jalan Basuki Rahmat dipenuhi timbunan tanah setinggi rata-rata 4 meter. Puluhan eskavator bekerja mengeruk tanah. Puluhan truk pengangkut tanah hilir mudik di kedua jalan tersebut. Ceceran tanah pun memampuk. Jalan kembali penuh debu tanah kering.

Delapan ruas BKT sepanjang jalur Kebon Nanas-Ujung Jalan Ngurah Rai yang pekan sebelumnya masih dipenuhi deretan kubangan air dan dataran tanah, kini mulai menjadi saluran BKT.

Meragukan fungsi

Di sekitar Bojong Rangkong RT 5 RW 11, Pondok Kopi, Duren Sawit, tampak saluran sepanjang lebih dari 200 meter dengan lebar sekitar 4 meter. Menurut warga, Suarsono (53) dan Sumardi (55), saluran tersebut baru dibuat tiga hari lalu. Saluran tersebut menghubungkan kubangan satu dengan kubangan lain. Meski demikian, permukaan air belum tampak mengalir. Kedua warga pesimistis, BKT bakal tembus ke laut dan mulai berfungsi pada akhir tahun ini. "Ya, kalau sekedar tembus dengan saluran selebar 4 meter seperti itu apa BKT sudah bisa berfungsi? Saya sangat ragu," kata Suarsono, koordinator keamanan warga RT setempat itu.

Menurut Pitoyo, Rabu lalu, setelah tembus, BKT bisa berfungsi melindungi kawasan perumahan, pergudangan, dan kawasan industri di Jaktim dan sebagian Jakarta Utara dari luapan Kali Cipinang, Sunter, Buaran, Jati Kramat, dan Cakung. Luas yang dilindungi, 20.700 hektar.

Jual beli tanah

Ketika ditanya tentang kelancaran penggalian saluran BKT diruas itu, Suarsono menjawab, "Tergantung tingkat jual beli tanahnya." Menurut dia, jika datang pembeli tanah galian saluran, truk-truk ramai mondar-mandir membawa tanah. "Setiap truk bisa sampai 10 rit sehari," ujar Suarsono. Pekerjaan menggali tanah pun meningkat. "Namun, kalau pembeli tanah galian sepi, hanya ada tiga sampai empat truk bekerja di sekitar tempat ini," tuturnya. Truk-truk tersebut menimbun tepian BKT dengan tanah untuk jalan.

Di bawah jembatan rel kereta api yang melintasi BKT di ruas Ujung Jalan Ngurah Rai, kemarin, masih tampak tiang-tiang penyangga jembatan rel kereta api. Salah seorang mandor yang ditemui Kompas di sana mengatakan, ia khawatir, bila target tembus ke laut dipaksakan, jembatan rel kereta api bisa ambrol dalam waktu dekat. "Tiang-tiang jembatan ini belum cukup keras. Kalau kubangan dikeruk dan air mengalir melintas jembatan ini, itu artinya tiang-tiang penyangga harus dilepas," ucap pria yang tak mau disebutkan namanya itu.

(WIN/KSP) (Kompas, 28/12/2009)

Karena sifat pengerjaan BKT yang cenderung kejar target, maka luas tembusan ke laut yang seharusnya 70 meter hanya tembus 10 meter. Ini tentu berpengaruh kepada fungsi BKT untuk mengurangi banjir di Jakarta. Keraguan terhadap berfungsinya BKT muncul di berbagai pihak, terutama warga. Belum lagi galian tanah BKT yang masih berserakan di berbagai titik. BKT merupakan perencanaan penanggulangan banjir yang telah direncanakan oleh NEDECO sebagai akibat banjir besar tahun 1970. Banjir tersebut melanda Jakarta Pusat bahkan kawasan Monas ikut tergenang. Atas permintaan pemerintah Indonesia, pemerintah Belanda melalui NEDECO (Nederland Engineering Consultants) memberikan bantuan teknis melalui *The Master Plan for Drainage and Flood Control* (Sawarendro, 2010:36).

Menurut NEDECO, pengendalian banjir adalah mengalihkan banjir dari sungai-sungai dan mencegahnya mengalir ke dalam wilayah kota. Sedangkan drainase adalah upaya evakuasi aliran permukaan pada saat hujan lebat yang terjadi di wilayah kota untuk bisa mengalir dengan lancar ke dalam saluran pengalihan banjir. Karenanya menurut NEDECO berdasarkan rekomendasi tahun 1973, rehabilitasi sistem drainase yang ada perlu dilakukan untuk penyaluran *run off* secara efisien. Upaya pertama dalam pengendalian banjir tersebut adalah pembangunan BKT

dari sungai Cipinang ke arah timur sebagai penampung dan pengalih banjir dari sungai-sungai Cipinang (Sawarendro, 2010:37). Usulan ini telah disampaikan semenjak tahun 1973 dan diharapkan dapat diselesaikan pada tahun 1985. Kenyataannya, BKT baru berhasil menembus laut akhir tahun 2009. Itu pun tidak sesuai dengan rencana. Lamanya jeda usulan NEDECO dengan implementasi BKT memperlihatkan betapa tidak efektifnya kinerja pemerintah untuk menaggulangi banjir di Jakarta, khususnya terkait pembangunan BKT.

NEDECO mengusulkan pembangunan BKT berdasarkan banjir Jakarta 1973. Sementara itu persoalan banjir terus berkembang karena kepadatan penduduk yang terus bertambah. JICA (Japan Cooperation Agency) melalui studinya yang berjudul *Study on Urban Drainage and Wastewater Disposal Project in the City Jakarta-Masterplan* pada tahun 1990 menyatakan karena pertambahan penduduk yang pesat menyebabkan bertambahnya tekanan terhadap drainase dan risiko banjir dalam kota (Sawarendro, 2010:38). Studi ini menyampaikan bahwa proyek-proyek seperti BKB dan BKT akan berhasil apabila perubahan pola penggunaan lahan akibat proses urbanisasi harus disertai dengan pembangunan sistem drainase yang layak. Karenanya, tujuan studi ini meliputi perumusan master plan drainase, sanitasi, dan pembangunan saluran limbah (*sewerage*) seluruh kota untuk tahun 2010. Ketidakefektifan kinerja pemerintah kembali muncul lagi. Jika BKT sebelumnya memiliki *timelag* yang panjang antara perencanaan dan pelaksanaan, maka masalah drainase dalam kota ternyata juga mengalami hal sama. Studi JICA tahun 1990 ternyata hanya masih menjadi master plan. Sedangkan kondisi drainase masih buruk. Berikut laporan *Kompas*.

Drainase Jakarta Buruk

KOMPAS/WISNU WIDIANTORO

Jakarta, Kompas - Kondisi drainase di Jakarta sangat buruk. Banyak saluran menyempit, tersumbat, tertutup pipa, dan tertutup bangunan atau fondasi. Akibatnya, air hujan tidak dapat segera disalurkan ke sungai dan menggenang di jalan. Dengan kondisi ini, jalan-jalan di Ibu Kota terancam terus tergenang hingga 2010.

Kondisi itu terungkap dalam rapat kerja antara Komisi D DPRD dan Dinas Pekerjaan Umum (DPU) DKI Jakarta, Senin (16/11). Dalam rapat kerja itu, Ketua Komisi D DPRD DKI Berlin Hutajulu menanyakan penyebab terjadinya banyak genangan di berbagai penjuru Jakarta pada Jumat (13/11). Padahal, hujan lebat hanya terjadi dua jam. Mohammad Sanusi, anggota Komisi D, mengatakan, Pemerintah Provinsi (Pemprov) DKI selalu meminta anggaran besar untuk mengeruk sungai, tetapi melupakan drainase. Akibatnya, Jakarta didera genangan setiap kali hujan lebat.

Kepala Bidang Pemeliharaan Sumber Daya Air DPU DKI Jakarta Tarjuki menyebutkan, terdapat banyak masalah yang membuat kondisi drainase menjadi buruk. Di Jakarta Pusat, penurunan permukaan tanah mulai dari 0,3 meter sampai dengan 1,2 meter setiap tahun membuat saluran drainase menjadi datar dan ujunnya mengecil. Air pun susah mengalir.

Kondisi seperti itu terjadi pada saluran drainase di sekitar Jalan MH Thamrin, Pejambon, Jalan Sabang, dan Jalan Medan Merdeka Timur. Selain itu, saluran drainase mikro ada yang tertutup pipa dan kabel, bahkan tertutup fondasi atau bangunan. Sumbatan pada drainase, ujar Kepala Suku Dinas Pekerjaan Umum Tata Air Jakarta Pusat Agus Priyanto, juga terjadi akibat tumpukan sampah.

Buruknya drainase juga ditemukan di kawasan lain di Jakarta. Di Jakarta Selatan, hujan lebat kurang dari satu jam yang mengguyur pada Senin kemarin langsung memunculkan genangan di Jalan TB Simatupang, Jalan Ciledug Raya, khususnya di pertigaan Swadarma; jalan di depan Pasar Cipulir, dan sebelum Kebayoran Lama. Genangan di depan Pasar Cipulir, misalnya, sulit surut. Padahal, sekitar 20 meter dari pasar terdapat aliran sungai cukup lebar. Di Matraman, Jakarta Timur, ungkap Tarjuki, drainase pernah diperbaiki dan diperlebar pascagenangan tahun 2004. Selama empat tahun kawasan itu aman, tetapi kini kembali tergenang karena saluran mikro tertutup tiang halte bus transjakarta dan bangunan lainnya. Menurut Tarjuki, Pemprov DKI Jakarta sudah menganggarkan Rp 47 miliar untuk perbaikan drainase mikro pada tahun 2010. Namun, pembangunannya baru akan dimulai April 2010 sehingga genangan tetap akan ada sampai Maret.

Bahaya banjir

Buruknya drainase di Jakarta diduga akan memperparah potensi banjir yang mungkin terjadi selama musim hujan tahun ini. Badan Meteorologi, Klimatologi, dan Geofisika memprediksi ada 28 kawasan rawan banjir yang tersebar di lima wilayah kota di Jakarta selama November ini. Namun, banjir yang terjadi masih dalam kategori rendah jika dilihat dari skala luas dan tinggi genangan. Diperkirakan, rata-rata kedalaman genangan kurang dari 50 sentimeter. Sementara pada Desember nanti, banjir diprediksi bakal meluas. Kategori banjir pun meningkat, yakni banjir rendah, menengah, dan tinggi dengan kedalaman genangan lebih dari satu meter. (art/nel/win/eca)(Kompas, 17/11/2009).

Berita *Kompas* tentang buruknya sistem drainase di Jakarta ini dipublikasikan pada akhir tahun 2009. Artinya, hampir 20 tahun dari usulan JICA terkait pembenahan drainase kota. Persoalannya, banyak saluran menyempit, tersumbat, tertutup pipa, dan tertutup bangunan atau fondasi. Sedangkan persoalan baru bertambah karena menurunnya permukaan tanah di Jakarta. Kepala Bidang Pemeliharaan Sumber Daya Air DPU DKI Jakarta Tarjuki menyebutkan di Jakarta Pusat, penurunan permukaan tanah mulai dari 0,3 meter sampai dengan 1,2 meter setiap tahun membuat saluran drainase menjadi datar dan ujungnya mengecil. Air pun susah mengalir. Akhirnya, masalah tata air terkait drainase menumpuk dan potensi banjir akan semakin tinggi.

BKT belum tuntas pembangunannya sehingga menyebabkannya tidak berfungsi secara maksimal. Drainase kondisinya buruk. Sementara itu BKB kondisinya juga tidak terlalu baik. *Kompas* melaporkan kondisi BKB pada bulan Januari 2010.

Penurapan Kanal Masih Terganjil

Jakarta, *Kompas* - Proyek penataan dan penurapan Kanal Barat sampai Januari 2010 belum selesai. Kepala Balai Besar Wilayah Sungai Ciliwung Cisadane Pitoyo Subandrio mengatakan, proyek penataan Kanal Barat terkendala masalah sosial, yaitu pembebasan lahan dan penertiban permukiman liar di tepi bantaran kanal.

"Penataan Kanal Barat sepanjang 18,5 kilometer, meliputi pembersihan kanal, menambah ketinggian dinding turap 1,2 meter, dan menertibkan bantaran. Saat ini, penambahan tinggi dinding turap sudah 90 persen dilakukan, sementara penataan bantaran di beberapa tempat memang terkendala masalah sosial," kata Pitoyo, Jumat (15/1).

Saat menyusuri Kanal Barat, Jumat, pengerjaan peninggian turap dan merapikan bantaran belum terealisasi sesuai rencana. Kondisi itu terlihat di antaranya di Pintu Air Manggarai dan Pintu Air Karet. Dari Pintu Air Karet menuju Stasiun Tanah Abang, seperti di Kelurahan Kebon Melati, Jakarta Pusat, ada dinding turap yang belum terbangun. "Tidak tahu kenapa, tetapi memang dinding pembatas kanal di sini dibiarkan bolong sejak beberapa bulan lalu," kata Darto (49), pemulung ban bekas penghuni rumah bedeng di pinggir rel Kebon Melati yang berhadapan langsung dengan Kanal Barat.

Dinding proyek BKB yang dibiarkan bolong itu lebih kurang sepanjang 10 meter. Kondisi ini dimanfaatkan para penghuni rel membuka warung, gudang barang bekas, hingga akses buang hajat langsung ke kanal. "Kalau air naik saat hujan terus-menerus dan Pintu Air Karet dibuka, biasanya air juga meluap ke sini," kata Darto.

Genangan

Dari Kebon Melati hingga Jatipulo, Tambora, Jembatan Tiga, Penjaringan, hingga kawasan Pantai Indah Kapuk (PIK), pengerjaan penurapan sebenarnya relatif sudah berjalan baik. Namun, pembangunan akses jalan beton tepat di sisi bantaran rata-rata tidak dilengkapi saluran pembuangan air memadai. Akibatnya, genangan kerap terjadi setiap hujan turun. Air juga mengalir ke permukiman yang terletak satu-dua meter di bawah dinding turap, seperti di kawasan Jatipulo dan Grogol Petamburan, Jakarta Barat, serta Pluit, Jakarta Utara.

Selain itu, belum semua sisi kanal tergarap proyek. Di Penjaringan, Jakarta Utara, misalnya, ada kompleks bangunan apartemen yang menjorok hingga ke badan kanal. Tepat di seberang kompleks apartemen tersebut, alat berat dari Departemen Pekerjaan Umum tengah bekerja meninggikan dinding turap.

Pitoyo menambahkan, terbentur berbagai masalah tersebut, proyek peninggian turap dan penertiban bantaran Kanal Barat memang baru sampai kawasan PIK. "Dari PIK hingga ke muaranya di laut belum tergarap," katanya. (NEL/ART) (Kompas, 18/01/2010).

BKB ternyata belum juga tuntas. Penurapan terus dilakukan tetapi terhambat karena warga menempati bantaran kali. Bahkan ada apartemen yang menjorok ke badan kali. Sementara ini, proyek penurapan tersebut baru sampai PIK dan belum tembus ke laut. Artinya, BKB juga tidak berfungsi maksimal. Studi JICA tahun 1997 yang merupakan pengembangan dari studi NEDECO 1973 mempertimbangkan BKB dan Cengkareng Drain sebagai kunci dalam upaya menanggulangi banjir di bagian barat Jakarta. Pada tahun 1973 NEDECO telah menyarankan agar saluran BKB diperlebar pada titik belokan ke utara ke sungai Angke di Pesing untuk menampung banjir dari sungai Grogol dan Sekretaris. Pada daerah di antara BKB dan BKT dibangun polder untuk mengatasi masalah banjir di wilayah yang tanahnya mengalami penurunan (Sawarendro, 2010: 37). Sementara itu penyebab banjir di bagian tengah Jakarta adalah kali Ciliwung, Krukut, dan Cideng.

Masalah tata air di Jakarta yang terkait penanganan banjir terkait dengan tidak efektifnya kinerja pemerintah untuk mengimplementasikan berbagai perencanaan dan *masterplan* yang telah disiapkan. Kinerja pemerintah yang buruk ini menyebabkan banjir dan genangan terus terjadi.

Seiring dengan penambahan penduduk, perluasan dan pembangunan kota, perubahan ekosistem di hulu sungai, perubahan iklim dan keterbatasan menyebabkan persoalan semakin menumpuk dan kompleks. Akhirnya, pemerintah kota hanya mengambil tindakan yang bersifat sementara bahkan cenderung tambal sulam. Misalnya, pengerukan kali menjelang musim hujan dan pembersihan saluran drainase dalam kota yang tahun-tahun sebelumnya sudah pernah dikerjakan.

Dalam dimensi kinerja kota versi Lynch, persoalan tata air meliputi dimensi vitalitas. Vitalitas terlihat dari ketidakmampuan pemerintah kota menyediakan air bersih untuk warga dan komunitas bisnis. Ini menjadi ancaman untuk keberlangsungan kota tersebut. Dalam penyediaan air bersih, pemerintah kota juga mengabaikan metakriteria efisien dan adil. Ongkos produksi air di Jakarta mahal. Pengembangan saluran pemipaan cenderung mengabaikan sebagian warga kota, yaitu masyarakat menengah ke bawah. Ketidakadilan ini disebabkan perusahaan mitra PAM Jaya yang merupakan pihak swasta melihat bahwa daya beli kelompok menengah ke atas lebih bisa diandalkan untuk mendatangkan keuntungan dan pengembalian investasi. Air yang merupakan kebutuhan dasar warga dan merupakan *public good* telah menjadi *private good*. Air sebagai barang yang seharusnya bisa didapatkan oleh semua pihak untuk keberlangsungan hidup ternyata telah terjadi pembatasan melalui mekanisme harga.

Ancaman terhadap vitalitas kota juga datang dari ketidakmampuan pemerintah menyediakan pelayanan air bersih. Warga kemudian mengambil langkah dengan memanfaatkan sumur-sumur dangkal. Sementara itu, usaha perdagangan dan perkantoran memanfaatkan sumur dalam. Akibatnya, permukaan tanah akan menurun. Ancaman penurunan permukaan tanah ini akan merusak infrastruktur lainnya, terutama jaringan pelayanan di bawah tanah. Contohnya adalah menyempitnya drainase di beberapa tempat dan tidak mampu mengalirkan air. Potensi banjir dan genangan akan terjadi. Ancaman lain adalah kesehatan warga kota karena mengonsumsi air yang mengandung bakteri. Pemanfaatan air sumur dangkal yang sudah tercemar akan mengancam kesehatan warga.

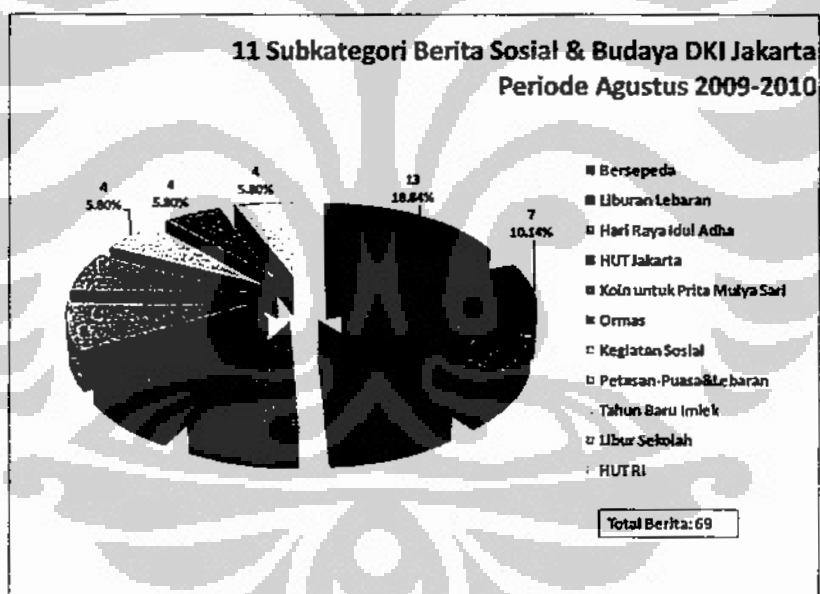
Ancaman vitalitas juga datang dari buruknya penanganan banjir di Jakarta yang merupakan kegagalan mengimplementasikan berbagai perencanaan yang telah disiapkan. Banjir telah menyebabkan warga kehilangan nyawa dan harta benda. Sementara itu, pemerintah kota juga gagal menjaga konsistensi peruntukan ruang kota (*fit*). Pembebasan lahan yang lama prosesnya, bangunan liar di bantaran kali, pengalihan peruntukan untuk kawasan bisnis, dan perilaku warga

yang membuang sampah ke kali menyebabkan sungai, kali dan drainase tidak berfungsi maksimal.

4.2.7 SOSIAL DAN BUDAYA

Total kategori pemberitaan sosial budaya cukup banyak 101 (seratus satu) beritadengan 32 (tiga puluh dua) subkategori. Setelah dipilih subkategori dengan frekuensi yang menonjol ada 11 (sebelas) subkategori dan menjadi 69 (enam puluh Sembilan) berita. Subkategori tersebut adalah bersepeda (13 berita), liburan lebaran (7 berita), Hari Raya Idul Adha (7 berita), HUT Jakarta (7 berita), Koin untuk Prita Mukya Sari (6 berita), Ormas (6 berita), kegiatan sosial (6 berita), petasan-puasan lebaran (5 berita), Tahun Baru Imlek (4 berita), libur sekolah (4 berita), dan HUT RI (4 berita). Secara umum, tidak ada kategori berita yang menonjol yang mempengaruhi frekuensi berita secara keseluruhan.

Tabel 4.23. 11 Subkategori Berita Sosial dan Budaya DKI Jakarta

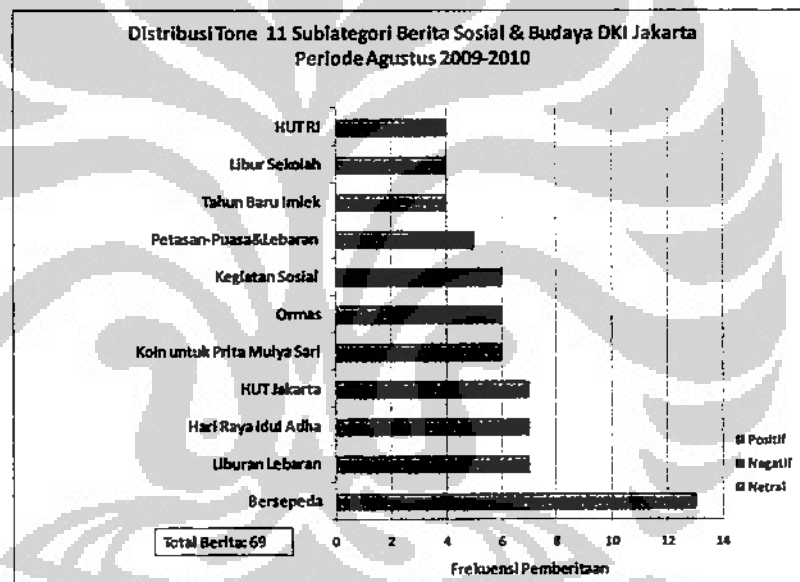


Sementara itu, tone berita didominasi 55 berita positif dan 14 berita negatif. Subkategori bersepeda menampilkan 13 (tiga belas) berita, dan semuanya positif. Subkategori dengan semua beritanya positif adalah pertama kali terjadi dalam analisa berbagai subkategori.

Subkategori lain juga didominasi berita positif. Subkategori liburan lebaran sebanyak 7 (tujuh) berita. Semuanya bertone positif. Subkategori Hari Raya Idul Adha sebanyak 7 (tujuh) berita dengan 6 (enam) berita bertone positif dan 1 (satu) berita bertone negatif. Subkategori HUT

Jakarta ada sebanyak 7 (tujuh) beritadan semuanya bertone positif. Subkategori Koin untuk Prita ternyata juga muncul dalam rubrik metropolitan. Perseteruan seorang warga dengan sebuah rumah sakit swasta menampilkan 6 (enam) berita dan semuanya bertone positif.Subkategori Ormas menampilkan sebanyak 6 (enam) berita, terdiri atas 2 (dua) berita positif dan 4 (empat) berita negatif. Subkategori kegiatan sosialk terdiri atas enam (6) berita dan semuanya negatif. Subkategori petasan-puasa dan lebaran menampilkan sebanyak lima (berita) dengan3 (tiga) berita bertone positif dan 2 (dua) berita bertone negatif. Subkategori Tahun Baru Imlek dan liburan sekolah dengan 4 (empat) beritadansemuanya bertone negatif. Terakhir, subkategoriHUT RI dengan 4 (empat) berita dengan 3 (tiga) berita positif dan 1 (satu) berita negatif.

Tabel 4.24. Distribusi Tone 11 Subkategori Berita Sosial dan Budaya DKI Jakarta



Subkategori bersepeda menampilkan jumlah berita terbanyak. Belakangan ini, bersepeda telah menjadi gaya hidup sebagian warga Jakarta. Mereka bergabung dalam komunitas yang mengkampanyekan kendaraan anti macet, sehat dan ramah lingkungan. Berikut berita *Kompas* terkait hal tersebut.

"Bikers", Singgahlah ke Rumah Sepeda Indonesia

KOMPAS/ANDY RIZA HIDAYAT

Jejaring pengguna sepeda di Indonesia terus berkembang. Mereka kini memiliki Rumah Sepeda Indonesia di Jalan Ahmad Dahlan, Nomor 20, Kebayoran Baru, Jakarta Selatan. Di sini, bikers atau julukan pesepeda itu dapat menemukan dunianya, dunia mengayuh yang menyehatkan pengendaranya. Pesepeda atau siapa pun Anda bisa membeli sepeda baru, suku cadang sepeda, kaus, tas, sepatu, atau menikmati fasilitas bengkel maupun melihat

kegiatan bersepeda dalam satu bulan ke depan. Anda boleh mampir untuk sekedar menambah wawasan tentang sepeda, nikmatilah obrolan dengan pegiat Bike to Work (B2W).

Seto, karyawan swasta di Jalan Wijaya, Jakarta Selatan, tergoda dengan konsep rumah sepeda. Begitu singgah, Seto langsung mencari informasi ke Sekretariat Rumah Sepeda Indonesia, kemudian melihat ruang pameran sepeda dan suku cadang, foto-foto di dinding, maupun mengobrol. Selasa (25/5) menjelang siang, suasana di Rumah Sepeda sepi. Selain Seto dan seorang tamu lain, hanya ada pihak sekretariat dan bikers Aki Supri (33) di tempat ini. Aki menyapa Kompas, "Ada yang saya bantu, Om? Nama saya Aki," sapanya.

Panggilan "Om" merupakan sapaan akrab di komunitas B2W kepada pesepeda laki-laki, sedangkan bagi perempuan, sapaannya "Tante". Panggilan ini menjadi kebiasaan sejak Ketua Umum B2W Indonesia Toto Sugito memopulerkan istilah ini. Aki merupakan senior dalam B2W. Mantan kurir Kepolisian Resor Jakarta Selatan ini bergabung dengan B2W sejak awal pendirian komunitas pada 2005. Aki singgah ke Rumah Sepeda untuk rehat setelah menempuh jalur Pondok Labu-BSD-Radio Dalam-Jalan Wijaya-AD 20. Aki "wajib" singgah ke tempat ini karena berkepentingan menawarkan jasa perbaikan sepeda bagi bikers di mana pun. "Saya juga jual suku cadang sepeda. Semua ada di dalam tas ini," kata lajang ini sambil menunjukkan tas ransel.

Lewat tengah hari, Nuel (27), pegawai rumah produksi iklan di Kemang, turut singgah. Nuel memasang rim cakram pada sepeda. Nuel dan Aki membuka pembicaraan, lalu keduanya langsung saling membantu.

Komunitas

Rumah Sepeda Indonesia ini bukanlah yang pertama di Jakarta. Humas B2W Fannie Waldhani mengatakan, Rumah Sepeda Indonesia sebelumnya berada di Jalan Wijaya I Nomor 8, Jakarta Selatan. Rumah Sepeda yang baru ini menempati lahan yang lebih luas. Saat peresmian Rumah Sepeda, Minggu lalu, pegiat komunitas B2W juga meresmikan rumah mereka di dunia maya, yaitu www.b2w-indonesia.or.id. Rumah maya ini menjadi tempat komunikasi sekaligus bertukar pikiran sesama anggota B2W. Mereka juga menampilkan berita-berita media massa yang mengulas tentang kegiatan bersepeda.

Pembentukan B2W berawal dari pegiat sepeda di Komunitas Jalur Pipa Gas. Komunitas ini merupakan pencinta sepeda gunung yang sering melakukan kegiatan bersepeda bersama. Anggota komunitas ini kemudian melahirkan komunitas pekerja bersepeda atau Bike to Work Community, yang kemudian melakukan kampanye penggunaan sepeda ke tempat kerja. Selanjutnya, komunitas ini mendeklarasikan diri pada 27 Agustus 2005 di Balai Kota DKI Jakarta.

Namun, pencinta sepeda belum merasa nyaman melaju di jalanan Ibu Kota. Bukan sekali, dua kali pengguna sepeda bersinggungan dengan kendaraan bermotor, bahkan ada pengguna sepeda yang meninggal karena tertabrak mobil. Pengguna kendaraan bermotor sering membuat pengguna sepeda harus ke luar dari badan jalan.

Apa pun kondisi jalanan Ibu Kota, pegiat B2W selalu menghidupkan gagasan agar jalanan Jakarta lebih ramah dan lebih sehat. (Andy Riza Hidayat) (Kompas, 26/05/2010).

Pesepeda menghendaki mereka mendapatkan jalur khusus sepeda. Selama ini pesepeda tersingkir oleh sepeda motor karena jalur mereka disebelah kiri jalan juga merupakan jalur yang dilewati sepeda motor. Permintaan gerakan pesepeda ini ternyata belum mendapatkan apresiasi dari pemerintah kota. Permintaan komunitas ternyata dijawab oleh Gubernur DKI Jakarta Fauzi bahwa jumlah pesepeda belum mencapai angka yang signifikan untuk mendapatkan jalur sepeda. Berbeda dengan beberapa kota lainnya, misalnya Bandung dan Yogyakarta, jalur sepeda disediakan pemerintah kota tanpa melihat jumlah peseda. Akan tetapi, Dewan Perwakilan Rakyat Daerah (DPRD) DKI Jakarta menyambut aspirasi ini. Mereka memasukan kebutuhan

pembangunan jalur sepeda di dalam RTRW 2010–2030 (*Kompas*, 14/02/2011). Belakangan, pemerintah kota kemudian mulai menginisiasi untuk membangun jalur sepeda.

Kepala Dinas Perhubungan DKI Jakarta Udar Pristono mengatakan, untuk menerapkan usulan dalam Raperda RTRW DKI 2010–2030, pihaknya telah mendapatkan sedikitnya 3 (tiga) konsep. Konsep tersebut adalah *bike path*, yakni pemisahan jalur sepeda dari kendaraan bermotor; *bike line*, yaitu jalur sepeda disatukan dengan kendaraan bermotor; dan *bike road*, yaitu jalur sepeda yang dibatasi dan dilengkapi marka. Ketiga konsep ini sama-sama memberikan peluang pembangunan jalur khusus untuk pesepeda (*Kompas*, 15/02/2011). Akan tetapi, pemerintah kota perlu mengkampanyekan penggunaan sepeda untuk mengurangi beban kota akibat polusi kendaraan bermotor.

Moda transportasi ramah lingkungan ini menjadi pilihan transportasi di beberapa kota dunia. London menyewakan sepeda untuk angkutan dalam kota. Apalagi dibandingkan dengan sepeda motor, sepeda lebih ramah lingkungan dan hemat. Sebaliknya, pertumbuhan sepeda motor yang cenderung menambah kemacetan dan polusi serta tidak efisien karena hanya bisa dinaiki beberapa orang saja terus bertambah. Karenanya, kebijakan pemerintah kota untuk membangun jalur sepeda adalah sebuah *political will*. Secara umum, sepeda adalah moda transportasi yang lebih murah pengadaannya dan pemeliharaannya dari sepeda motor.

Bersepeda juga merupakan suatu gaya hidup baru bahkan tumbuh menjadi gerakan. *Bike2Work* adalah komunitas pesepeda terbesar bahkan memiliki cabang di berbagai kota. Sesuai dengan namanya, komunitas ini menjadikan sepeda sebagai moda transportasi utama, yaitu sepeda sebagai moda transportasi untuk bekerja. Komunitas dan tempat bermain sepeda tumbuh di berbagai tempat di kota Jakarta dan Botabek. Pertumbuhan komunitas ini sejalan dengan tempat bermain sepeda, misalnya Jalur Pipa Gas di Tangerang Selatan. Komunitas ini yang menjadi inisiator *Bike2Work*. Komunitas juga ada berdasarkan jenis sepeda, misalnya komunitas sepeda lipat atau komunitas sepeda jama dulu yang sedang trend. Ini merupakan gaya hidup urban.

Gaya hidup bersepeda memperkuat *sense of place* terhadap Jakarta. Kegiatan bersepeda, baik untuk bekerja maupun untuk sekedar kesenangan, telah membangun komunitas. Komunitas ini membangun identitas yang berbasiskan tempat, yaitu Jakarta. Sementara itu, Jakarta sendiri

adalah tempat mencari nafkah dan pilihan tempat tinggal. Pilihan komunitas tersebut untuk membangun gerakan bersepeda menunjukkan adanya *sense of place* terhadap Jakarta.

Gaya hidup urban lain adalah mudik lebaran. Lebaran merupakan momentum untuk pulang ke kampung halaman bagi sebagian warga kota. Ini memperkuat ciri masyarakat yang mengidentifikasi dirinya pada suatu tempat dan peristiwa tertentu. Sebagian warga DKI Jakarta adalah migran yang datang dari berbagai kota di Indonesia. Jika penduduk DKI dilihat berdasarkan etnis, jumlah terbesar adalah etnis Jawa sebanyak 35,16 persen diikuti etnis Betawi sebanyak 27,52 persen, etnis Sunda sebanyak 15,27 persen, etnis Tionghoa sebanyak 5,53 persen, etnis Batak 3,61 persen, etnis Minangkabau 3,18 persen, etnis Melayu 1,62 persen, etnis Bugis 0,59 persen, etnis Madura 0,57 persen, etnis Banten 0,25 persen, dan etnis Banjar 0,10 persen (BPS DKI Jakarta, 2005). Sedangkan berdasarkan agama, penduduk Jakarta beragama Islam 84,4 persen, Kristen Protestan 6,2 persen, Katolik 5,7 persen, Hindu 1,2 persen, dan Buddha 3,5 persen. Setiap etnis memiliki agama yang mayoritas dan melakukan kebiasaan mudik ketika Lebaran untuk penduduk beragama Islam hampir ke seluruh wilayah di Indonesia, khususnya di pulau Jawa dan Sumatera.

Perjalanan mudik merupakan perjalanan mencari identitas kembali ke tempat asal. Sementara itu bagi warga "penduduk asli" Jakarta, etnis Betawi merayakan lebaran dengan menamakan Lebaran Betawi. *Kompas* mendeskripsikan Lebaran Betawi tersebut.

Kebersamaan Orang Betawi Merayakan Lebaran...

KOMPAS/BAHANA PATRIA GUPTA

Abdul Manaf (52), warga Petukangan Utara, Kecamatan Pesanggrahan, Jakarta Selatan, Minggu (20/9), mempersiapkan kue china atau kue keranjang pada hari Lebaran. Ini merupakan salah satu tradisi budaya yang masih terus terpelihara. Setiap Lebaran, Warga Betawi selalu menyiapkan dodol, daging kerbau, dan kue china sebagai menu untuk menjamu tamu.

Lebaran menjadi momen istimewa bagi masyarakat Betawi. Tak heran, aneka jenis makanan dan minuman tradisional serta aktivitas khas Betawi dalam penyambutan datangnya hari kemenangan tersebut selalu terasa meriah di kampung-kampung yang masih dihuni warga asli Jakarta itu.

Minggu (20/9), rumah kabaya setengah modern di kelurahan Meruya Selatan, Kecamatan Kembangan, Jakarta Barat, itu mulai riuh. Makanan dikeluarkan dari dalam rumah khas Betawi itu. Keluarga Sati (69) sudah berkumpul menyambangi ibu, mertua, juga nenek mereka. "Alhamdulillah, anak-anak gue masih gagah aja," celetuk Sati melihat anak lelakinya memasuki dapur rumah. Dia langsung memeluk anaknya. Anggota keluarga yang lain akhirnya tertawa menimpali sehingga suasana terasa lebih ramai.

Kemeriahan semacam itu juga jamak tampak di perkampungan Betawi di Petukangan Utara, Kecamatan Pesanggrahan, Jakarta Selatan. Persiapan penyambutan bahkan mereka lakukan sejak beberapa hari sebelum Lebaran, seperti membuat rangkaian petasan, dodol, dan menyiapkan aneka masakan.

Kemeriahan di kampung itu memuncak mulai malam takbiran. Jalan yang gelap, di persimpangan jalan, pertigaan, dan di perempatan jalan dipasang penerangan, biasanya obor.

"Malam ini enggak boleh ada tempat yang gelap karena malam inilah setan-setan kembali dilepas dari kerangkengnya. Udara Betawi dipenuhi gema takbir yang terdengar dari berbagai masjid dan mushala yang menggunakan pengeras suara," tutur Abdul Mujib (59), salah satu tokoh masyarakat di Kampung Petukangan Utara.

Lepas shalat Id, desing petasan terdengar di sejumlah sudut kampung. Tawa ceria anak-anak terdengar menyusul letupan petasan renteng yang besarnya seukuran cabai rawit itu.

Sebagai anak tertua, Mujib menerima banyak kunjungan sanak saudaranya. Adik, keponakan, ipar, cucu, dan tetangga silih berganti datang ke rumahnya. Saat kunjung-mengunjungi inilah orang-orang tua akan dikerubungi anak-cucunya yang kadang minta uang Lebaran.

"Orang yang lebih tua memang tak harus mengunjungi, tetapi keluar uang paling banyak karena tradisinya ngasih ke anak-anak. Apalagi, anak-anak sekarang enggak mau kalau cuma dikasih Rp 1.000, maunya Rp 10.000 atau Rp 20.000," kata Abdul Manaf (55), warga Petukangan Utara.

Makan bersama

Seusai saling mengunjungi, umumnya dilanjutkan dengan makan bersama keluarga besar di tempat saudara tertua. Hidangan utamanya adalah ketupat, sayur sambal godok, semur daging kerbau, opor ayam, kerupuk udang, dan acar. Bagi masyarakat Betawi, hidangan itu hanya ada saat Lebaran.

Sementara itu, untuk menyambut kerabat ada penganan kecil, seperti tampak di teras rumah Abdul Manaf. Umumnya keripik singkong, rengginang, kue biji ketapang, kue china, tape uli, dan dodol. Tiga penganan terakhir merupakan sajian yang kerap tersedia dan menjadi tradisi masyarakat Betawi untuk disuguhkan saat Lebaran.

Kue china yang dimaksud identik dengan kue keranjang yang kerap digunakan dalam berbagai prosesi etnis Tionghoa. Namun, kue ini justru menjadi bagian dari tradisi Lebaran di masyarakat Betawi. Maksudlah, Betawi tak terlepas dari akulturasi budaya China-Arab-Betawi yang membentuk kesatuan kultur warga Betawi. "Biasanya juga harus ada daging kebo (kerbau). Ukurannya bisa ribut same bini (istri) kalau enggak ada. Biar sepotong juga mesti ada, dah," kata Sufiani (43), adik keempat Abdul Manaf.

Hari itu di teras rumah Abdul Manaf sudah berkumpul sejumlah pria yang tak lain adalah saudara dan kerabatnya. Sebagai salah satu anak yang dituakan, rumahnya kerap menjadi tempat berkumpul keluarga besar. "Tradisi Betawi dari dulu seperti ini. Setelah bersilaturahmi ke tetangga dan kerabat, kami kumpul di rumah saudara tertua, sambil menikmati hidangan khas Betawi," tutur Manaf.

Para pria yang berkumpul itu tinggal tak jauh dari rumah Manaf, bahkan rumah-rumah mereka ada yang hanya bersebelahan atau persis di depan rumah. Memang seperti itulah cara bertempat tinggal keluarga di masyarakat Betawi, yakni mendirikan rumah di satu areal tanah milik orangtua mereka. "Prinsip orang Betawi itu, kan makan enggak makan yang penting kite ngumpul, ya enggak?" kata Manaf kepada lima saudaranya yang siang itu berkumpul. "Iya, memang begitu orang Betawi," kata Sufiani (43).

Di tengah modernitas dan tekanan modal yang meminggirkan warga Betawi, mereka tetap bertahan dengan kesederhanaan perayaan, tetapi sebaliknya justru kaya nilai, antara lain rasa kebersamaan. Dan, Lebaran masih jadi momen peneguhan atas kesederhanaan tradisi perayaan dan kebersamaan itu di Betawi. (M BURHANUDIN/ANTONY LEE)(Kompas, 23/09/2010).

Lebaran Betawi menunjukkan *place identity* terbentuk dari *sense of place* dan *sense of occasion*.

Peristiwa lebaran yang terjadi di tanah orang Betawi memperkuat identitas Jakarta bagi etnis

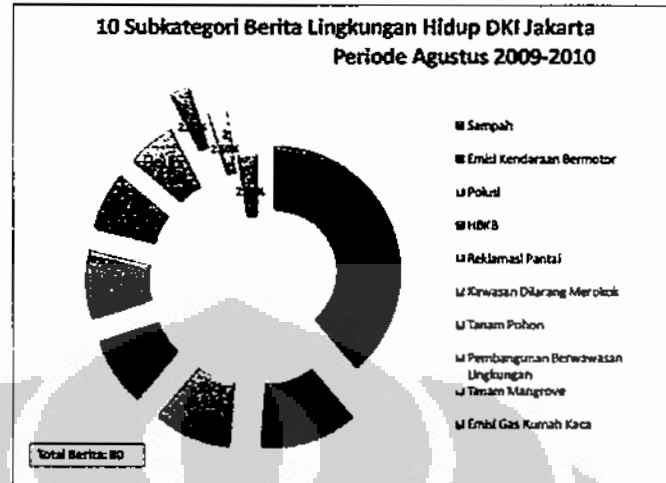
Betawi di Jakarta. Berbeda dengan etnis lain seperti Jawa, Sunda, Minangkabau, dan lainnya, identitas Jakarta lebih dirasakan karena adanya *place dependence*, yaitu tempat yang memiliki nilai fungsional. Jakarta adalah tempat mencari nafkah dan tempat tinggal etnis lainnya. Dalam jangka panjang karena manfaat fungsional yang didapatkan suatu tempat bisa menjadi *place identity* juga bagi seseorang karena terlahirnya *sense of place*. Karenanya banyak juga etnis selain Betawi yang tidak merayakan Lebaran di kampung asalnya. Bisa juga karena *sense of place* dengan lokasi asal juga sudah terputus. Misalnya, tidak memiliki tempat tinggal dan saudara lagi di tempat asal.

Sementara itu bagi etnis Betawi, Lebaran memperkuat *place identity*. Kebiasaan menjelang Lebaran, seperti penyiapan makanan dengan menu tertentu dan acara silaturahmi keluarga, merupakan peristiwa yang memperkuat hubungan seseorang dengan tempat. Karenanya, Lebaran bagi warga Jakarta, pendatang dan asli, merupakan bentuk dari penguatan dari *place identity* tempat asal.

4.2.8 LINGKUNGAN HIDUP

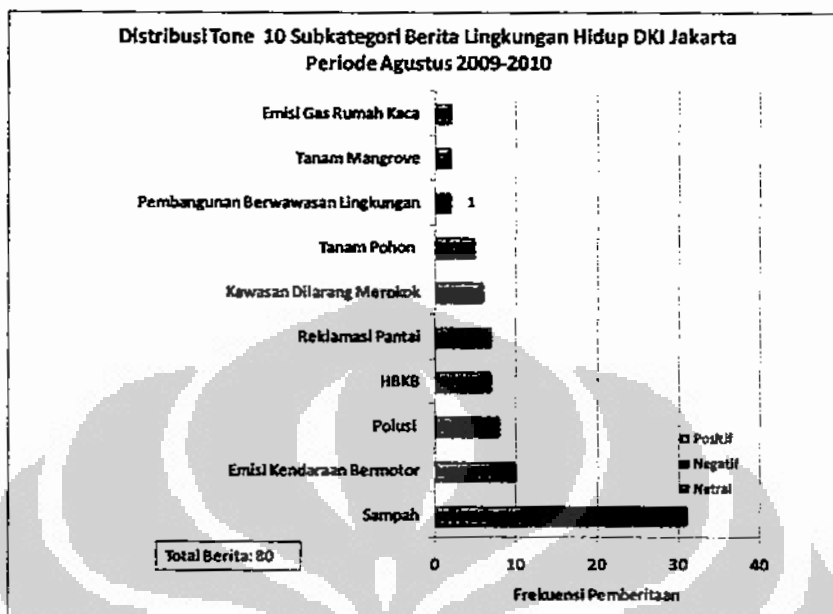
Setelah disaring berdasarkan 10 (sepuluh) subkategori berdasarkan frekuensi pemunculan terbanyak, maka kategori lingkungan hidup mendapatkan subkategori sampah (31 berita), emisi kendaraan bermotor (10 berita), polusi (8 berita), HBKB (7 berita), reklamasi pantai (7 berita), kawasan dilarang merokok (6 berita), tanam pohon (5 berita), pembangunan berwawasan lingkungan (2 berita), penanaman mangrove (2 berita) dan emisi gas rumah kaca (2 berita). Kesepuluh subkategori ini didominasi oleh pemberitaan tentang sampah. Sementara itu, subkategori yang paling sedikit adalah pemberitaan tentang pembangunan berwawasan lingkungan, penanaman mangrove dan emisi gas rumah kaca.

Tabel 4.25. 10 Subkategori Berita Lingkungan Hidup DKI Jakarta



Dari 80 (delapan puluh) berita dan 10 (sepuluh) subkategori, ada 46 (empat puluh enam) berita bertone positif dan 34 (tiga puluh empat) berita bertone negatif. Artinya, pemberitaan kategori lingkungan hidup berpotensi melahirkan citra positif. Subkategori sampah memiliki berita bertone positif sebanyak 11 (sebelas) berita dan 21 (dua puluh satu) berita bertone negatif. Subkategori emisi kendaraan bermotor dengan berita bertone positif sebanyak 8 (delapan) berita dan berita bertone negatif 2 (dua) berita. Subkategori polusi dari 8 (delapan) berita, ada 3 (tiga) berita bertone positif dan 5 (lima) bertone negatif. Subkategori HBKB memiliki 6 (enam) berita bertone positif dan 1 (satu) berita bertone negatif. Subkategori reklamasi pantai ada 2 (dua) berita positif dan 5 (lima) berita negatif. Subkategori kawasan dilarang merokok ada 6 (enam) berita bertone positif. Subkategori tanam pohon ada 5 (lima) berita bertone positif. Subkategori pembangunan berwawasan lingkungan ada 1 (satu) berita positif dan 1 (satu) berita negatif. Sedangkan subkategori emisi rumah kaca dan penanaman mangrove masing-masing 2 (dua) berita bertone positif. Secara kuantitatif, pemberitaan bertone positif mendominasi.

Tabel 4.26. Distribusi Tone 10 Subkategori Berita Lingkungan Hidup Jakarta



Berdasarkan BPS data tahun 2010, produksi sampah Jakarta tahun 2009 sehari mencapai 28.286 meter kubik perhari. Produksi sampah tersebut menurun dibandingkan tahun 2008, yaitu sebanyak 29.217 meter kubik. Sementara itu, produksi sampah perhari dari tahun 2004 berturut adalah 27.996 meter kubik, tahun 2005 sebanyak 26.264 meter kubik, tahun 2006 sebanyak 26.444 meter kubik, dan tahun 2007 sebanyak 26.254 meter kubik. Sampah ini tidak saja dihasilkan oleh penduduk DKI Jakarta yang mencapai hampir 10 juta jiwa tetapi juga dihasilkan oleh para komuter yang bekerja siang hari di Jakarta, yang jumlahnya hampir 3 juta jiwa. Sementara, pemerintah kota belum memiliki Rencana Induk Sampah. Rencana Induk Sampah yang dimiliki DKI Jakarta telah berakhir pada tahun 2005. Sementara itu Rencana Induk Sampah 2010–2030 terhambat. Berikut *Kompas* memberitakannya.

DKI Perlu Rencana Induk Sampah

Jakarta, Kompas - DKI Jakarta perlu memiliki rencana induk sistem pengelolaan sampah sebagai pedoman penanganan sampah. Rencana induk yang dimiliki DKI Jakarta telah berakhir tahun 2005.

Pengamat persampahan, Sri Bebasari, Minggu (3/1) di Jakarta, mengatakan, rencana induk (master plan) sistem pengelolaan sampah seharusnya sudah tersusun tahun 2007 dan dibuat untuk 20 tahun ke depan. "Hingga kini belum ada rencana induk yang mengatur persoalan sampah di DKI Jakarta. Padahal, rencana induk ini sangat penting sebagai pedoman pemerintah mengatasi persoalan sampah yang kian hari kian menumpuk," ucap Sri Bebasari.

Rencana induk sampah yang pernah dimiliki DKI Jakarta dibuat tahun 1987 dengan bantuan JICA dan berakhir tahun 2005. Data Dinas Kebersihan DKI Jakarta menunjukkan, tahun 2008 sampah yang dihasilkan warga 6.594,72 ton atau 29.676,24 meter kubik per hari.

Kepala Dinas Kebersihan DKI Jakarta Eko Bharuna mengakui, pembuatan rencana induk sistem pengelolaan sampah 2010-2030 tersendat. Salah satu persoalannya adalah dukungan anggaran untuk merampungkan pembuatan rencana induk. "Tanpa rencana induk, rencana pengolahan sampah yang sudah dirancang bisa diubah lagi jika ada pergantian pimpinan. Kalau rencana terus berubah, masalah sampah tentu akan sulit teratasi," ucap Eko.

Saat ini Pemprov DKI sedang menata dua tempat pengolahan sampah terpadu (TPST) di Bantargebang, Bekasi, dan di Ciangir, Kabupaten Tangerang. Dua TPST itu tidak lagi menggunakan sistem pembuangan sampah terbuka, tetapi pengolahan sampah dengan sistem sanitary landfill. Pada tahap uji coba, hasil pengolahan sampah di TPST Bantargebang akan menghasilkan listrik 2 megawatt. Listrik adalah produk sampingan dari pengolahan sampah. Sementara TPST Ciangir ditargetkan berfungsi total awal 2012. Selain menampung sampah DKI, TPST Ciangir juga menampung sampah dari daerah sekitar. Selain itu, ada tiga TPST di dalam kota, yakni di Cakung Cilincing, Marunda, dan Sunter. Tiga TPST itu akan difungsikan untuk mengurangi sampah yang dikirim ke Bantargebang. (ART) (Kompas, 4/01/2010).

Sampah-sampah tersebut tidak semuanya terangkut atau memiliki residu. Residu sampah pada tahun 2009 adalah 3.962 meter kubik. Residu terjadi karena sampah yang terangkut hanya 24.322 meter kubik. Residu terjadi tiap tahun dan bahkan memiliki kecenderungan untuk meningkat. Residu sampah pada tahun 2004 cukup besar, yaitu sebanyak 2.041 meter kubik. Setelah itu pada tahun berikut 2005, 2006, dan 2007 menunjukkan penurunan residu yang signifikan. Residu pada tahun 2005 adalah 818 meter kubik, tahun 2006 sebanyak 540 meter kubik dan tahun 2007 sebanyak 692 meter kubik. Pada tahun 2008, residu tersebut mulai naik lagi secara signifikan menjadi 4.461 meter kubik. Pertanyaannya yang kemudian muncul adalah dimana residu tersebut berada.

Sampah DKI Jakarta selama diolah di Tempat Pengolahan Sampah Terpadu (TPST) Bantargebang, Bekasi. Lokasi pengolahan sampah yang bukan berada di wilayah administratif DKI Jakarta ini jugabeberapa kali menimbulkan masalah. Warga dan pemerintah kabupaten Bekasi menghendaki kompensasi yang kadang-kadang menyebabkan pengiriman sampah terhenti. Jika ini terjadi, maka sampah menumpuk di tempat-tempat penampungan menimbulkan bau tak sedap. Jakarta juga memiliki pembuangan sampah di dalam kota, yaitu TPST Cakung Cilincing, TPST Marunda, dan TPST Sunter. Sementara itu, pemerintah kota juga akan memfungsikan TPST Ciangir bekerja sama dengan pemerintah kota Tangerang. TPST Bantargebang dan TPST Ciangir dalam tahap uji coba untuk memproduksi listrik dari sampah. Diperkirakan, TPST Bantargebang akan menghasilkan listrik sebesar 2 (dua) megawatt.

Komposisi sampah di Jakarta terbanyak semenjak tahun 2005-2009 adalah sampah organik. Sampah ini mencapai 55,37 persen dari total komposisi sampah. Sampah organik adalah sisa makanan dan tumbuhan. Sisa makanan bersumber dari sampah perorangan, rumah tangga, dan

komersial, seperti restoran. Komposisi kedua adalah sampah kertas. Jumlahnya sebanyak 20,57 persen. Produsen utama sampah kertas adalah perkantoran. Komposisi ketiga adalah sampah plastik sebanyak 13,25 persen. Plastik adalah sampah yang diproduksi dunia perdagangan dan industri.

Terkait komposisi sampah terbesar, organik, merupakan jenis sampah yang tidak sulit untuk didaurulang. Sampah jenis ini mudah diolah menjadi kompos yang bisa dikerjakan dalam unit kecil, misalnya pada skala rumah tangga dan lingkungan RT atau RW. Karenanya, pemerintah kota memberdayakan warga untuk melakukannya. Apalagi undang-undang telah mengaturnya. Berikut laporannya.

Mengolah Sampah Kawasan ala TPST Rawasari

Ada 24 tumpukan sampah tertata di ruangan terbuka seluas 250 meter persegi. Tiap tumpukan dibuat sepanjang 6 meter dengan lebar 2 meter dan tinggi 1,5 meter. Anehnya, tidak ada bau menyengat di tempat itu. Itulah suasana di tempat pengolahan sampah terpadu (TPST) skala kawasan, yang terletak di Rawasari, Jakarta Pusat. Setiap hari lima gerobak sampah dikirim ke TPST ini. Satu gerobak mengangkat dua meter kubik sampah.

Sampah dari RW 01 dan RW 02 Kelurahan Cempaka Putih Timur itu langsung dipilah lima pekerja di situ. Pemilahan saat sampah masih "segar" inilah yang menjadi kunci hilangnya bau busuk sampah. Sampah yang mudah membusuk ditumpuk menjadi satu. Kalau ukuran sampah terlampau besar, seperti batang pohon, sampah dicacah terlebih dahulu. Setiap hari terdapat sekitar 500 kilogram (kg) sampah yang mudah terurai.

Sementara sampah yang tidak mudah terurai dipilah lagi. Kertas dan botol plastik dikumpulkan untuk dijual. Kirakira terdapat 80 kg sampah jenis ini setiap hari.

Sampah yang tersisa dengan bobot sekitar 400 kg dikembalikan ke tempat pengolahan sampah Suku Dinas Kebersihan Jakarta Pusat, tepat di depan TPST. Sampah jenis ini tidak bisa diolah, pun tidak laku dijual, sehingga dikembalikan ke TPST Bantargebang. Sampah-sampah mudah terurai itulah yang dikumpulkan dalam gundukan-gundukan. Dalam empat bulan, sampah akan berubah menjadi pupuk kompos. Tentu saja disiram air tiap hari dan dibalik secara berkala agar pembusukan sempurna. Saat ini TPST sedang mencoba mengikutsertakan plastik biodegradable alias plastik mudah terurai dalam pengolahan sampah jadi kompos. Jika uji coba berhasil, plastik yang dibuat dari bahan mudah terurai tidak lagi menambah tumpukan sampah yang sulit terurai.

Pupuk yang merupakan produk sampingan pengolahan sampah di TPST ini dijual Rp 1.500 per kg atau Rp 20.000 untuk kemasan 20 kg. Setiap gundukan menghasilkan 600 kg kompos. "Aktivitas ini sudah kami lakukan sejak tahun 2000," ucap Ny Suwarso, koordinator TPST Rawasari. Pada awalnya, TPST ini dikelola Badan Pengkajian dan Penerapan Teknologi. Sejak tahun 2009, TPST Rawasari dipindahtangankan ke Dinas Kebersihan DKI Jakarta. Pengolahan sampah di TPST Rawasari bisa lebih banyak karena ruang yang ada masih tersisa. Apa daya, tenaga kerja yang ada sangat terbatas.

Dengan tenaga yang ada sekarang, hidup TPST ini masih menunggu subsidi pemerintah. Maklum, pengolahan sampah di DKI Jakarta belum melibatkan peran serta masyarakat untuk membayar biaya pengolahan. Pengamat persampahan, Sri Bebasari, menghitung, kebutuhan biaya pengolahan sampah bisa mencapai Rp 100.000- Rp 150.000 per keluarga per bulan.

Kalau saja TPST serupa ini semakin menjamur, persoalan sampah di DKI bisa dikurangi. Jalan menuju pengurangan sampah masih membutuhkan dukungan regulasi dan rencana induk untuk memantapkan langkahnya. (ART) (Kompas, 04/01/2010).

Sejauh ini telah ada masyarakat yang melakukannya. TPST Rawasari di atas adalah salah satu contohnya. Dengan melakukan pemilahan sampah, produksi sampah akan berkurang bahkan sampah mampu memberikan nilai tambah secara ekonomi. Pemerintah kota tinggal mengolah sisanya. Pemilahan dan pengolahan sampah dengan memberdayakan warga ini memberi banyak manfaat bagi kota. Produksi sampah berkurang, ada keuntungan ekonomis, serta mengurangi alokasi anggaran dan tenaga kerja untuk penyelenggaraan pengelolaan sampah. Dan yang tak kalah pentingnya adalah membuka lapangan kerja. Berita terkait pengelolaan sampah dengan baik dan pemberdayaan warga akan melahirkan berita dengan tone positif. Artinya, pengelolaan sampah dengan tepat akan mendapat apresiasi dari media cetak.

Subkategori yang saling berhubungan adalah emisi kendaraan bermotor, polusi, dan HBKB. Berita *Kompas* di bawah menunjukkan bahwa Jakarta adalah kota dengan kualitas udara terburuk ketiga di dunia setelah Mexico City dan Bangkok. Penyebabnya adalah pertumbuhan kendaraan bermotor yang luar biasa pesatnya.

Kota Jakarta Masih Terburuk Ketiga Sedunia

Jakarta, Kompas - Predikat sebagai kota dengan kualitas udara terburuk ketiga di dunia masih melekat pada DKI Jakarta. Peringkat berdasarkan penelitian Organisasi Kesehatan Dunia itu diumumkan pada 2006 dan menempatkan Jakarta di bawah Mexico City dan Bangkok. Hingga kini, kondisi Jakarta belum membaik.

"Penelitian Organisasi Kesehatan Dunia itu biasanya dievaluasi antara tiga-lima tahun sekali. Selama tiga tahun terakhir, saya tidak melihat perbaikan signifikan di Jakarta. Tingkat polusi udara belum teratasi karena banyaknya kendaraan pribadi dan angkutan umum bobrok yang mencerminkan buruknya transportasi publik," kata Ketua Kelompok Studi Arsitektur Lanskap Indonesia Nirwono Yoga, Kamis (27/8)....(NEL) (Kompas, 28/08/2009).

Berdasarkan data BPLHD 2008, Jakarta memiliki 14 (empat belas) lokasi pemantauan kualitas udara. Lokasi tersebut tersebar di seluruh kotamadya terbanyak di Jakarta Selatan dengan 4 (empat) lokasi pemantauan. Sedangkan lokasi-lokasi tersebut juga tersebar di lokasi perkantoran, pemukiman, rekreasi, industri dan niaga. Studi yang dilakukan Saputra berdasarkan laporan BPLHD menyimpulkan bahwa fluktuasi indeks polusi udara di Jakarta dari tahun 2001–2006 masuk dalam kategori cukup sehat bahkan cenderung stabil. Dari hasil penghitungan statistik, penggunaan tanah di Jakarta mempengaruhi indeks polusi udara kecuali tahun 2001 (2008). Akan tetapi, hasil studi ini berlawanan dengan peringatan yang disampaikan *World Health Organization* (WHO) bahwa Jakarta merupakan salah satu kota dengan polusi terburuk di dunia. Polusi udaranya menyebabkan gangguan infeksi saluran pernafasan atas atau ISPA, mata perih, dan timbal hasil pembakaran kendaraan bermotor yang terhirup dapat menyebabkan

penyakit berbahaya. Karenanya, pemerintah kota mencoba mengurangi tingkat polusi tersebut dengan melakukan razia terhadap kendaraan yang tidak lolos uji emisi kendaraan. Batas emisi kendaraan memiliki dasar hukum, yaitu Peraturan Daerah Nomor 2 Tahun 2005 tentang Pencemaran Udara dan Emisi Gas Buang Kendaraan Bermotor. Akan tetapi, program ini sulit untuk dijalankan karena lemahnya kesadaran warga yang tidak diikuti dengan kampanye yang memadai dan penegakan aturan hukum. Disamping itu, bengkel uji emisi jumlahnya masih terbatas.

Upaya lain pemerintah kota adalah menetapkan Hari Bebas Kendaraan Bermotor (HBKB). HBKB dilaksanakan pada hari Minggu dengan lokasi-lokasi berbeda. Biasanya, lokasi merupakan jalan utama yang pada hari kerja penuh dengan kendaraan, seperti Jl. Thamrin dan Jl. Sudirman. Warga juga memanfaatkan kosongnya jalan-jalan utama itu untuk melakukan aktivitas lain, misalnya berolahraga. Para pedagang kaki lima juga sering menjajakan dagangan ketika HBKB diberlakukan. Ternyata semua upaya belum banyak membuahkan hasil. Tingkat polusi Jakarta masih mencapai 7 (tujuh) kali lipat dari standar WHO, yakni 150 mikrogram per meter kubik debu (*Kompas*, 20/04/2011).

Persoalan sampah merupakan ancaman terhadap vitalitas, yaitu *safety*. Sampah yang menumpuk dan tidak terurus akan mendatangkan penyakit dan bau busuk. Kesehatan warga terancam dan suatu lokasi akan dihindari. Ini menyebabkan memburuknya citra suatu lokasi jika sampah menumpuk dan menyebarkan bau busuk. Sebaliknya kalau dilihat dari dimensi efisiensi, sampah yang terurus bisa mendatangkan manfaat bagi warga. Sampah bisa menjadi sumber energi, diubah menjadi barang ekonomi dan menciptakan lapangan kerja.

Sementara itu, secara kasat mata publik bisa melihat bahwa polusi udara di Jakarta bersumber dari kendaraan bermotor. Apalagi jenis bahan bakar yang banyak dipakai adalah premium. Bahan bakar jenis ini menghasilkan polusi yang lebih tinggi. Masalah polusi ini berawal dari buruknya sistem transportasi sehingga memaksa setiap orang mencari jalan sendiri-sendiri untuk memenuhi kebutuhannya. Dalam dimensi kinerja kota, pemerintah kota mengabaikan dimensi akses. Karena ketersediaan infrastruktur akses yang kurang memadai menyebabkan pertumbuhan kendaraan sangat pesat di Jakarta. Ini sudah dibahas di kategori perhubungan dan transportasi. Dimensi akses yang buruk menghasilkan polusi mengancam vitalitas, yaitu kesehatan

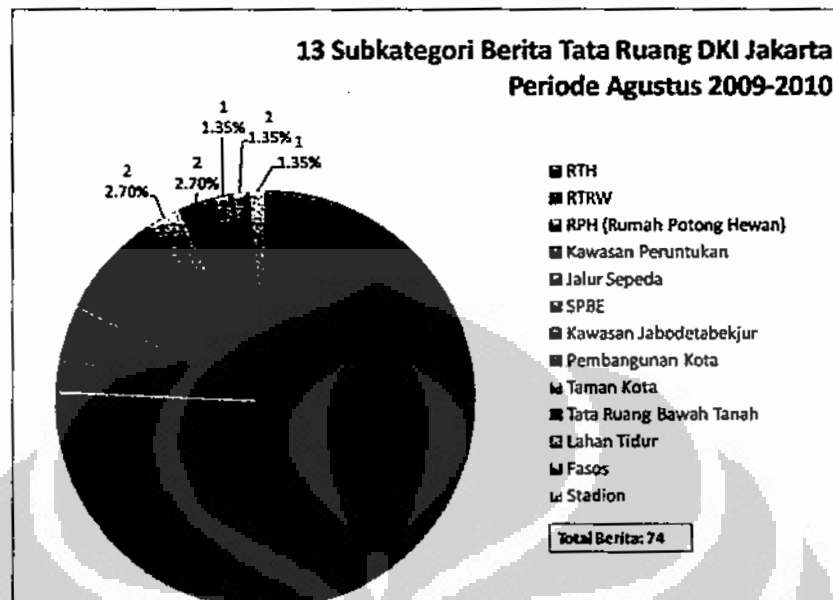
warga dan daya saing kota secara ekonomi. Sementara itu, citra kota juga terancam karena tidak memberikan perhatian pada *unsursafety*.

Kelompok warga yang paling rentan terhadap ancaman polusi adalah pejalan kaki dan pemakai kendaraan bermotor. Mereka terekspos langsung oleh udara yang telah terpolusi. Oleh karena itu mereka mudah terserang penyakit, seperti ISPA. Sedangkan bagi suatu kota, biaya untuk mengatasi polusi, terutama biaya membangun infrastruktur kesehatan, akan menjadi lemah. Ini mencerminkan dimensi efisiensi dan adil dari suatu kinerja kota.

4.2.9 TATA RUANG

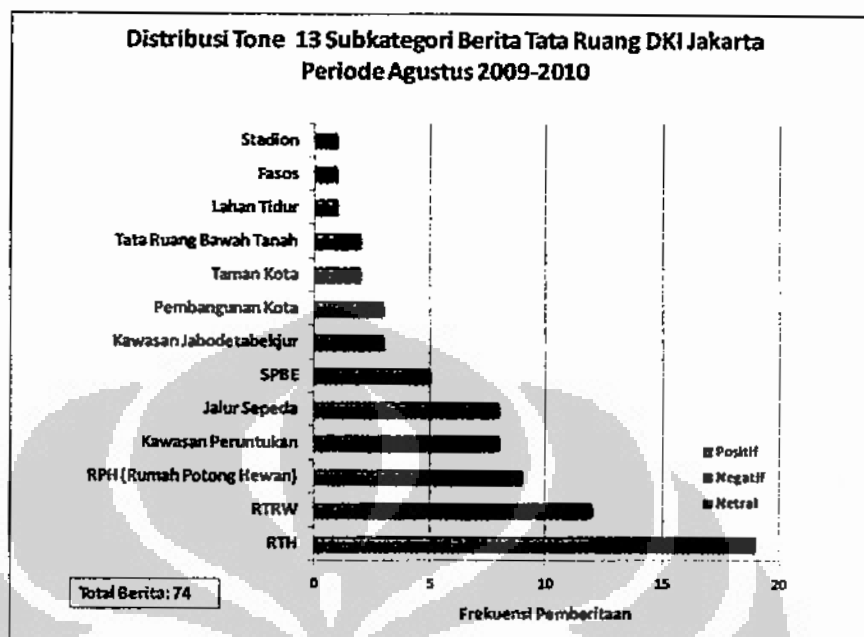
Total berita dengan 13 (tiga belas) frekuensi tertinggi dari pemberitaan kategori tata ruang adalah 74 (tujuh puluh empat) berita (Tabel 22). Subkategorinya adalah RTH (19 berita), RTRW (12 berita), RPH (9 berita), kawasan peruntukan (8 berita), jalur sepeda (8 berita), SPBE (5 berita), Jabodetabekjur (3 berita), pembangunan kota (2 berita), taman kota (2 berita), tata ruang bawah tanah (2 berita), lahan tidur (1 berita), fasos (1 berita) dan stadion (1 berita). Subkategori ruang terbuka hijau menjadi berita dengan frekuensi tertinggi, yaitu 19 (sembilan belas) berita dengan 12 (dua belas) berita bertone positif dan dua belas bertone negatif.

Tabel 4.27. 13 Subkategori Berita Tata Ruang DKI Jakarta



Subkategori Rencana Tata Ruang dan Wilayah (RTRW) memiliki 12 (dua belas) berita dengan 2 (dua) berita bertone positif dan 10 (sepuluh) berita bertone negatif. Subkategori Rumah Potong Hewan (RPH) memiliki 9 (sembilan) berita dengan 4 (empat) berita bertone negatif dan 5 (lima) bertone positif. Subkategori kawasan peruntukan memiliki 8 (delapan) berita dengan 6 (enam) berita bertone negatif dan 2 (dua) berita bertone positif. Subkategori jalur sepeda memiliki 8 (delapan) berita dengan 7 (tujuh) berita bertone positif dan 1 (satu) berita negatif. Subkategori SPBE memiliki 5 (lima) berita dengan 4 (empat) bertone positif dan 1 (satu) berita bertone negatif. Subkategori Jabodetabekjur memiliki 3 (tiga) berita dengan 1 (satu) berita positif dan 2 (dua) berita negatif. Subkategori pembangunan kota memiliki 3 (tiga) berita dengan 2 (dua) berita positif dan 1 (satu) berita negatif. Subkategori ruang bawah tanah, fasos dan stadion masing-masing memiliki 1 (satu) berita dengan tone positif untuk lahan tidur dan negatif untuk fasos dan stadion.

Tabel 4.28. Distribusi Tone 13 Subkategori Berita Tata Ruang DKI Jakarta



Dari total 74 (tujuh puluh empat) berita, 38 (tiga puluh delapan) berita bertone positif dan 36 (tiga puluh enam) beritabertone negatif.

Undang-undang Nomor 26 tahun 2007 mensyaratkan bahwa setiap kawasan/kota memiliki minimal ruang terbuka hijau sebanyak tiga puluh persen (30%) dari luas keseluruhan kawasan. Sementara itu, DKI Jakarta berdasarkan data BPS pada tahun 2009 memiliki taman kota seluas 2.282.627, 89 meter persegi. Luas taman kota terus meningkat semenjak tahun 2006. Disamping luas, jumlah taman kota juga terus bertambah. Pada tahun 2006 ada 831 taman kota, tahun 2007 ada 832 taman kota, tahun 2008 ada 835 taman kota, dan pada tahun 2009 terdapat 837 taman. Pertumbuhannya terlihat lambat. Pertumbuhannya belum memenuhi kebutuhan warga. *Kompas* melaporkannya dengan panjang lebar,

Jakarta Ibarat Penderita Obesitas

Caesar Alexey

Sepasang muda-mudi bercanda sambil jogging mengelilingi Taman Suropati di kawasan elite Menteng, Jakarta Pusat. Suasana sejuk di bawah naungan pohon-pohon yang lebat dan kepakan sayap burung-burung dara menambah seru percakapan mereka.

"Kami harus menempuh perjalanan 20 kilometer dari Tanjung Priok, Jakarta Utara, untuk dapat menikmati taman ini. Susah menemukan taman yang teduh seperti ini," kata Fadli, pemuda yang sedang jogging itu, sambil mendekat

di air mancur di tengah taman, Selasa (22/9). Ketersediaan taman-taman publik dan ruang terbuka hijau lainnya memang menjadi salah satu masalah tata ruang Jakarta. Ibu kota negara yang memiliki luas 650 kilometer persegi itu hanya memiliki 9,9 persen ruang terbuka hijau (RTH) publik. Padahal, RTH publik sangat diperlukan untuk berbagai keperluan masyarakat kota.

Pengamat perkotaan, Yayat Supriatna, mengatakan, RTH publik setidaknya memiliki tiga fungsi dasar bagi kota, yaitu untuk paru-paru kota, penyerap air hujan dan pencegah banjir, serta sarana rekreasi dan interaksi warga kota. Dengan luas tidak sampai 65 kilometer persegi, RTH publik Jakarta dapat dikatakan gagal untuk menjalankan ketiga fungsi itu secara optimal. Kegagalan RTH publik Jakarta menjalankan fungsi utamanya terjadi sejak awal 1990-an. Saat itu, rencana umum tata ruang kota mengamankan luas RTH publik adalah 25 persen dari luas wilayah Jakarta. Namun, pembangunan fisik yang masih masif pada awal sampai pertengahan tahun 1990-an menyebabkan terjadinya proses alih fungsi lahan, dari lahan konservasi menjadi lahan terbangun. Bahkan, Rencana Tata Ruang Wilayah 2000-2010 merevisi target RTH publik menjadi 13,9 persen saja.

Meskipun target luas RTH publik sudah dikurangi, pemprov masih saja menyatakan kesulitan untuk memenuhinya. Hal itu terjadi karena alih fungsi lahan terus berlanjut pada awal tahun 2000-an sampai 2007. Iwan Ismaun, dosen Arsitektur Lanskap Universitas Trisakti, mengatakan, pada 2015, kemacetan lalu lintas dan berbagai aktivitas domestik dan komersial di Jakarta menyebabkan timbulnya polusi karbon dioksida sebanyak 38.322,46 ton per hari.

Untuk menetralkan pencemaran itu, Jakarta membutuhkan RTH seluas 32,04 persen atau RTH publik Jakarta saat ini hanya mampu menyerap kurang dari sepertiganya. Kondisi itu menyebabkan banyak warga Jakarta mengalami penyakit akibat gangguan pernapasan. Menurut perhitungan Bank Dunia pada 2007, kerugian warga Jakarta karena penyakit itu mencapai Rp 1,8 triliun. Semakin parah kemacetan, semakin besar kerugian masyarakat akibat pencemaran yang menyebabkan penyakit pernapasan.

Angka kerugian ini melonjak jauh mengingat catatan Bank dunia pada tahun 1994 mengatakan, kerugian ekonomi yang harus dipikul masyarakat Jakarta akibat polusi udara sebesar Rp 500 miliar. Di sisi lain, minimnya luas RTH menyebabkan air hujan tidak mudah terserap ke tanah. Kondisi itu diperburuk dengan banyaknya RTH privat yang diperkeras dan bukan ditanami. Pada 2007, hujan deras yang terus-menerus dan kiriman air dari daerah hulu menyebabkan Jakarta terendam banjir. Berdasarkan perhitungan Badan Perencanaan Pembangunan Nasional, kerugian akibat banjir 2007 mencapai Rp 7 triliun. Jika kerugian akibat banjir dan gangguan pernapasan warga digabung, jumlahnya mencapai sekitar Rp 8,8 triliun atau lebih dari sepertiga dari APBD 2009 yang mencapai Rp 23,9 triliun.

Obesitas

Sementara itu, Firdaus Cahyadi, Knowledge Sharing Officer dari Satu Dunia, mengatakan, selama ini Tata Ruang DKI Jakarta sudah direduksi menjadi soal teknis dan ekonomi semata. Sementara soal psikologi masyarakat tidak dipertimbangkan. Makanya, RTH tidak menjadi titik penting dalam tata ruang itu. Firdaus mengibaratkan Jakarta seperti orang yang menderita obesitas. Fungsi Jakarta sebagai pusat pertumbuhan ekonomi, selain fungsi sebagai pusat pemerintahan, membuat Jakarta menjadi magnet bagi banyak orang. Jakarta menjadi terlalu gemuk. Namun, langkah yang diambil pemerintah saat ini bukan mengobati, tetapi mencari jalan pintas. "Orang obesitas itu obatnya diet. Bukan mencari baju yang ukurannya lebih besar agar muat," kata Firdaus. Dia mencontohkan, kurangnya lahan di Jakarta diatasi pemerintah dengan reklamasi. Kemacetan diatasi dengan membuat jalan tol. Padahal, keberadaan jalan tol mendorong orang untuk menggunakan kendaraan pribadi lebih banyak lagi.

Firdaus berpendapat, kondisi Jakarta akan lebih baik jika dipisah antara fungsi pemerintah dan fungsi bisnis. "Contohnya sudah ada, misalnya pemindahan Kampus Universitas Indonesia ke Depok dan Bandara Kemayoran ke Cengkareng. Bayangkan kemacetan di Jakarta jika keduanya tetap di Jakarta," kata Firdaus.

Pemindahan seperti ini bisa dilakukan pada kawasan komersial. Kawasan komersial ini bisa dipindahkan ke luar Jakarta. Dengan pemindahan ini, Jakarta akan bisa memenuhi kebutuhan akan RTH.

Tantangan baru

Kondisi itu merupakan tantangan baru bagi Pemprov DKI Jakarta yang saat ini sedang menyusun RTRW 2010-2030. Keseimbangan ekologis antara kawasan terbangun dan kawasan konservasi harus menjadi fokus utama. Pola

pembangunan fisik yang selalu menggunakan lahan yang luas harus ditinggalkan. Harus lebih banyak ruang terbuka hijau yang dibuka agar masyarakat Jakarta lebih sehat dan kerugian sosial ekonomi akibat rusaknya alam dapat ditekan.

"Tidak ada gunanya membangun secara ekstensif dan mendapatkan banyak pemasukan dari pajak jika kerugian akibat kerusakan lingkungan nilainya lebih besar. RTRW 2010-2030 harus mampu menciptakan keseimbangan agar kerugian akibat kerusakan lingkungan dapat dikurangi dan pemasukan dari pajak kawasan terbangun tetap mengalir," kata Selamat Daroyni, Direktur Institut Hijau Indonesia. Keseimbangan yang dimaksud adalah menambah luas RTH publik di Jakarta. Penambahan RTH publik sampai 20 persen juga diamankan dalam Undang-Undang Tata Ruang.

Kepala Dinas Pertamanan dan Pemakaman Ery Basworo DKI Jakarta mengatakan, jika penambahan RTH publik harus dilakukan dengan pembelian lahan milik masyarakat, pemenuhan target 20 persen sesuai UU Tata Ruang mustahil direalisasikan. Selain harga lahan yang mahal, APBD DKI Jakarta juga tidak memiliki cukup dana untuk membelinya. Firdaus mengakui persoalan tata ruang Jakarta sudah sangat parah dan sulit menentukan dari mana harus dimulai untuk perbaikan. Namun, dia mengingatkan, cara apa pun yang ditempuh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta tidak akan berhasil tanpa dukungan dari pemerintah pusat. Hingga saat ini pemerintah pusat masih menetapkan Jakarta sebagai pusat pertumbuhan ekonomi. Selama Jakarta masih menyandang kota ekonomi, sulit bagi Jakarta untuk berbenah.

Deputi Gubernur Bidang Tata Ruang Ahmad Hariyadi mengatakan, pihaknya sedang merumuskan strategi penambahan RTH publik dalam RTRW 2010-2030. Strategi utamanya adalah konsolidasi lahan di sekitar jalur transportasi. Aktivitas-aktivitas di lahan terbangun akan disatukan dalam bangunan-bangunan vertikal bertingkat sehingga ada sisa lahan yang dapat digunakan sebagai RTH publik. "Semoga strategi ini dapat diwujudkan sehingga target luas RTH publik dapat tercapai pada 2020," kata Hariyadi. (M CLARA WRESTI) (Kompas, 2/10/2009).

Jumlah 837 taman tersebut belum memadai. Warga harus datang sejauh duapuluh kilometer untuk datang ke taman kota yang layak. Ternyata pada tahun 2009, Jakarta hanya memiliki RTH sebanyak 9,9 persen. Awalnya, Jakarta menargetkan 25 persen RTH. Belakangan karena pembangunan yang pesat, dalam RTRW 2000-2010 target tersebut diturunkan menjadi 13,9 persen. Artinya, pengadaan ruang terbuka hijau memang sudah dikalahkan untuk pembangunan fisik kota yang didorong oleh motif ekonomi. Pembangunan mal, apartemen, perkantoran, dan superblok yang belakangan sangat marak yang mengalahkannya.

Pengurangan jumlah ruang terbuka hijau ini bertentangan dengan fakta penambahan kendaraan bermotor. Apalagi pemerintah kota sepertinya sudah angkat tangan untuk mampu menambah ruang tersebut di tahun-tahun mendatang. Iwan Ismaun, dosen Arsitektur Lanskap Universitas Trisakti, mengatakan bahwa pada tahun 2015, kemacetan lalu lintas dan berbagai aktivitas domestik dan komersial di Jakarta menyebabkan timbulnya polusi karbondioksida sebanyak 38.322,46 ton per hari. Karenanya, untuk menetralkan pencemaran itu Jakarta membutuhkan RTH seluas 32,04 persen. Sedangkan RTH publik Jakarta saat ini hanya mampu menyerap kurang dari sepertiganya. Kondisi itu menyebabkan banyak warga Jakarta mengalami penyakit akibat gangguan pernapasan. Menurut perhitungan Bank Dunia pada 2007, kerugian warga Jakarta

karena penyakit itu mencapai Rp 1,8 triliun. Semakin parah kemacetan, semakin besar kerugian masyarakat akibat pencemaran yang menyebabkan penyakit pernapasan.

Mengingat pentingnya peran ruang terbuka hijau untuk menjaga keseimbangan lingkungan yang memberi dampak positif untuk warga kota, maka sudah sewajarnya keberadaan ruang terbuka hijau menjadi pilihan kebijakan pemerintah dalam memproduksi ruang kota. Undang-undang Nomor 26 tahun 2007 telah mengaturnya. Secara hukum, kedudukan ruang terbuka hijau juga kuat. Karenanya, RTRW 2010–2030 adalah peluang untuk mendapatkankesempatan menambah lahan baru ruang terbuka hijau. Menurut pihak Pemprov DKI, ruang terbuka hijau akan ditambah dari konsolidasi tanah di sepanjang jalur transportasi. Sisanya akan dimanfaatkan sebagai RTH.

Ternyata semangat ekspansi pembangunan fisik untuk memenuhi nafsu ekonomi telah menyebabkan terabaikannya ruang terbuka hijau. Tanah memiliki nilai ekonomi, terutama lahan-lahan yang berada di pusat kota. Bahkan jalur hijauapun yang peruntukannya memang untuk ruang terbuka hijau dijadikan lokasi komersial, seperti SPBU. Pengalihan fungsi peruntukan juga menjadi penyebab ruang terbuka hijau. Perumahan yang berubah fungsi peruntukan di Jalan Antasari adalah contohnya. Akibat perubahan fungsi rumah dengan taman yang menjadikan tamannya sebagai lahan parkir, maka sirkulasi udara semakin sulit karena pohon telah berubah menjadi beton. Maraknya peralihan fungsi lahan dari fungsi perumahan menjadi kawasan komersial perluantisipasi tegas dari pemerintah kota. Bila suatu kawasan mengalami perubahan, pemerintah kota sebaiknya telah memiliki kompensasi terhadap berbagai kerugian, misalnya kerugian lingkungan. Pilihan seperti konsolidasi tanah dan mendirikan bangunan vertikal yang sisanya dipakai untuk ruang terbuka hijau menjadi logis.

Kelemahan Pemprov DKI Jakarta adalah inkonsistensi. Berbagai kasus perubahan fungsi peruntukan kawasan, seperti Kemang dan Antasari, adalah bukti nyata. Pemerintah bersikap pasif dan ketika masalahnya sudah kompleks baru mengambil tindakan. Potensi konflik pun bermunculan. Sementara itu, banyak kasus kawasan yang berubah semacam ini seperti Kebayoran Baru, Tebet, Menteng, dan Kelapa Gading. Akan tetapi, pemerintah provinsi sepertinya tetap mempertimbangkan untuk mengubah kawasan perumahan jadi kawasan komersial. "Perubahan kawasan semacam ini membutuhkan pendekatan dan perlakuan yang berbeda. Ada yang akan tetap dipertahankan menjadi permukiman, tetapi ada juga yang

dijadikan kawasan komersial,” kata Wiryatmoko, Kepala Dinas Tata Ruang, Jakarta (*Kompas*, 19/01/2010).

Inkonsistensi Pemprov DKI Jakarta dalam masalah tata ruang sudah terjadi lama. Bahkan pemerintah kota memiliki kebijakan yang disebut dengan “pemutihan”. Berikut petikannya.

Jangan Legalkan Pelanggaran Tata Ruang

Jakarta, Kompas - Direktur Lingkungan Hidup Perkotaan Institut Hijau Indonesia Selamat Daroyni meminta Pemerintah Provinsi DKI Jakarta tidak memutihkan pelanggaran penggunaan lahan dalam Rencana Umum Tata Ruang DKI Jakarta 2010-2030. Pemutihan pelanggaran penggunaan lahan, terutama ruang terbuka hijau, dapat menyebabkan kerusakan lingkungan dan melestarikan banjir.

“Sejak 1985, Pemprov DKI Jakarta cenderung memutihkan pelanggaran tata ruang melalui penyusunan RUTR (rencana umum tata ruang) yang baru. Pemutihan selalu terlihat dari mengecilnya luas untuk ruang terbuka hijau dan berganti dengan lahan terbangun,” kata Selamat.

Pada Rencana Induk Djakarta 1965-1985, alokasi lahan kota untuk ruang terbuka hijau (RTH) mencapai 37,2 persen. Luas RTH berkurang menjadi 26,1 persen pada RUTR 1985-2005 dan berkurang lagi menjadi 13,94 persen pada Rencana Tata Ruang Wilayah 2000-2010.

Selamat mengatakan, tekanan pengusaha untuk memanfaatkan setiap jengkal lahan Jakarta menjadi area bisnis membuat para pejabat pemprov sering mengesahkan perubahan tata guna lahan, terutama dari RTH. Perubahan peruntukan lahan kemudian sering dilegalkan atau diputihkan dalam rencana tata ruang yang baru..(Kompas, 01/09/2009).

Mengabaikan keberadaan ruang terbuka hijau adalah ancaman terhadap vitalitas, yaitu *sustenance*, *safety*, dan *consonance*. Ancaman terhadap *sustenance* karena ketiadaan ruang terbuka hijau akan mengganggu pasokan udara bersih dan cadangan air tanah. Sedangkan *safety* terganggu karena polusi udara dan ketidakmampuan lingkungan untuk memulihkannya. Kedua hal ini akan membuat tubuh tidak mampu merespon panas udara atau sebaliknya. Hal ini tentu mengganggu *consonance*. Pengabaian terhadap dimensi vitalitas ini akan mengancam keberlangsungan kota secara keseluruhan, baik warga maupun kota itu sendiri.

Pengabaian dimensi *fit* merupakan penyebab ancaman terhadap vitalitas. Peruntukan ruang yang tidak sesuai mengancam kemampuan lingkungan untuk memberikan dukungan terhadap berbagai aktivitas warga. Kelangkaan lahan akibat penambahan penduduk secara fisik berdampak pada melonjaknya harga kawasan. Sementara itu, penambahan penduduk juga akan meningkatkan pelayanan terhadap air bersih, energi, sarana, dan prasarana. Perubahan peruntukan pada akhirnya akan menurunkan daya dukung lingkungan.

Kelangkaan ruang terbuka hijau yang ternyata mampu mengancam *sustenance* dan *safety* tentu saja berdampak bagi warga. Potensi warga terserang penyakit akan tinggi. Sementara itu ancaman kerusakan lingkungan akan berdampak secara jangka panjang. Biaya pemulihan terhadap kerusakan tersebut akan sangat mahal di masa depan. Karenanya, generasi mendatang akan menanggung resiko dari fungsi kawasan yang menyalahi peruntukan. Akibatnya, kota tidak efisien dan justru merugikan warga kota. Kawasan hanya menguntungkan kelompok yang mendapat keuntungan dari perubahan fungsi lahan menjadi kawasan komersial. Kurangnya ruang terbuka hijau karena perubahan menjadi kawasan komersial dan berbagai bentuk pengalihan peruntukan menunjukkan bahwa warga dan pemerintah kota tidak lagi memiliki dimensi *control*. Sebaliknya, komunitas komersial mampu mendapatkan *control* kawasan sesuai dengan kepentingan mereka. Artinya, metakriteria adil terabaikan untuk sebagian warga kota.

2.2.10 Hukum

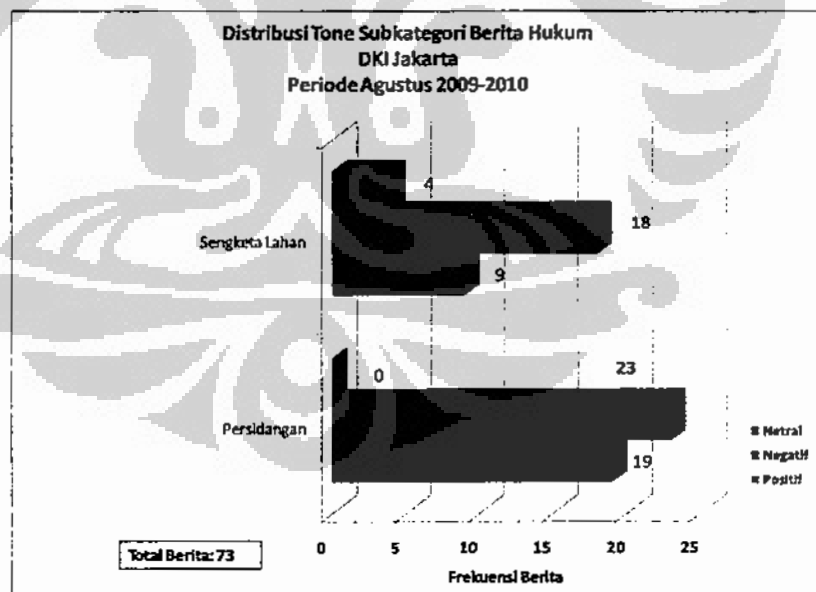
Kategori terakhir dari 10 (sepuluh) frekuensi terbanyak dari kategori pemberitaan *Kompas* Agustus 2009–2010 adalah kategori hukum. Kategori hukum terdiri atas 73 (tujuh puluh tiga) berita. Kategori ini mempunyai 2 (dua) subkategori, yaitu subkategori persidangan (42 berita) dan sengketa lahan (31 berita). Subkategori persidangan merupakan peristiwa hukum biasa. Sementara itu, subkategori sengketa lahan terkait erat dengan masalah perkotaan karena adanya persaingan untuk memperebutkan lahan. Lahan adalah komoditas penting kota karena memiliki nilai ekonomi yang tinggi, apalagi bila lahan–lahan tersebut berlokasi pada kawasan pusat bisnis.

Tabel 4.29. 2 Subkategori Berita Hukum Jakarta



Berdasarkan tone pemberitaan, pemberitaan dengan tone negatif lebih dominan (41 berita), berita bertone positif (28 berita) dan berita bertone netral (4 berita).

Tabel 4.30. Distribusi Tone Subkategori Berita DKI Jakarta



Secara umum ada 4 (empat) pemberitaan tentang sengketa. Pertama, sengketa lahan kepemilikan antarwarga. Kedua pengusuran oleh pemerintah kota karena warga menduduki tanah Pemda secara tidak sah. Ketiga, sengketa lahan terkait fasilitas umum. Keempat, sengketa lahan antara

institusi tertentu dengan warga yang terjadi di Jakarta. Kasus sengketa lahan antarwarga yang mewarnai sengketa lahan sepanjang Agustus 2009-2010 adalah perebutan lahan di Cacing (Cakung–Cilincing). Aparat dari berbagai instansi akan melakukan eksekusi ditentang oleh warga yang menempatnya. Masalahnya adalah status kepemilikan.

Biasanya, eksekusi ini telah memiliki keputusan hukum dan aparat yang bertugas telah berada di lapangan. Warga di lokasi yang akan digusur akan menentang dan melakukan perlawanan. Ini menyebabkan terjadi bentrokan yang dapat berujung menjadi kerusuhan karena tidak bisa dikontrol. Bentrokan ini akan menyebabkan terjadinya kerugian secara ekonomi dan terganggunya berbagai aktivitas. Berita berikut bisa meng gambarkannya.

Cacing Diblokir Lagi

KOMPAS/WISNU WIDIANTORO

Jakarta, Kompas - Jalan Raya Cakung- Cilincing kembali rusuh akibat penutupan jalan oleh warga setempat. Warga membakar ban bekas dan memasang penghalang jalan dari bongkahan batu. Akibatnya, kemacetan di jalan yang termasuk jalur utama ekonomi itu tidak terhindarkan. Warga menutup jalan Cakung-Cilincing (Cacing) sejak pukul 06.00 pagi. Ban-ban bekas berukuran besar dibakar di tengah jalan. Kendaraan yang kebetulan melintas terpaksa berhenti karena warga langsung turun ke jalan dan memasang penghalang di tengah jalan.

Pot tanaman, batu, dan kayu-kayu disebar di tengah jalan. Akibatnya, puluhan kendaraan itu terjebak, tidak bisa maju tidak bisa mundur. Selain itu warga juga mempersenjatai diri dengan bom molotov dan bambu runcing. Warga juga mengancam, jika petugas tetap masuk ke wilayah mereka, mobil-mobil yang terjebak di tengah jalan itu akan dibakar. Padahal, salah satu dari mobil yang terjebak adalah truk pengangkut bahan kimia.

Pemblokiran itu dilakukan warga karena 2.880 petugas gabungan dari Polres Jakarta Utara, Polda Metro Jaya, dan Satuan Polisi Pamong Praja bersiap membongkar rumah mereka. Warga pun bersiap, yang laki-laki bersiaga di tengah jalan, sedangkan yang perempuan mengungsikan barang-barang milik mereka ke tempat yang aman. Aksi itu juga membuat kemacetan yang luar biasa. Kemacetan mengular hingga Jalan Raya Bekasi. Sebaliknya, dari arah Tanjung Priok, kemacetan terlihat sampai ke Semper. Sopir bus, buruh pabrik, dan pelajar yang mengarah ke Tanjung Priok dan Kawasan Berikat Nusantara terpaksa menanggung kerugian akibat pemblokiran. "Saya terpaksa membayar Rp 500.000 biaya closing. Kapal sudah ditutup, jadi saya kena denda," kata Sakip, sopir truk PT Anugerah.

Sementara Yulia (34), buruh pabrik garmen di KBN Cakung, mengaku harus merelakan uang absennya dipotong Rp 5.000 karena terlambat. "Padahal, saya sudah naik ojek biar tidak terlambat. Eh, malah kena pemblokiran jalan," tutur Yulia. Adapun Ester, pelajar SMA 13 Koja, harus berlari mencari kendaraan pengganti karena harus mengikuti ujian tengah semester.

Diminta bubar

Kemacetan baru terurai setelah Kepala Polres Metro Jakarta Utara Komisaris Besar Rudy Sufahriadi akhirnya memberikan ultimatum kepada warga. "Jika dalam waktu 30 menit warga tidak membubarkan diri, kami akan mengambil tindakan kepolisian," ujar Rudy. Warga pun bernegosiasi. Mereka bersedia mundur asalkan mendapat jaminan rumah mereka tidak dibongkar. Kepala Polres pun bersedia menjamin, tetapi hanya untuk saat itu saja.

Pemblokiran itu berawal dari sengketa tanah antara warga yang mengaku memiliki hak garap dan Makbul bin Engkong yang memiliki sertifikat atas tanah itu. Kasus itu masih berada dalam proses pengadilan. Namun, menurut Wali Kota Jakarta Utara Bambang Sugiyono, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta membongkar 57 bangunan di lahan

itu karena tidak memiliki izin mendirikan bangunan. Bambang juga menegaskan tidak akan memberikan uang ganti rugi kepada warga karena tanah itu bukan milik warga. (ARN) (Kompas, 9/10/2009).

Sumber masalah adalah pembiaran terhadap lahan kosong. Sebagian warga yang tidak memiliki tempat tinggal memanfaatkan lahan kosong sebagai tempat tinggal. Sementara itu, pemerintah kota juga membiarkan lahan – lahan kosong bertebaran di tengah kota menjadi ajang spekulasi harga tanah dan tidak produktif. Karenanya, sebagian pihak akan memanfaatkannya. Apabila telah lama menempati, para pemakai lahan akan membangun ketergantungan terhadap lahan dalam berbagai bentuk, mulai sebagai tempat tinggal, tempat mencari nafkah, dan lingkungan sosial. Hal ini kemudian menjadi bersifat akumulatif dan mengeraskan pertahanan terhadap lahan ketika diminta untuk mengosongkannya.

Sementara itu, pemerintah kota cenderung membiarkan berdirinya berbagai bangunan pada lahan – lahan kosong tersebut. Bangunan – bangunan tersebut tidak memiliki ijin dan sayangnya tetap mendapatkan pelayanan seperti instalasi listrik. Hal ini ditambah dengan adanya aparat pemerintah setempat yang sering menarik berbagai pungutan. Langkah ini seakan membenarkan penempatan lahan tersebut. Inkonsistensi Pemprov DKI Jakarta terhadap kepemilikan lahan juga menimpa lahan milik pemerintah kota. Kasus sengketa lahan antara pemerintah kota dengan warga yang menempati Taman BMW adalah salah satu contohnya. Berikut petikan beritanya.

Gugatan Warga Bekas Penghuni Taman BMW Ditolak

Jakarta, Kompas - Gugatan warga bekas penghuni Taman Bersih Manusiawi dan Berwibawa atau BMW di Kelurahan Papanggo, Tanjung Priok, Jakarta Utara, ditolak. Penolakan itu dibacakan majelis hakim di Pengadilan Negeri Jakarta Utara, Selasa (23/3).

Alasan yang dikemukakan Ketua Majelis Hakim Siti Farida adalah Pemerintah Provinsi DKI Jakarta sudah melakukan prosedur yang benar saat pengusuran pada 24 Agustus 2008. Keputusan hakim ini tentu saja membuat para warga menangis. Mereka berteriak-teriak melampiaskan kekecewaan mereka. "Setelah kami berjuang selama delapan bulan, ternyata hakim tidak membela kami," kata Ani (54), salah seorang warga. Persidangan ini dijaga ketat polisi dan tentara karena ratusan warga bekas penghuni Taman BMW datang dalam persidangan itu. Mereka berdesak-desakan ingin mendengar langsung keputusan hakim....

...Pemda mengusur sedikitnya 1.112 bangunan di Taman BMW. Pengusuran itu juga menyebabkan 347 kepala keluarga di Papanggo Ujung, RT 10 RW 8, Kelurahan Papanggo, Kecamatan Tanjung Priok, kehilangan tempat tinggal. Pada April 2008, Gubernur Fauzi Bowo mengeluarkan instruksi kepada Wali Kota Jakarta Utara untuk menertibkan Taman BMW. Berdasarkan instruksi itu, wali kota kemudian mengeluarkan 3 surat perintah bongkar pada 8, 15, dan 21 Agustus. "Jadi, sudah ada sosialisasi sebelum pengusuran," kata hakim Siti Farida.

Taman BMW sendiri menjadi permukiman sejak tahun 1990-an. Tahun 1998 menjadi puncak kedatangan para penghuni liar di Taman BMW. Gubernur DKI Jakarta saat itu, Sutiyoso, mengimbau agar lahan-lahan tidur dapat digarap warga. Imbauan ini semakin membuka peluang bagi warga untuk menempati Taman BMW. Tahun 2008, Pemprov DKI Jakarta berencana mengembalikan fungsi taman seperti semula. Apalagi, ada rencana akan membangun sebuah stadion internasional di areal seluas 66,5 hektar ini. Warga yang sudah lama tinggal di kawasan itu keberatan digusur. Mereka pun menggugat Pemprov DKI Jakarta sebesar Rp 8 miliar. Sementara itu,

pihak pemerintah pun terus menempatkan petugas satuan polisi pamong praja di kawasan itu untuk mencegah penghuni liar masuk kembali. Kawasan ini pun telah dipagar. (ARN) (Kompas, 24/03/2010).

Pemerintah kota ingin mengembalikan peruntukan lahan di Taman BMW sebagai taman. Warga yang menempati sebagian lahan menyatakan bahwa lahan yang saat ini ditempati bukan merupakan bagian dari Taman BMW. Warga mengajukan gugatan ke pengadilan kalah. Namun mereka tetap melakukan perlawanan ketika terjadi eksekusi. Masalah berawal ketika Gubernur DKI Jakarta Sutiyoso memberikan angin kepada berbagai pihak untuk memberikan ijin memanfaatkan lahan kosong ketika krisis ekonomi 1998. Warga pun menempati lahan tersebut. Akan tetapi, penempatan lahan tersebut dilakukan tanpa kesepakatan yang jelas dan tegas hingga terjadi konflik.

Pemerintah kota Jakarta juga bersengketa dengan warga dalam memperebutkan lahan sekolah. Sekolah tersebut adalah Jakarta SDN Batu Ampar 05 dan SMPN 126 Kramatjati, Jakarta Timur. Kedua sekolah tersebut terancam tertutup karena tanah tempat kedua sekolah tersebut dalam sengketa. Tentu saja masalah ini mengganggu proses belajar. Sengketa ini berawal karenaketiadaan kesepakatan ganti rugi tanah antara pemilik lahan dengan pemerintah. Sengketa-sengketa tanah juga berpotensi terjadi pada perumahan dinas TNI yang masa pakainya telah selesai. Para pewaris yang menempati rumah-rumah tersebut diminta keluar oleh TNI. Hal ini menimbulkan sengketa yang cukup banyak membangun isu di media cetak. Kisah "Janda Pahlawan" adalah salah satu kasus yang menonjol.

Sengketa lahan merupakan bentuk ketidakadilan kehidupan kota. Sebagian kecil warga memiliki lahan luas sementara itu sebagian besar lainnya tidak memiliki lahan. Pihak-pihak yang tidak memiliki lahan biasanya para pendatang yang juga tidak memiliki status administratif yang jelas. Mereka juga tidak akan mampu mengakses program rumah murah yang dibangun pemerintah. Sengketa lahan ini juga merupakan wujud ketiadaan *control*. Semua pihak bisa bebas menggunakan tanah bahkan mereka yang tidak memiliki hak pun bisa memanfaatkannya. Sementara itu, pemerintah kota juga tidak bisa mengontrol tanah dijadikan sebagai komoditas spekulasi.

4.3 PLACE MARKETING JAKARTA

Pembahasan 10 (sepuluh) kategori di atas akan menjadi input untuk melihat proses *place marketing* Jakarta serta outputnya. Elemen–elemen yang dibahas adalah citra kota, *good city form*, *planning group*, identitas, dan brand kota. *Place marketing* Jakarta dilihat dari citra kota berdasarkan laporan media cetak yang telah dibahas di atas.

Berbeda dengan pendekatan *place marketing* lainnya, dimensi–dimensi *good city form* juga dijadikan alat evaluasi terhadap kota. Hal ini dilakukan untuk melihat sejauh mana suatu kota memang diproduksi dan dikonstruksi untuk kepentingan dan keseimbangannya dengan lingkungan alam. Selain itu, analisa terkait relasi dan partisipasi para pihak yang menjadi pemangku kepentingan kota juga dilakukan untuk mengetahui sejauh mana para pihak tersebut terlibat. Kemudian *outcomes* dari citra kota yang baik dan peran para pemangku kepentingan terlihat dalam identitas yang kemudian menjadi *brand* kota. Berikut pembahasannya.

4.3.1 CITRA KOTA

Berdasarkan *star model*, Jakarta dapat dikategorikan ke dalam kota yang kaya citra. Rentang sifat citra tersebut berdasarkan kategori dan subkategori yang luas. Kota Jakarta tergambar dalam dua puluh delapan (28) kategori topik di pemberitaan media cetak. Masing – masing kategori tersebut terdiri dari subkategori. Berdasarkan 28 kategori tersebut, terdapat 10 (sepuluh) kategori yang paling menonjol yang telah dibahas sebelumnya.

Sebagaimana yang dikatakan Scott, Jakarta diuntungkan oleh rentang citra yang kaya tersebut. Akan tetapi, tone berita yang membangun citra juga mempengaruhi rentang tersebut. Secara umum, tone pemberitaan Jakarta di media cetak *Kompas* periode Agustus 2009–2010 adalah negatif. Akan tetapi karena jumlah berita yang positif juga relatif cukup banyak, maka tekanan dari berita bertone negatif bisa dikurangi. Kategori–kategori yang menonjol dengan berita–berita negatif adalah kriminalitas, kecelakaan, dan bencana. Secara faktual, peristiwa atau kejadian yang melatarbelakanginya berpotensi membangun kondisi yang tidak diinginkan dan cenderung akan membangun tone negatif, seperti berita dalam kategori kecelakaan dan bencana. Sedangkan berita kriminalitas memang telah menjadi persoalan para penyelenggara kota secara umum karena cenderung menyumbang citra negatif. Riset sebelumnya yang dilakukan Avraham telah memaparkan persoalan bahwa para walikota mencemaskan berita kriminalitas terhadap citra kota. Dalam konteks Jakarta, berita kriminalitas belum menjadi stigma yang dapat memunculkan

kesan bahwa Jakarta adalah kota rawan kejahatan. Akan tetapi, stigma lain sudah terbentuk: Jakarta macet!; Jakarta banjir!

Sementara itu berdasarkan pembagian citra tempat versi Kotler, maka citra Jakarta berdasarkan pemberitaan media dikategorikan sebagai tempat dengan citra campuran (*mixed imaged*). Jakarta memiliki citra campuran karena berita dengan tone positif yang memproduksi citra positif dan berita bertone negatif yang memproduksi citra negatif berjumlah relatif banyak. Jumlah berita positif yang muncul masih cukup memadai untuk menandingi berita negatif. Artinya, Jakarta masih berpeluang menjadi kota dengan citra positif. Jakarta belum jatuh menjadi kota dengan citra negatif. Akan tetapi, apabila stigma macet dan banjir tersebut menguat dan menonjol, maka Jakarta dapat menjadi kota yang bercitra negatif. Berita kemacetan memiliki sensitivitas tinggi karena kemacetan langsung dialami penduduk kota. Berita ini walaupun tidak masif akan mengalahkan berita lainnya karena tingkat sensitivitas yang tinggi.

Idealnya, Jakarta tentu memiliki citra positif. Akan tetapi, kategori-kategori yang seharusnya berpotensi menyumbang berita dengan tone positif juga menjadi masalah bagi kota Jakarta dan penyelenggaranya. Kategori perhubungan dan transportasi, tata air, tata ruang, dan lingkungan yang seharusnya menunjukkan kinerja penyelenggaraan suatu kota ternyata juga berantakan. Kemacetan merupakan persoalan klasik kota-kota besar. Akan tetapi dalam kasus Jakarta, kota ini gagal membangun citra positif melalui kebijakan yang bersifat terobosan, misalnya pemanfaatan teknologi transportasi atau manajemen transportasi yang andal. Pemberitaan menggambarkan bahwa salah satu masalah besar Pemprov DKI Jakarta adalah keterlambatan dalam mengantisipasi masalah dan menciptakan perubahan serta inovasi sebagai solusi. Apalagi ada kecenderungan tinggi dalam pemberitaan bahwa kinerja Pemprov DKI Jakarta lemah, terutama dalam aspek implementasi. Kelemahan ini dikhawatirkan akan memperparah masalah kemacetan, bahkan mengalahkan kemampuan pemerintah kota untuk mengatasi kemacetan tersebut. Jakarta diperkirakan akan mengalami stagnasi di tahun 2015.

Perubahan dan inovasi adalah ciri kota-kota global dunia. Singapura terkenal dengan manajemen kota yang rapi, lengkap dengan transportasi publik yang nyaman dan memadai. Malaysia membangun kota baru untuk memberikan ruang luas dan nyaman bagi Kuala Lumpur. Kuala Lumpur saat ini telah memiliki monorail untuk mengatasi kemacetan dan menjadi salah satu ikon pemanfaatan teknologi dalam menyelenggarakan urusan perhubungan dan transportasi. Apa yang

dilakukan Singapura dan Malaysia selain membangun fisik kota juga membentuk identitas kota yang secara positif akan menyumbang pada pembangunan citra kota. Sementara itu, Jakarta masih berkuat dengan sistem transportasi *bus rapid transit* yang sudah dipakai di berbagai kota-kota di dunia. Pemprov DKI Jakarta telah mencanangkan pembangunan monorail, tetapi tidak berjalan.

Saat ini, Pemprov DKI sebagai penyelenggara pemerintahan kota Jakarta sedang berjuang untuk membangun *mass rapid transit* (MRT). Proses ini tidak berjalan mulus dan berpotensi memperburuk citra kota karena sistem moda transportasi tersebut berhasil dijalankan di kota-kota lain sementara tidak berjalan baik atau bahkan gagal ketika diimplementasikan di Jakarta. Kategori pemberitaan tentang Jakarta yang mampu memproduksi citra kota belum menunjukkan kemampuan kota untuk berselancar di kategori-kategori yang merepresentasikan Jakarta sebagai bagian dari kota global dunia, khususnya Asia dan Asia Tenggara.

Berdasarkan pemberitaan, citra positif Jakarta disumbang dari kinerja pemerintah kota yang terimplementasikan dengan baik dan pilihan kebijakan yang pro warga dan lingkungan. Jika pemerintah kota dapat menangani masalah kriminalitas atau lainnya, maka media akan mengapresiasi dengan memberikan tone positif. Jika pemerintah kota sanggup menunjukkan komitmen kinerja, misalnya penyelesaian BKT, maka media cetak akan mengapresiasi dengan kemunculan berita positif. Apalagi jika pilihan kebijakan pemerintah kota pro lingkungan dan pro warga, seperti HBKB, RTH dan jalur sepeda, maka berita tersebut dominan positif. Ini membangun citra yang positif untuk Jakarta.

Sayangnya, Jakarta gagal menawarkan identitas-identitas lain untuk membangun citra kota. Misalnya, Jakarta kota majemuk yang merepresentasikan Nusantara, Jakarta sebagai kota pantai, dan Jakarta sebagai kota dengan penduduk terbesar di Asia Tenggara. Jakarta merupakan pusat pemerintahan, ekonomi, politik dan pendidikan. Jakarta memiliki pusat perdagangan seperti Tanah Abang dan Mangga Dua. Jakarta memiliki gedung-gedung pencakar langit yang tidak dimiliki kota-kota lain di Indonesia. Itu semua tidak terekplorasi secara positif di media massa cetak. Sementara Singapura dan Kuala Lumpur secara leluasa mengeksploitasi kemajemukan yang dimilikinya sebagai taktik *placemarketing*. Se jauh ini, kategori-kategori dalam pemberitaan tidak menunjukkan bahwa Jakarta sedang membangun diferensiasi untuk citra kota yang positif

melalui pilihan kebijakan dan program identitas sosial dan budaya, geografi, dan demografi. Jakarta hanya melakukan “*business as usual*” saja sebagai kotadari tahun ke tahun.

Mengacu pada pendapat para pakar yang menyatakan bahwa citra kota adalah sekumpulan kepercayaan, ide-ide, dan impresi individu terhadap suatu tempat, maka citra kota Jakarta yang bersumber dari berita – berita di media cetak (*Kompas*) periode Agustus 2009–2010 tentang Jakarta bersifat negatif. .

4.3.2 GOOD CITY FORM

Ada beberapa dimensi yang menonjol sebagai hasil evaluasi pemberitaan Jakarta Agustus 2009–2010 di harian *Kompas* berdasarkan dimensi kinerja kota Lynch. Dimensi – dimensi tersebut adalah vitalitas (*vitality*), akses (*access*), peruntukan (*fit*), kontrol (*control*) serta metakriteria efisiensi (*efficiency*) dan keadilan (*justice*). Sementara itu, dimensi citra (*sense*) adalah dimensi yang akan dicek dalam penelitian ini. Jakarta sebagai kota metropolitan yang menjadi penggerak kawasan megapolitan Jabodetabek dan sebagai ibu kota negara ternyata masih bergelut persoalan–persoalan yang sangat mendasar.

Vitalitas kota dan warga kota Jakarta berada dalam posisi terancam. Kategori kriminalitas adalah kategori tertinggi dengan subkategori pembunuhan dan napza merupakan penyumbang berita tertinggi. Dari segi kuantitas, angka kejahatan di Jakarta tumbuh fluktuatif. Selain kriminalitas, ancaman vitalitas juga datang dari kemampuan penyelenggaraan kota yang tidak profesional. Misalnya, kategori tata air menurunkan subkategori air bersih dan banjir. Angka kemampuan pemerintah kota untuk menyelenggarakan penyediaan air bersih masih jauh dari harapan. Pemerintah kota mengklaim bahwa sambungan air bersih sudah hampir mencapai 60 persen. Data itu dibantah oleh pihak lain yang menyatakan tidak sampai 30 persen. Ancaman terhadap air bersih ini berakibat pada penyedotan air tanah yang dilakukan warga dan pihak pengelola properti. Akibatnya, ancaman degradasi lingkungan semakin nyata, yaitu terjadinya penurunan permukaan tanah.

Penyelenggaraan kota yang tidak profesional dan mengancam vitalitas juga terlihat pada pengelolaan banjir di Jakarta. Berbagai perencanaan dan *master plan* untuk mengatasi banjir umumnya berujung pada 2 (dua) hal, pertama gagal dieksekusi atau dapat dieksekusi namun tidak sejalan dengan fungsinya. Misalnya kasus penyelesaian Banjir Kanal Timur (BKT). Karena

mengejar target, penyelesaian BKT hanya dapat dilakukan dengan menembus sepanjang 10 (sepuluh) meter ke laut. Padahal rencana semula tembusan BKT seharusnya mencapai 70 (tujuh puluh) meter. Ini tentu saja menyebabkan BKT tidak berfungsi secara maksimal. Kinerja pemerintah kota yang tidak maksimal juga terlihat dari penurapan Banjir Kanal Barat (BKB) dan perawatan drainase dalam kota.

Ancaman terhadap dimensi vitalitas juga datang dari pengabaian dimensi peruntukan dan kontrol. Peralihan fungsi kawasan, seperti yang terjadi di daerah Kemang dan Antasari, telah menjadi ancaman karena menyebabkan daya dukung lingkungan menurun secara drastis. Perubahan peruntukan kawasan hunian menjadi kawasan komersial secara mendadak menimbulkan kepadatan. Lingkungan tidak mampu melayani kepadatan tersebut. Apalagi perubahan tersebut berlangsung secara *illegal* sehingga pemerintah kota tidak menyiapkan infrastruktur pendukung, seperti air bersih dan lahan. Lahan perumahan yang berfungsi sebagai resapan akhirnya berubah fungsi menjadi lahan parkir. Kepadatan yang bertambah menyebabkan kebutuhan akan air bersih meningkat sementara di sisi lain pemerintah kota tidak sanggup menyediakannya. Akhirnya, air tanah jadi korban.

Selain itu, ancaman terhadap vitalitas kota juga datang dari persoalan dimensi akses. Jakarta adalah kota dengan masalah transportasi dan perhubungan yang sangat buruk. Buruknya masalah perhubungan dan transportasi di Jakarta menyebabkan terjadinya kemacetan yang parah. Berawal dari kurang tersedianya pelayanan transportasi umum, warga kota memilih untuk memiliki kendaraan pribadi sebagai pendukung mobilitas sehari-hari. Warga menengah ke bawah menggunakan sepeda motor sementara warga menengah ke atas menggunakan mobil. Kendaraan pribadi tersebut, ditambah dengan para komuter yang datang dari kota sekitar seperti Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi (Bodetabek) memadati jalan – jalan sehingga Jakarta mengalami kemacetan parah yang menyebabkan kerugian secara ekonomi, kualitas hidup, dan lingkungan. Ketiga kerugian ini menyebabkan biaya hidup di Jakarta lebih mahal, kualitas hidup menurun, dan lingkungan terpolusi.

Kelompok warga menengah ke bawah seringkali menjadi korban dari pengabaian berbagai dimensi – dimensi kinerja kota, terutama metakriteria keadilan. Dan sebaliknya, kelompok atas yang diuntungkan. Dalam kategori tata air, penyelenggaraan privatisasi air bersih yang mengundang pihak swasta lebih menguntungkan warga menengah ke atas karena sambungannya

lebih tinggi. Padahal air bersih merupakan kebutuhan pokok seluruh warga. Kecelakaan akibat kepadatan jalan raya yang luar biasa lebih banyak menimpa pengendara sepeda motor. Taman-taman kota untuk kepentingan umum berlokasi di kawasan elit. Pelaksanaan HBKB juga cenderung dilaksanakan di jalan-jalan protokol. Warga kelas menengah ke bawah lebih banyak merasakan dampak negatif ketimbang warga kelas menengah ke atas.

Selain ketidakadilan, dimensi vitalitas kota juga terancam oleh inefisiensi penyelenggara pemerintahan kota. Sudah menjadi rahasia umum bahwa inefisiensi merupakan penyakit kronis yang mendarah daging di Pemprov DKI Jakarta. Hal ini dapat dilihat dari banyak kasus yang menjadi tanggung jawab pemerintahan kota. Beberapa diantaranya adalah BKT, penambahan koridor Transjakarta, penyediaan RTH, dan lain sebagainya.

Lynch menyebutkan bahwa dimensi-dimensi kinerja kota ini bersifat kurang lebih, bukan mutlak. Akan tetapi dari pemberitaan media cetak terlihat bahwa dimensi-dimensi tersebut belum memenuhi kebutuhan dasar dan masih jauh dari kategori terpenuhi. Hal ini dapat dilihat dari rasio kemampuan pengolahan sampah dengan produksi yang masih menyisakan residu yang cukup besar. Selain itu, dapat juga ditelaah melalui rasio kebutuhan angkutan umum, misalnya Transjakarta, dengan jumlah perjalanan warga kota. Atau ilustrasi yang lebih gamblang adalah rasio antara jumlah armada Transjakarta dengan jumlah penumpang di tiap-tiap koridor. Ancaman besar yang membayangi Jakarta di masa depan adalah penyediaan air bersih. Terdapat disparitas yang tinggi antara kemampuan pemerintah kota menyediakan air bersih dengan kebutuhan warganya. Gambaran lainnya adalah disparitas antara petugas dan peralatan pemadam kebakaran dengan rasio penduduk. Secara kuantitas, Jakarta masih belum mampu memenuhi kebutuhan warganya sehingga pembicaraan tentang kualitas pelayanan masih jauh panggang dari api.

Dimensi-dimensi kinerja kota Lynch tidak secara spesifik membahas tentang kohesivitas warga. Dalam dimensi citra, Lynch menyebut tentang *sense of place*, yaitu ikatan emosional seseorang dengan suatu tempat. Akan tetapi, *sense of place* belum menunjukkan relasi warga dengan warga lainnya. Padahal kohesivitas sosial adalah modal untuk membangun lingkungan yang baik. Dari temuan di beberapa kategori, misalnya kriminalitas, kegagalan membangun kohesivitas warga kota ini berdampak cukup luas.

Ikatan antar warga Jakarta yang cenderung melemah serta potensi kerja sama yang menurun merupakan salah satu peluang munculnya tindak kriminalitas. Kriminalitas merajalela karena warga kurang peduli dengan lingkungannya. Produksi ruang, khususnya perumahan mewah dan apartemen, melemahkan kohesivitas antarwarga. Individualitas berkembang pada saat yang bersamaan warga cenderung melakukan “*outsourcing*” terhadap berbagai aktivitas yang seharusnya membuat warga terlibat dalam berbagai bentuk interaksi yang secara positif berdampak terhadap kohesivitas. Ruang publik yang semakin terbatas juga semakin mengurangi interaksi tersebut. Akibatnya, berbagai persoalan yang lebih mudah diselesaikan jika kohesivitas warga terbangun gagal dilakukan.

4.3.3 PLANNING GROUP

Kotler menyatakan bahwa *planning group* dalam *place marketing* melibatkan tiga kelompok, pemerintah kota, warga, dan komunitas bisnis. Artinya, kerjasama ketiga kelompok ini penting dalam perencanaan kota. Dalam kasus kota Jakarta, baik warga, pemerintah kota, maupun komunitas bisnis memiliki hubungan yang cukup tegang. Ketegangan bisa terlihat dari beberapa beritayang menunjukkan konflik antara pemerintah dengan warga, pemerintah dengan pengusaha, dan antara warga dengan pengusaha.

Konflik pemerintah dengan pengusaha misalnya terjadi antara pemerintah kota dengan pengusaha di kawasan Jl. Antasari. Pengalihan peruntukan Jl. Antasari dari kawasan hunian menjadi kawasan bisnis secara *illegal* menyebabkan penyegelan dari pemerintah kota terhadap kawasan tersebut. Komunitas bisnis menyayangkan tindakan pemerintah kota. Masalah ini berlarut-larut karena kawasan sudah disegel tetapi para pelaku usaha tetap menjalankan bisnisnya sehari-hari. Mereka cenderung mengabaikan peringatan tersebut. Sementara itu, warga setempat yang sebenarnya menjadi korban pengalihan lahan tidak terdengar suaranya. Meningkatnya kepadatan akibat pengalihan fungsi lahan akan mengurangi kemampuan melayani warga. Akan tetapi, warga setempat sepertinya tidak terlalu peduli dengan masalah tersebut. Berita-berita tentang kasus ini menggambarkan betapa keberatan terhadap peralihan tersebut justru datang dari pemerintah kota, bukan dari warga. Sebaliknya, warga pemilik bangunan meminta pemerintah kota mempertimbangkan perubahan fungsi lahan tersebut.

Kasus konflik warga dengan pemerintah kota dalam memperebutkan lahan Taman BMW juga menunjukkan konflik antarpemangku kepentingan. Konflik ini menunjukkan buruknya wajah

pengelolaan dan pengawasan pertanahan di Jakarta. Dan konflik ini ternyata bukanlah kasus tunggal. Masih ada kasus – kasus lainnya yang bahkan berujung pada hilangnya aset milik pemerintah kota. Konflik – konflik ini semakin mempertegas citra bahwa pemerintah kota berada dalam posisi yang berseberangan dengan pemangku kepentingan kota yang lain.

Contoh lain adalah menjadikan fungsi Jakarta sebagai *service city*. Implementasi visi ini membutuhkan kerja sama antara pemerintah kota, pengusaha, dan warga. Pemerintah kota harus menunjukkan kinerja pelayanan yang mumpuni, terutama kepada warga dan pengusaha. Sedangkan pengusaha akan menunjukkan pelayanan yang mumpuni kepada konsumen, yaitu warga, turis, dan ekspatriat. Saat ini pemerintah kota telah menyatakan bahwa fungsi kota Jakarta sebagai kota jasa namun belum merinci fungsi kota jasa tersebut secara detail berikut peran *stakeholders* kota di dalamnya. Dalam pengambilan keputusan untuk menjadikan Jakarta sebagai kota jasa, peran masing-masing anggota *planning group* yang dibutuhkan untuk merencanakan *marketing* dan *target market* kota belum maksimal. Pemberitaan tentang kerja sama warga, pemerintah kota dan pengusaha kota dalam perencanaan kota tidak ada. Rendahnya kerjasama dan partisipasi *planning group* terulang lagi dalam perencanaan RTRW 2010–2030.

Seperti disebutkan diatas, peran *planning group* adalah untuk mendukung *marketing* dan *target market* kota. *Marketing* (produk) dan target market, yaitu konsumen belum tegas. Menurut Kotler, produk kota adalah orang, infrastruktur, atraksi dan citra serta kualitas hidup. Perencanaan produk tersebut tidak tuntas dan jelas. Secara infrastruktur, pemerintah kota saat ini sedang melakukan kampanye tentang MRT. Sementara infrastruktur yang terpakai saat ini di bidang perhubungan dan transportasi dirasakan warga dan diberitakan media masih buruk. Apalagi jika ditambah dengan kategori tata air. BKT belum tuntas, BKB dalam proses penurapan, dan drainase Jakarta masih berantakan. Jakarta juga belum memiliki atraksi yang berkualitas global. Tiap tahunnya, Jakarta secara rutin melakukan berbagai atraksi menjelang ulang tahun kota, di Pekan Raya Jakarta. Target market adalah warga Jakarta dan penduduk Indonesia. Sementara itu dari sisi kualitas hidup secara mudah dapat disimpulkan bahwa kualitas hidup warga Jakarta menurun antara lain akibat kemacetan dan polusi lingkungan. Manusia belum bisa menjadi pesan bahwa Jakarta memiliki sumber daya manusia handal. Sebagaimana taktik umum di Indonesia untuk menarik investasi, manusia yang ditawarkan tenaga kerja murah.

Sebaliknya, warga kota adalah pihak yang dimarjinalkan. Transparansi tentang perencanaan kota minim. Ajakan untuk warga kota juga terbatas, hanya untuk para elit. Terutama elit akademis. Akibatnya, produksi ruang dan pendukungnya belum mencerminkan kepentingan warga kota. Akan tetapi, pemerintah kota secara perlahan berubah dan sudah memulai menunjukkan keberpihakan pada warga. Di kategori perhubungan dan transportasi, pengadaan Transjakarta adalah bentuk dari keberpihakan tersebut. Pelaksanaan HBKB secara perlahan memberikan ruang dan perbaikan lingkungan. Akan tetapi, itu semua jauh dari memadai.

Masalah dalam *planning group* Jakarta adalah kegagalan mengajak dan membangun partisipasi. Sebagai bagian dari anggota *planning group*, suara warga kota tidak terepresentasikan dengan memadai apalagi baik. DPRD sebagai wakil rakyat Jakarta, sepanjang pemberitaan Agustus 2009-2010 minim sekali bersuara. Berita yang menampilkan peristiwa warga diajak atau terlibat dalam perencanaan kota juga minim. "Perencana utama" kota Jakarta adalah komunitas bisnis, terutama pengembang. Sedangkan pemerintah kota terkesan bertindak sebagai perencana dan pemberi ijin.

4.3.4 IDENTITAS DAN BRAND KOTA

Visi Soekarno tentang Jakarta adalah kota yang setara dengan kota-kota lainnya. Karenanya, Soekarno membangun Monas, Istiqlal, Hotel Indonesia, Gelora Senayan, bahkan Sarinah untuk menyampaikan pesan tersebut. Terlepas dari cara menyampaikan pesan melalui pengembang ruang, Soekarno memiliki visi. Sebaliknya, Soeharto tidak memiliki visi yang tegas tentang ruang. Kecuali untuk proyek Taman Mini Indonesia Indah, Soeharto menyerahkan visi pengembangan ruang kepada ideologi pembangunan. Ruang diproduksi berdasarkan kebutuhan pembangunan ekonomi. Karenanya, pembangunan Jakarta sebagai pusat pemerintahan, jasa dan perdagangan, perkantoran, manufaktur, dan hunian hanya mengikuti pembangunan ekonomi yang dibelakangnya didorong oleh kepentingan modal. Akibatnya, Jakarta tidak memiliki identitas fisik yang menonjol dibandingkan Singapura dan Kuala Lumpur. Jakarta hanya jadi pengekor karena ideologi yang menggerakkan kota-kota di Asia, khususnya Asia Tenggara adalah kepentingan modal.

Jakarta adalah ibu kota negara yang berfungsi sebagai *service city*. Dalam penjabarannya, *service city* menjadikan Jakarta sebagai pusat pelayanan masyarakat, pusat perdagangan, dan distribusi, pusat keuangan, pusat pariwisata, dan pusat pelatihan dan informasi. Ini adalah identitas Jakarta.

Berbagai identitas ini melahirkan citra kota yang akan dipersepsikan oleh pemangku kepentingan kota. Mereka adalah warga kota, pemerintah, investor, pelaku bisnis, dan turis. Mereka akan melakukan identifikasi terhadap kota melalui identitas tersebut.

Pilihan menjadikan Jakarta sebagai *service city* tidak perlu dikomunikasikan secara berlebihan bahkan sampai dijadikan sebagai fungsi yang menjadi identitas Jakarta. Sebagai ibu kota dan kota global, kota dengan pelayanan paripurna adalah suatu yang seharusnya secara inheren menjadi prasyarat dasar kota tersebut. Singapura adalah *service city* yang paripurna tetapi kota tersebut tidak pernah memosisikan dan mengatakan dirinya sebagai *service city*. Singapura tumbuh dan besar sebagai *service city*. Singapura belakangan malah menciptakan berbagai atraksi untuk menarik minat turis mengunjungi kota tersebut setelah berhasil mendatangkan investor dan perusahaan terbaik di dunia. Belakangan sepak terjang paling mutakhir Singapura adalah menyelenggarakan balap jet darat paling penting di dunia, yaitu *Formula One*. Singapura membangun sirkuit di jalan raya. Ini dilakukan untuk mencoba menandingi *Formula One* dan *MotoGP* yang terlebih dahulu dimiliki Sepang, Malaysia.

Singapura memiliki *brand* sebagai salah satu kota jasa terbaik di dunia. Dominasi Singapura ini memberikan dampak positif dengan menjamurnya berbagai kantor pusat atau kantor cabang perusahaan besar dunia di kota tersebut. Identitas sebagai kota jasa tersebut hendak diperluas Singapura dengan membangun identitas baru. Kampanye kota tersebut belakangan lebih mengedepankan Singapura sebagai kota wisata dengan atraksi Broadway, sirkus kelas dunia seperti *Cirque de Eloize*, Universal Studio, pertunjukan artis kelas dunia, dan balap mobil *Formula One*. Khusus untuk balap mobil, liputan media bersifat *worldwide*. *Brand* Singapura terus berkembang dari kota jasa ditambah menjadi kota wisata.

Dalam sepuluh kategori berita dengan frekuensi terbanyak, identitas Jakarta sebagai *service city* hampir tidak disebutkan. Para pemangku kepentingan bahkan media cetak gagal membangun identifikasi dengan identitas Jakarta sebagai kota jasa. Apalagi pelayanan pemerintah kota kepada warga seringkali dikeluhkan. Kemacetan dan banjir adalah salah satu bentuk pelayanan yang gagal. Karenanya hampir tidak mungkin Jakarta memiliki *brand* kota dengan membangun identitas sebagai *service city*. Kegagalan membangun pelayanan juga akan melemahkan *sense of place*.

Sementara itu identitas lainnya yang potensial juga gagal untuk produksi menjadi *place identity* Jakarta. Identitas geografi, budaya, sejarah, arsitektur, dan lainnya juga tidak menonjol dalam pemberitaan. Padahal identitas–identitas ini memiliki diferensiasi yang kuat dengan Singapura dan Malaysia. Potensi sebagai salah satu negara kepulauan terbesar dengan beragam etnik dan bahasa ternyata tidak mampu dieksplorasi oleh Jakarta untuk menjadi identitas yang mampu membangun *brand* kota. Apalagi identitas–identitas tersebut memiliki potensi untuk diidentifikasi warga dan target market kota. Sejauh ini, berita yang terpantau yang mampu membangun identitas kota secara budaya adalah Lebaran Betawi.

Berdasarkan tindak komunikasi primer, citra kota tidak dapat dibangun dengan sebuah perencanaan. Kavaratzis menyatakan bahwa *brand* kota yang dibangun berdasarkan citra ditempuh melalui komunikasi primer, sekunder dan tersier. Komunikasi primer merupakan tindak komunikasi utama dalam membangun *brand* kota. Komunikasi primer adalah pesan–pesan yang disampaikan oleh lansekap, infrastruktur, *behavior* dan struktur. Lansekap menyampaikan pesan tentang desain kota, arsitektur, ruang publik dan seni publik. Dalam pemberitaan kota Jakarta selama Agustus 2009–2010 hal tersebut ternyata gagal terekam. Desain dan infrastruktur kota pemberitaannya cenderung memiliki tone negatif. Arsitektur kota jarang dibahas karena tidak memiliki diferensiasi dan memiliki daya tarik untuk membangun *sense of place*. Sementara itu, ruang publik minim dan seni publik hampir tidak mendapatkan perhatian. Wadah seni publik juga sudah berpindah ke ruang–ruang mal.

Infrastruktur menyampaikan pesan tentang akses, fasilitas budaya, dan fasilitas turis. Akses kota buruk, fasilitas budaya tidak berkembang kecuali pembangunan berbagai mal. Sementara itu, fasilitas pariwisata yang mampu menjadi ikon Jakarta belum terlihat mampu membangun diferensiasi. *Behaviour* adalah visi tentang kota, kualitas pelayanan, *event* dan insentif finansial. Tidak ada pemberitaan tentang ini. Sedangkan struktur membahas tentang jaringan komunitas, partisipasi swasta dan partisipasi warga. Ini juga belum tercerminkan dalam pemberitaan bahkan yang terlihat adalah lemahnya partisipasi warga.

Jadi, berdasarkan fungsi Jakarta sebagai kota jasa dan analisa terhadap pemberitaan media cetak *Kompas* Agustus 2009–2010 Jakarta belum memiliki *brand* sebagai *service city*. Jakarta gagal membangun identitas kota karena perencanaan kota juga gagal mengembangkan marketing, menasar target market, dan juga gagal membangun komunikasi kota sebagai *brand*.

5. SURABAYA

5.1 PERKEMBANGAN SURABAYA

Soekarno dan Soeharto memiliki pandangan berbeda tentang posisi kota Jakarta dan Surabaya. Soekarno cenderung memposisikan Jakarta sebagai ibu kota dan pusat pemerintahan. Sedangkan Surabaya berfungsi sebagai pusat perdagangan. Soekarno tidak memaksakan Jakarta untuk menjadi pusat ekonomi, budaya, dan politik. Sebaliknya, Soeharto menjadikan fungsi Jakarta sebagai ibu kota dan pusat perdagangan untuk diintegrasikan ke pasar dunia. Akibatnya, pada saat Soeharto memerintah peran Surabaya dikurangi (Evers, 2002:64). Dilihat dari kekuasaan Soeharto yang sentralistik, pengurangan peran Surabaya dapat dimaknai sebagai bagian dari politik geografi Soeharto untuk memantapkan kekuasaannya.

“Persaingan” Jakarta dan Surabaya telah berlangsung lama. Menurut Dick, sejarah ekonomi modern Indonesia adalah cerita tentang dua kota (*tale of two cities*) antara Jakarta dan Surabaya. Ketika Jawa Timur menghasilkan produk perkebunan, Surabaya dengan pelabuhan alamnya yaitu Tanjung Perak menjadi pintu gerbang. Pemanfaatan mesin uap untuk penggilingan gula, jalur kereta, galangan kapal, dan industri, mendukung Surabaya tumbuh sebagai salah satu kota pelabuhan besardi Asiabersama dengan Kalkuta, Rangun, Singapura, Bangkok, Hongkong dan Shanghai. Surabaya terkenal sebagai pusat perdangan dan pengapalan gula. Namun kemahsyuran Surabaya menghilang ketika terjadi depresi ekonomi dunia pada tahun 1930. Sementara itu, ekonomi lokal belum berkembang (2003:xvii–xviii).

Surabaya adalah kota industri pertama di Indonesia semenjak pendudukan Belanda. Karenanya, berdasarkan data penduduk 1905, jumlah penduduk Surabaya paling tinggi dibandingkan kota lain di Indonesia. Pada saat itu, jumlah penduduk Surabaya sebanyak 150 ribu jiwa. Sedangkan penduduk Batavia (Jakarta) 139 ribu jiwa. Penduduk Surabaya hanya lebih kecil dari penduduk Singapura, yaitu sebanyak 250 ribu jiwa. Berikut perbandingan penduduk 3 (tiga) kota pelabuhan dan beberapa kota lainnya pada tahun 1905 (Dick, 2003:121).

**Tabel 5.1. Sensus Populasi Kota-kota Utama Pulau Jawa dan Singapura,
1905-2000 (dalam ribuan)**

Municipality	1905	1920	1930	1961	1971	1980	1990	2000
Singapura	259	418	588	1.687	2.075	2.414	2.690	3.263
Jakarta	139	306	533	2.973	4.085	6.072	8.228	8.385
Surabaya	150	192	342	1.408	1.309	1.737	2.410	2.589
Semarang	97	158	218	503	566	820	1.004	1.266
Bandung	47	95	167	973	1.311	1.745	2.026	2.142
Malang	30	43	87	342	365	491	650	735

Data di atas menunjukkan bahwa penduduk Surabaya mengatasi jumlah penduduk Jakarta hanya sampai pada tahun 1905. Setelah itu berdasarkan data tahun 1920 dan 1930, jumlah penduduk Jakarta telah meninggalkan jumlah penduduk Surabaya. Akan tetapi, jumlah penduduk Singapura masih tetap berada di atas jumlah penduduk Jakarta dan Surabaya. Sebagai kota pelabuhan, aktivitas warga kota sangat tergantung kepada aktivitas pelabuhan. Menurunnya jumlah penduduk Surabaya sejalan dengan mulai berkurangnya aktivitas ekonomi apalagi menjelang dan pada saat depresi ekonomi pada tahun 1930.

Setelah berakhir Perang Diponegoro (1825–1830) yang menyebabkan kerugian keuangan besar pemerintah kolonial, pemerintah penjajah mengeluarkan kebijakan baru untuk mengisi kekosongan kas pemerintah. Karenanya, kebijakan Tanam Paksa (*Cultuurstelsel*) (1830–1870) diberlakukan. Kebijakan baru tersebut bertujuan untuk memperkuat kontrol penjajah atas koloni di pedalaman, khususnya terkait tanah dan tenaga kerja. Selain itu, tanam paksa juga ditujukan untuk menumbuhkan kota-kota sentra produksi, distribusi, dan perdagangan demi mendukung proses produksi yang berujung kepada ekspor ke pasar Eropa. Karenanya, kota-kota di Jawa Timur tumbuh sejalan dengan kebutuhan tersebut (Handinanto, 2004: 20).

Setelah tanam paksa berakhir, pemerintah penjajah mengeluarkan kebijakan baru yang mengizinkan pihak swasta untuk membuka perkebunan. Berdatanglah para pengusaha Eropa ke Jawa Timur dan membuka berbagai usaha. Menurut Gill, kebijakan ini mengubah wajah kota. Fungsi kota disesuaikan dengan situasi baru, yang bertolak dari kepentingan komersial. Karenanya, Surabaya terbagi atas “kota bawah” (*beneden stad*) dan “kota atas” (*boven stad*).

Kota atas berfungsi sebagai sentra bisnis dan kota bawah berfungsi sebagai kawasan hunian tempat tinggal orang asing (dalam Handinoto, 2004:24).

Surabaya sebagai kota pelabuhan didukung oleh kondisi geografis yang strategis, berada di pesisir Utara Pulau Jawa di tepi Kali Mas. Belanda menjadikan Surabaya sebagai *collecting centre* dari rangkaian pengumpulan hasil perkebunan dari pedalaman. Keberadaan pelabuhan mempengaruhi perkembangan jaringan transportasi, yang mengakibatkan bentuk dan struktur kota menjadi seperti pita yang membentang dari Utara ke Selatan (Handinoto dan Hartono, 2007:89).

Bentuk kota yang bersifat Utara dan Selatan sebagai konsekuensi dari kota pelabuhan kemudian yang menyusuri Kali Mas mengalami perubahan secara perlahan setelah jaringan transportasi darat dikembangkan. Jalan kereta api dan tram menggantikan peran Kali Mas. Pengangkutan komoditi perkebunan dari pedalaman untuk pasar Eropamelalui pelabuhan Tanjung Perak mengubah perkembangan kota karena jalurnya berlawanan dengan arah Kali Mas, yaitu dari Selatan ke Utara (Handinoto dan Hartono, 2007:90).

Setelah tahun 1930, Surabaya sepertinya hilang dari peta kota pelabuhan besar di Asia Tenggara. Sementara Singapura terus berkembang dan Jakarta melalui Tanjung Priuk terus menguat. Depresi ekonomi global menyebabkan Surabaya sebagai kota yang memiliki fungsi utama sebagai *hub* melemah. Sementara itu, pemerintah kolonial Belanda menjadikan Jakarta sebagai basis pemerintahan dan perdagangan. Pelabuhan Tanjung Priuk di Jakarta menguat sejalan dengan pembukaan perkebunan di *hinterland* Jakarta, yaitu Jawa Barat.

Perkembangan fisik Surabaya sebagai kota pelabuhan peninggalan kolonial Belanda tidak banyak berubah sampai era kemerdekaan. Sementara itu, Jakarta secara cepat meninggalkan Surabaya. Pada tahun 1961, penduduk Jakarta berjumlah 2.973.000 jiwa. Dan pada tahun 1971, jumlah penduduk melonjak menjadi 4.085.000 jiwa. Sedangkan kota Surabaya pada tahun 1961 jumlah penduduknya 1.408.000 jiwa dan menurun pada tahun 1971 menjadi 1.309.000 jiwa. Penduduk Surabaya baru tumbuh lagi pada tahun 1980 menjadi 1.737.000 jiwa sementara DKI Jakarta penduduknya pada tahun yang sama mencapai 6.072.000 jiwa.

Pertumbuhan penduduk yang lambat tersebut terkait dengan pertumbuhan ekonomi Surabaya. Stagnasi pertumbuhan Surabaya berlangsung semenjak tahun 1930 karena depresi ekonomi

dunia, akibat pendudukan Jepang, perang kemerdekaan dan pergantian pemerintah (1942-1953), hiperinflasi dan pergantian pemerintahan (1963, 1966-1967), dan krisis ekonomi 1998-1999. Dick juga menyatakan bahwa Surabaya mulai menggeliat dan menunjukkan kedinamisan sebagai kota kedua terbesar di Indonesia pada tahun 1990-an (2003: xix).

Penelitian yang dilakukan Kuncoro menunjukkan, semenjak tahun 1994-1999 penyeragaman pendekatan pembangunan dengan strategi industrialisasi juga telah mengubah peta aktivitas ekonomi nasional, yaitu sektor manufaktur telah menyalip sumbangan nilai tambah pada PDB sebesar 26,1 persen. Sedangkan tahun-tahun sebelumnya, penyumbang PDB terbesar adalah sektor pertanian, dan pada tahun yang sama menjadi penyumbang terbesar kedua sebanyak 17,2 persen (dalam Aridin dan Kuncoro, 2003: 120-121).

Dick menunjukkan adanya konsentrasi industri di Jawa Timur pada tahun 1985. Dick juga menemukan ternyata Surabaya adalah tempat konsentrasi industri terbesar di Indonesia pada tahun 1985. Konsentrasi industri Surabaya telah meluber (*spill over*) ke kabupaten terdekat, seperti Sidoarjo dan Gresik. Pada tahun 1985, Surabaya, Sidoarjo dan Gresik meliputi sepertiga dari seluruh tenaga kerja industri besar dan sedang. Ini telah membentuk koridor industri dan akan bertambah luas kalau ditambahkan Pasuruan, Malang dan Kediri. Ini meliputi hampir dua pertiga tenaga kerja industri besar dan sedang. Berikut gambaran pengaruh perkembangan Surabaya mempengaruhi daerah tetangganya serta jumlah tenaga kerja (dalam Arifin dan Kuncoro, 2003:123-124).

Tabel 5.2. Distribusi spasial Industri Besar dan Sedang Menurut Tenaga Kerja di Jawa Timur 1985-1999(Arifin dan Kuncoro, 2003: 124)

Wilayah	1985	1994	1999
Susitik	140.474 (34%)	386.784 (49%)	411.456 (48%)
Koridor Surabaya-Malang	210.524 (51%)	523.870 (66%)	564.069 (66%)
Surabaya-Malang-Kediri	254.150 (63%)	571.844 (72%)	606.971 (71%)
Surabaya-Malang, Kediri, Jember	303.335 (74%)	619.818 (78%)	644.249 (74%)
Surabaya-Malang, Kediri, Jember, Mojokerto, Banyuwangi			707.604 (83%)
Jawa Timur	412.500 (100%)	796.596 (100%)	856.722 (100%)

Perekembangan Surabaya telah mendorong daerah tetangganya untuk turut berkembang. Para pengamat perkotaan dan ekonomi regional telah meramalkan bahwa Surabaya memang memiliki kemampuan untuk mendorong *extended megapolitan region* (EMR). Perkembangan ini didukung pembangunan infrastruktur jaringan. Berbeda dengan Jakarta yang mengontrol pengembangan kota berbasis koridor, Surabaya mengadopsi strategi pengembangan kota berdasarkan jaringan struktur kota. Di samping itu, strategi ini juga menghubungkan dua kota yang bertetangga. Jalan tol diperkenalkan pertama kali pada tahun 1980 dengan 2 (dua) alasan. Alasan pertama dan utama adalah untuk menghubungkan Surabaya dengan kota dan kabupaten tetangga Surabaya. Pembangunan jalan tol juga akan mempermudah akses ke pelabuhan Tanjung Perak. Tanjung Perak adalah pelabuhan kedua terbesar di Indonesia dan pintu gerbang ke pelabuhan-pelabuhan di Indonesia Timur. Alasan kedua adalah untuk memicu pertumbuhan bagian barat kota, yang diharapkan menekan pertumbuhan pesat di bagian timur kota. Jalan tol tersebut adalah Surabaya–Gresik (35 km) dan Surabaya–Pasuruan (45 km) (Silas, 2002: 683–685).

Walaupun kebijakan PMA yang dikeluarkan pemerintah berlaku nasional, Surabaya berbeda dengan Jakarta yang mendapatkan investasi besar di bidang infrastruktur. Apalagi Jakarta telah mendapatkan asistensi asing untuk perencanaan kota pada tahun 1957–1960. Sebaliknya, pada tahun 1965 Surabaya belum memiliki perencanaan untuk memanfaatkan lahan kota yang luas dan kesulitan mendapatkan investor karena situasi ekonomi yang buruk (Dick, 2003: 375). Sadar akan pentingnya perencanaan, pemerintah kota pada tahun tersebut membentuk tim perencanaan outline kota Surabaya, yang mulai bekerja pada tahun 1966. Tim tersebut kemudian menentukan pokok-pokok pemanfaatan lahan di Surabaya sampai tahun 1990 dan pola pengalihan lahan pertanian menjadi lahan perkotaan secara lima tahunan. Outline tersebut membuka jalan untuk master plan kota. Pada tahun 1978, Master Plan tahun 2000 beserta peta pendukungnya dipresentasikan dengan basis penduduk Surabaya mencapai 5,5 juta jiwa pada tahun 2000 (Dick, 2003:377–378).

Dalam Master Plan tersebut disebutkan bahwa pemanfaatan lahan dilakukan secara *zoning*. Sementara itu, bagian timur kota yang merupakan tambak akan dicadangkan sebagai kawasan hunian. Di sebelah barat, ada 3 (tiga) koridor perumahan baru dipisahkan oleh jalur hijau. Di sebelah utara sampai dengan perbatasan Sidoarjo, pertumbuhan secara campuran (*mixed*) diperbolehkan. Setiap koridor akan memiliki jalan arteri sebagai jalur transportasi yang akan

terhubung dengan pusat kota dan jalur lingkaran luar kota. Sejalan dengan pandangan umum tentang kota, maka setiap populasi penduduk yang mencapai jumlah 200 ribu orang diharapkan akan menjadi kota satelit dengan fungsi pelanyannya. Pada tahun 1992 Master Plan diperbaharui dengan memasukan beberapa perubahan. Pertama, pembangunan jalan tol di sepanjang bagian barat kota dan diharapkan melingkar menjadi jalur lingkaran kota, yang nantinya tersambung ke jembatan Suramadu. Ini akan mendorong pembukaan industri dan perumahan dengan lahan yang murah di barat Madura. Kedua, ladang garam dibagian barat laut akan direklamasi untuk memperluas pelabuhan Tanjung Perak. Ketiga, pembangunan permukiman dengan unit kecil dimungkinkan di pinggiran kota karena meningkatnya jumlah penduduk di timur dan barat (Dick, 2003:378).

Pertumbuhan properti, khususnya perumahan, pada awal 1970 tidaklah begitu baik. Beberapa pengembang mencoba membangun proyek perumahan tetapi gaungnya tidak begitu terdengar. Kemudian muncul kota satelit Darmo yang diluncurkan pada tahun 1974 dengan fasilitas pusat perbelanjaan, bioskop dan kolam renang. Para pekerja asing dan keturunan Tionghoa menikmati fasilitas ini dikelilingi oleh pagar dan penjagaan membuatnya nyaman ditempati dan tidak jauh dari pusat kota. Akan tetapi, penjualannya tidak begitu baik (Dick, 2003: 387-288).

Pada tahun 1980 sejalan dengan boom minyak dan pasar properti mendapatkan momentum. Beberapa pengembang, seperti Ciputra, menanamkan investasi properti di Surabaya. Berikut beberapa proyek properti besar di Surabaya.

Tabel 5.3. Proyek Real Estate Utama

(Pemerintah Kota Surabaya, 1997)(Dick, 2003:394)

Grup	Proyek	Luas	Tahun Pembangunan
Ciputra	Citra Rayan West	2.000	1992
Pakuwon Jati	Laguna Indah (Timur)	500	1994
	Pakuwon Indah (Barat)	450	1994
Dharmala	Graha Family Estate (Barat)	280	1993
	Bukit Darmo Golf	160	1993

Para pengembang ini adalah pemodal yang berasal dari Jakarta. Ciputra Grup adalah pengembang properti di Jakarta. Pengembangan kota Surabaya oleh beberapa kelompok tersebut tentu saja membutuhkan penguasaan lahan yang luas, yang mengontrol 6.300 hektar lahan di barat Surabaya dan telah mengarah pada oligopoli yang didanai sindikasi perbankan dalam dan luar negeri (Dick, 2003:390–391).

Perumahan yang dibangun oleh pengembang besar tersebut menyebabkan terjadinya *gated communities*, memisahkan antara kampung dan perumahan. Menurut Silas, permukiman Surabaya adalah kampung. Kampung adalah perumahan menengah ke bawah yang menutup 7 persen lahan terbangun. Akan tetapi, 7 (tujuh) persen tersebut memenuhi 70 persen kebutuhan perumahan Surabaya. Jadi, Surabaya adalah permukiman yang berciri kampung (dalam Hastijanti, 2002:172). Saat ini kampung-kampung terjebak di antara perumahan mewah dan perkantoran. Kampung-kampung tersebar bahkan ada yang berlokasi kawasan pusat bisnis (Hastijanti, 2002:172).

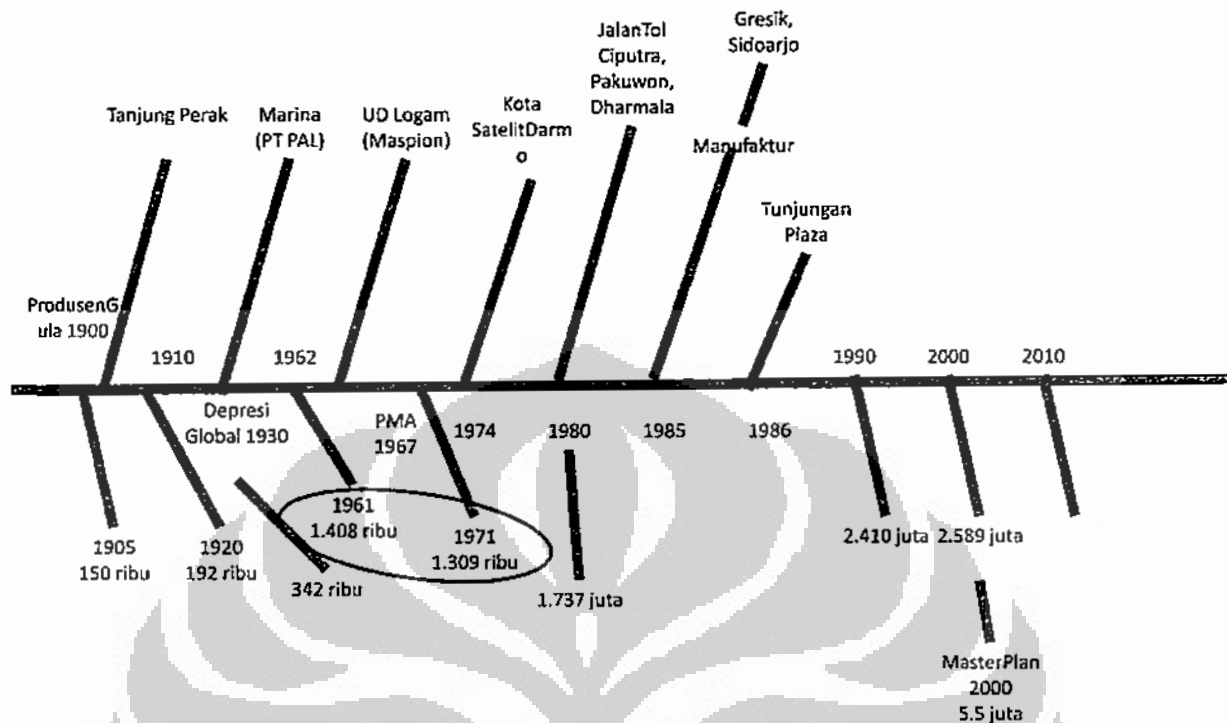
Pembangunan Surabaya memarginalkan warga kota kelas bawah, terutama warga kampung. Menurut Basundoro, kampung-kampung kecil tidak berdaya ditelikung gedung pencakar langit. Kampung-kampung tergusur karena pembangunan mal-mal, hotel, apartemen dan perumahan mewah. Dan korban lain adalah bangunan tua bersejarah. Pengusiran sektor informal oleh petugas kota adalah pemandangan keseharian. Kota sibuk berbenah untuk kepentingan kemegahan dan kemewahan mengabaikan kampung yang dihuni kelompok dengan kemampuan ekonomi terbatas. Invasi modal lebih menentukan perencanaan kota menyebabkan semakin menipisnya kemampuan sektor informal untuk bertahan (2009:115–117).

Proses aglomerasi dan urbanisasi Surabaya yang paling jelas terlihat pada perkampungan yang ekstensif intensif. Kampung-kampung bertransformasi sejalan dengan perkembangan wilayah sebagai urban, dan terintegrasi ke dalamnya. Kampung-kampung awalnya berorientasi hegemoni dan teritorial menjadi lebih terbuka dan menerima fungsi-fungsi baru, misalnya sebagai kawasan hunian dan komersial (Santoso, 2006: 153–154). Disamping itu, *boom* properti, terutama real estate, ternyata juga telah mengubah bentuk kota. Kota yang awalnya berbentuk *ribbon* pada era 1970-an dan belakangan menjadi melebar (*wider than long*) setelah pengembangan real estate tersebut (Dick, 2003:497).

Pemerintah kota mencanangkan Surabaya sebagai kota jasa dan perdagangan mulai meninggalkan sebagai kota industri (www.surabaya.go.id), berikut kutipannya: “... *Seiring dengan perkembangan kota, Surabaya memang berusaha menghindari tumbuhnya industri besar yang memiliki potensi polusi. Arah Surabaya difokuskan sebagai kota jasa dan perdagangan, dan bukan kota industri. Wilayah industri untuk selanjutnya digantikan sebagai tempat pergudangan yang tidak beresiko terhadap polusi. Sekalipun demikian, sejumlah wilayah masih terdapat industri*”.

Surabaya adalah kota dengan identitas kultural yang kuat berlatar belakang Majapahit dan Mataram. Setelah itu, Belanda mempengaruhi perkembangan dan pertumbuhan. Belanda juga memanfaatkan arsitektur Jawa untuk membangun kota. Karena menjadi kota perdagangan, Surabaya juga merupakan kota dengan warga yang multietnis. Sementara itu semenjak Orde Baru, Surabaya kembali bertumbuh dan berkembang sebagai kota modern yang dikomandoi modal. Menjadikan Surabaya saat ini. Akan tetapi, semua perkembangan Surabaya tersebut berwadahkan suatu kondisi geografis. Surabaya adalah kota yang terletak di ujung Kali Mas yang merupakan muara Sungai Berantas. Sungai Berantas adalah sungai terbesar di pulau Jawa. Posisi geografis inilah yang menentukan strategisnya Surabaya. Inilah sebenarnya kekuatannya yang telah teruji.

Perkembangan kota Surabaya semenjak masa kejayaannya sebagai kota pelabuhan berdasarkan kebijakan yang mempengaruhinya, pertumbuhan fisik kota dan penambahan penduduk dapat digambarkan dalam diagram berikut :



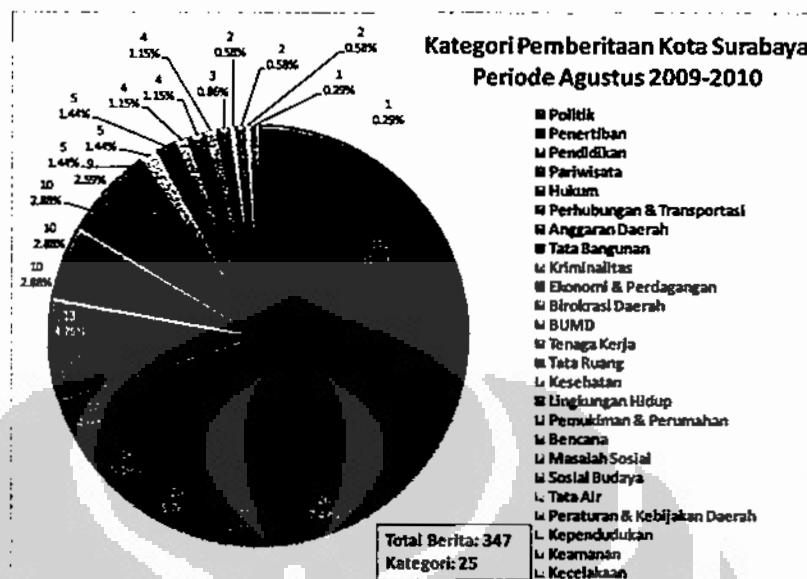
Gambar 5.1. Diagram Perkembangan Kota Surabaya

5.2 PEMBERITAAN DAN CITRA SURABAYA DI MEDIA CETAK

Ada 25 (dua puluh lima) kategori dengan frekuensi tertinggi sebanyak 347 (tiga ratus empat puluh tujuh) berita dalam pemberitaan kota Surabaya Agustus 2009–2010. Kategori politik mendominasi hampir sepertiga lebih dari total berita sebanyak 111 (seratus sebelas berita), setara dengan 31,99%. Setelah kategori tersebut, kategori-kategori lainnya dengan jumlah yang kecil dan dengan jarak jumlah antar berita yang tidak signifikan menempati posisi kategori 2 (dua) sampai dengan posisi 25 (dua puluh lima) dengan tingkat persentase tertinggi sebanyak 8,65% sampai dengan 0,29%. Jika jumlah berita tentang kota Surabaya tersebut dibagi berdasarkan jumlah hari (365), maka berita soal kota Surabaya tidak muncul setiap hari di rubrik edisi Jawa Timur, *Kompas* Agustus 2009–2010.

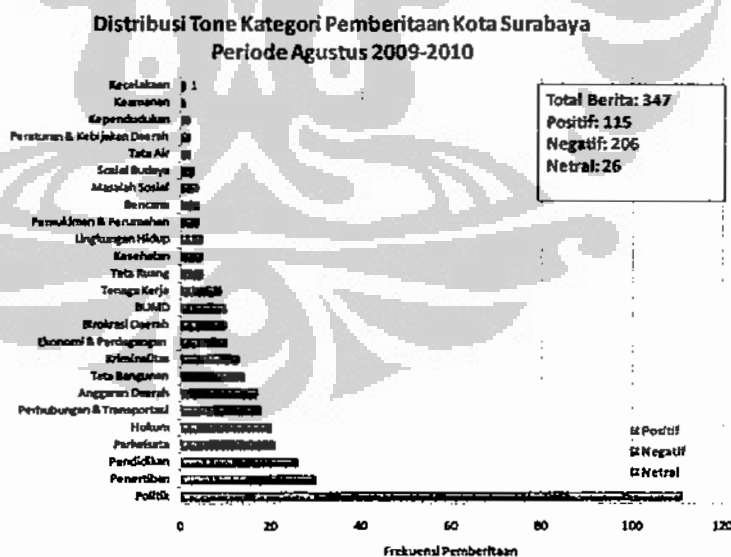
Dua puluh lima kategori berita tentang Surabaya terdiri dari politik, penertiban, pendidikan, pariwisata, peraturan dan kebijakan daerah, tata air, sosial dan budaya, masalah sosial, bencana, pemukiman dan perumahan, lingkungan, kesehatan, tata ruang, tenaga kerja, BUMD, birokrasi daerah, ekonomi dan perdagangan, kriminalitas, tata bangunan, anggaran daerah, perhubungan dan transportasi, hukum, kecelakaan, keamanan, dan kependudukan.

Tabel 5.4. Kategori Pemberitaan Kota Surabaya



Sementara itu berdasarkan tone pemberitaan dari total 347 berita tersebut, ada 206 berita bertone negatif, 115 berita bertone positif dan 26 berita netral. Artinya, secara kuantitatif citra kota Surabaya di media cetak *Kompas* edisi Agustus 2009-2010 adalah negatif.

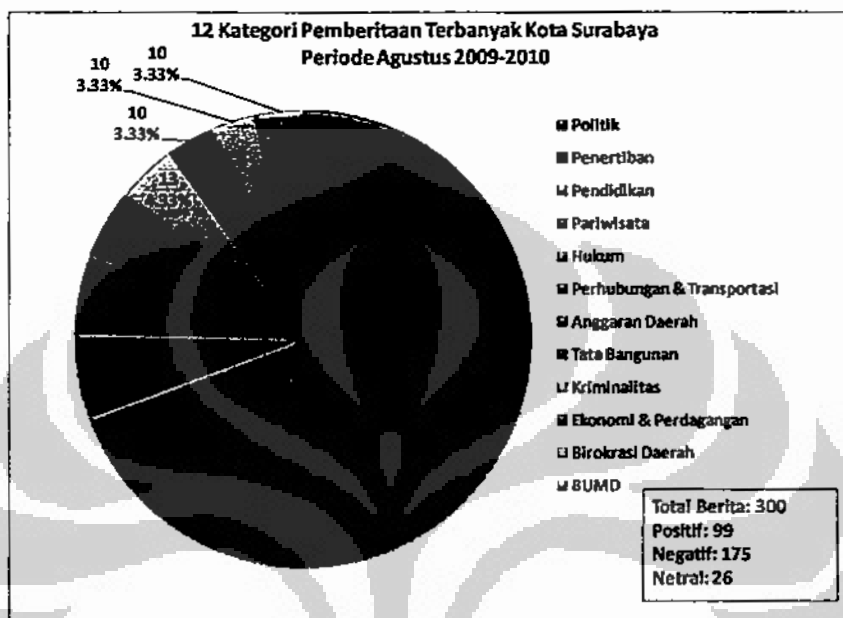
Tabel 5.5. Distribusi Tone Kategori Pemberitaan Kota Surabaya



Setelah diklasifikasi berdasarkan 12 (dua belas) kategori dengan frekuensi tertinggi, kategori-kategori berikut politik (111 berita), penertiban (30 berita), pendidikan (26 berita), pariwisata (21 berita), hukum (20 berita), perhubungan dan transportasi (18 berita), anggaran daerah (17

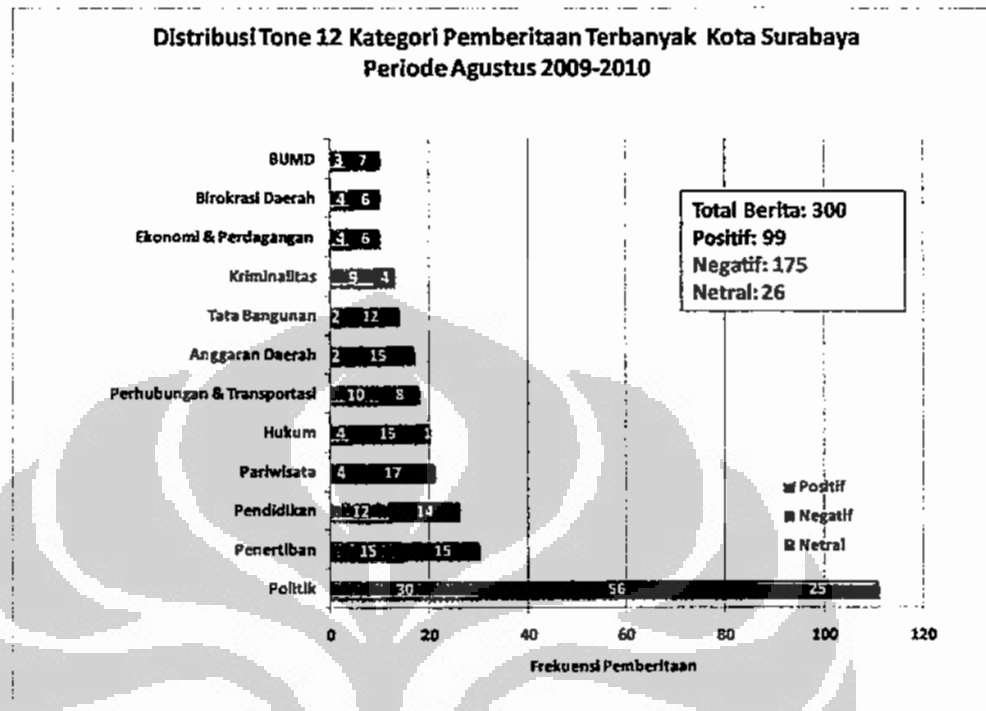
berita), tata bangunan (14 berita), kriminalitas (13 berita), ekonomi dan perdagangan (10 berita), birokrasi daerah (10 berita) dan BUMD (10 berita).

Tabel 5.6. 12 Kategori Terbanyak Pemberitaan Surabaya



Dari 12 kategori berita tersebut terdapat 175 (seratus tujuh puluh lima) berita negatif, 99 (sembilan puluh sembilan) berita positif dan 26 (dua puluh enam) berita netral. Potensi berita – berita tersebut melahirkan citra negatif kota kuat karena perbandingan berita dengan tone negatif yang hampir dua kalinya berita dengan tone positif. Apalagi berita kategori politik ini secara frekuensi jumlahnya adalah yang terbesar. Berikut penjelasan masing-masing kategori dan subkategori berita.

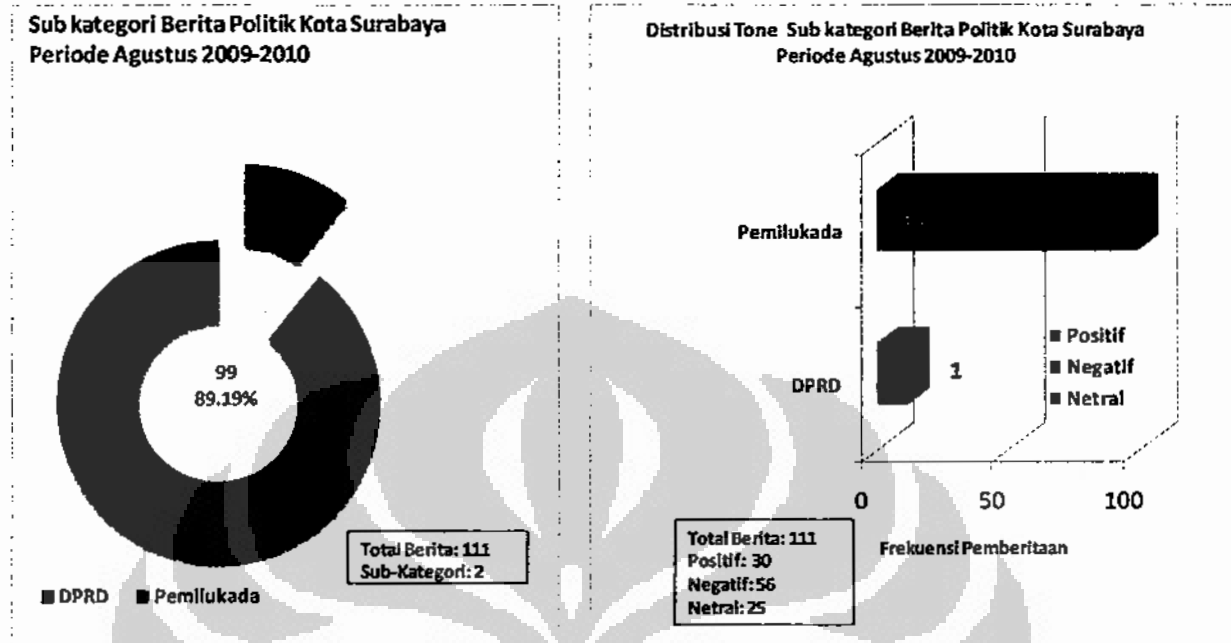
Tabel 5.7. Distribusi Tone 12 Kategori Pemberitaan Terbanyak Kota Surabaya



5.2.1 POLITIK

Politik adalah kategori terbanyak karena memiliki 111 berita. Kategori politik memiliki 2 (dua) subkategori, yaitu pemilukada dan DPRD. Berita subkategori pemilukada (99 berita atau 89,91%) mendominasi pemberitaan. Sedangkan subkategori DPRD (12 berita atau 10,81%) mengikuti setelahnya. Sedangkan tone berita subkategori pemilukada terdiri atas tone positif (30 berita), tone negatif (45 berita) dan berita netral (24 berita). Berita subkategori DPRD terdiri atas berita bertone positif (11 berita), berita bertone netral (1 berita) dan tidak ada berita netral.

Tabel 5.8. Subkategori Berita Politik dan Distribusi Tone



Pemberitaan subkategori pemilukada merupakan bagian dari proses pergantian Walikota Surabaya, Bambang DH, yang menjelang habis masa jabatannya. Semenjak otonomi daerah diberlakukan, kepala daerah kabupaten/kota dipilih secara langsung untuk menjabat selama selama lima tahun. Walikota yang telah menjabat selama lima tahun boleh mencalonkan lagi untuk periode kedua. Calon walikota dicalonkan partai atau secara perorangan dengan syarat-syarat yang telah ditentukan undang-undang.

Pemilihan kepala daerah secara langsung diharapkan mendekatkan rakyat dengan pemimpinnya karena harapan rakyat sejalan dengan pemimpin yang diharapkan. Tetapi dalam perjalanannya, semua konsep-konsep ideal dalam proses berdemokrasi ternyata membutuhkan pemantapan (*deepening*). Pemilukada walikota Surabaya adalah contoh bagaimana demokrasi tidak saja hanya masalah prosedural, tetapi demokrasi juga merupakan masalah substansi.

Dalam Pemilukada Surabaya ini menariknya adalah walikota Bambang DH mencalonkan diri kembali sebagai wakil walikota kandidat Risma. Bambang DH telah 2 (dua) periode menjabat sebagai Walikota Surabaya meski dalam periode pertama tokoh ini maju sebagai wakil yang kemudian menggantikan menjadi walikotadi tengah periode karena menggantikan Walikota yang pada saat itu meninggal dunia. Karenanya, Bambang DH diharapkan masih bisa maju lagi

sebagai walikota. Kenyataannya, Bambang akhirnya maju sebagai wakil walikota menemani Risma. Karena tidak ada pengaturan tentang memungkinkan atau tidaknya seorang petahana walikota mencalonkan sebagai wakil walikota, maka Bambang mencalonkan diri sebagai wakil walikota. Berita berikut menjelaskannya.

PDI-P Usulkan Bambang DH

Surabaya, Kompas - PDI-P tetap mengusulkan Bambang DH sebagai calon wali kota Surabaya periode 2010-2015. Untuk calon wakil wali kota, PDI-P mengusulkan Saleh Ismail Mukadar dan Wisnu Sakti Buana. Ketua DPD PDI-P Jatim Sirmadji mengatakan, tiga nama itu direkomendasikan dalam rapat kerja cabang khusus (Rakercabsus) Dewan Pimpinan Cabang (DPC) PDI-P Surabaya, Minggu (11/10) di Surabaya. Pengurus Anak Cabang (PAC) PDI-P di Surabaya meminta DPD PDI-P Jatim meneruskan nama-nama itu ke DPP PDI-P. "Nanti DPP akan memutuskan siapa akan diusung dalam pemilihan kepala daerah," ucapnya.

Keputusan DPP diperkirakan keluar sebulan lagi. DPP antara lain akan mempertimbangkan judicial review (uji materi) atas Undang-Undang (UU) Nomor 12 Tahun 2008 tentang Perubahan Kedua Atas UU Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah. UU itu melarang kepala daerah yang sudah menjabat dua periode dicalonkan lagi untuk daerah yang sama atau setara.

Bambang sudah dua periode memimpin Surabaya. Namun, PDI-P berpendapat Bambang baru memimpin pada periode 2005-2010. Sebelumnya Bambang hanya meneruskan masa jabatan almarhum Wali Kota Surabaya Sunarto yang meninggal di tengah masa jabatan. "DPP akan menimbang mana calon paling pantas untuk diusung," ujar Sirmadji. Bambang menyatakan siap dicalonkan dalam posisi apa saja. Hal itu tergantung kebutuhan partai. "Saya siap dicalonkan sebagai wali kota, wakil wali kota, atau tidak dicalonkan sama sekali oleh PDI-P," kata Bambang... (RAZ) (Kompas, 12/10.2009)

Awalnya, Bambang DH diusung Partai Demorasi Indonesia Perjuangan (PDI-P) kota Surabaya. Akan tetapi Bambang DH hanya bisa mencalonkan diri sebagai wakil walikota. Sementara bawahannya, Risma, malah maju menjadi calon walikota. Bambang DH menerima untuk dicalonkan kembali untuk posisi walikota atau wakil walikota.

Pemilukada merupakan proses rekrutmen calon pemimpin daerah yang dalam kasus ini adalah calon walikota Surabaya. Sementara itu sebagai calon manajer kota, mereka belum menawarkan visi, misi dan program yang jelas dan tegas terkait pembangunan kota. Sedangkan partai pendukung ternyata cenderung memilih kandidat berdasarkan tingkat popularitas yang mempengaruhi elektabilitas. Secara pragmatis, partai hanya akan memilih calon yang akan menang tanpa peduli visi, misi, dan program kandidat. Sementara Undang-undang Nomor 32 tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah mengatur wewenang dan tugas kepala daerah dalam pasal 25 sebagai berikut:

- a. Memimpin penyelenggaraan pemerintah daerah berdasarkan kebijakan yang ditetapkan bersama DPRD;
- b. Mengajukan rancangan Perda;

- c. Menetapkan Perda yang telah mendapatkan persetujuan bersama DPRD;
- d. Menyusun dan mengajukan rancangan Perda tentang APBD kepada DPRD untuk dibahas dan ditetapkan bersama;
- e. Mengupayakan terlaksananya kewajiban daerah;
- f. Mewakili daerahnya di dalam dan di luar pengadilan, dan dapat menunjuk kuasa hukum untuk mewakilinya sesuai peraturan perundangan; dan
- g. Melaksanakan tugas dan wewenang lain berdasarkan peraturan perundangan

Sementara itu berdasarkan undang-undang yang sama dalam pasal 27 tentang pelaksanaan tugas dan wewenangnya kepala daerah dan wakilnya mempunyai kewajiban:

- a....
- b. Meningkatkan kesejahteraan rakyat;
- c. Memelihara ketentraman dan ketertiban masyarakat;
- d. Melaksanakan kehidupan demokrasi;
- e. Menaati dan menegakan segala peraturan perundangan;
- f. Menjaga etika dan norma penyelenggaraan pemerintahan;
- g. Memajukan dan mengembangkan daya saing daerah
- h. Melaksanakan prinsip tata pemerintahan yang bersih dan baik;..

Melihat begitu besarnya tuntutan yang diberikan kepada seorang kepala daerah berdasarkan undang-undang, seorang walikota sepertinya dari rekaman media belum menyampaikan tawaran-tawaran visi, misi dan program terkait pembangunan kota Surabaya. Beberapa catatan untuk kandidat yang telah menyampaikan visi, misi dan programnya melalui media cetak. Pertama, kota Surabaya sebagai kota pelabuhan tidak secara substansial dipahami oleh calon walikota. Kedua, para calon mengabaikan bahwa keberadaan Surabaya sebagai kota pelabuhan memang diuntungkan oleh posisi geografisnya. Ketiga, berdasarkan sejarah Surabaya ketika pada jaman penjajahan memang dijadikan sebagai kolektor hasil perkebunan. Keempat saat ini, beberapa wilayah lain, seperti Gresik dan Pasuruan, juga memiliki pelabuhan. Kelima data-data terkait pasokan barang yang akan diangkut melalui pelabuhan Tanjung Perak harus disampaikan. Kenyataan lain yang membuat ide "kemaritiman" tidak hanya menyangkut pelabuhan tetapi jauh lebih luas. Karenanya, tawaran para kandidat tersebut mendapat kritikan.

Isu Perubahan Belum Dimanfaatkan

SURABAYA, KOMPAS - Isu perubahan belum dimanfaatkan dengan baik oleh para calon wali kota Surabaya yang tidak sedang berkuasa. Akibatnya, publik cenderung memilih calon yang sekarang sedang menjabat atau incumbent. Ketua Pusat Studi Demokrasi dan HAM M Asfar mengatakan, hal itu tercermin dalam jajak pendapat terbaru yang digelar lembaganya. Pasangan Arif Afandi-Adies Kadir dan Tri Rismaharini-Bambang DH mendapat dukungan di atas 30 persen. "Calon lain di bawah 10 persen," ujarnya di Surabaya, Selasa (6/4).

Dengan realitas sekarang, pemilihan Wali Kota Surabaya masih mungkin berlangsung satu putaran. Pemenangnya diperkirakan salah satu dari pasangan yang sedang berkuasa saat ini atau incumbent, Arif-Adies atau Risma-Bambang. "Responden belum melihat pesan perubahan ditawarkan oleh pasangan non-incumbent. Karena itu, mereka cenderung memilih calon yang masih menjabat di Pemkot Surabaya," katanya.

Padahal, menurut Asfar, dalam survei sebelumnya terlihat calon yang tidak sedang berkuasa berpeluang memenangkan pemilihan. Mereka memiliki sumber daya yang bisa dimanfaatkan untuk menawarkan perubahan. Selain itu, ada 40 persen pemilih menginginkan perubahan. "Jika bisa mengambil semua, calon non-incumbent bisa menang. Sayangnya, tidak ada calon yang mampu menawarkan isu perubahan dengan baik," katanya menambahkan.

Yakin didukung

Alasan lain, para calon juga tidak mampu menawarkan dengan jelas program yang akan diusung. "Fandi Utomo misalnya, menawarkan program kemaritiman. Tidak jelas bagaimana program itu diterapkan dan apa manfaatnya bagi masyarakat Surabaya," tuturnya. Sementara Fandi Utomo mengatakan, konsep kemaritiman yang ditawarkannya jelas. Sektor maritim akan menjadi salah satu penggerak perekonomian Surabaya. "Jika dibenahi, kawasan Tanjung Perak bisa menjadi salah satu pusat kegiatan ekonomi yang tidak akan mati sampai 50 tahun ke depan. Tanjung Perak bisa menjadi pelabuhan penghubung bagi pelabuhan di kawasan timur ke pelabuhan luar," katanya.

Calon wali kota dari jalur perseorangan, Fitrajaja Purnama mengatakan, pihaknya yakin mendapat dukungan masyarakat. Apalagi, ia sudah lama terjun dalam berbagai pendampingan ke masyarakat. "Memang tidak banyak dipublikasikan. Kami sudah kerja sejak belasan tahun lalu. Lihat saja hasilnya setelah pemungutan suara nanti," ujarnya. Ia optimistis masyarakat akan memilih calon perseorangan. Salah satunya karena semakin banyak masyarakat kecewa dengan partai politik. "Calon perseorangan bisa menjadi alternatif bagi masyarakat," ujarnya. (RAZ) (Kompas, 07/04/2010).

Setelah penjelasan visi atau program di atas, beberapa kandidat walikota lainnya menampilkan visi dan programnya tentang Surabaya. Persoalan yang dominan adalah Surat Hijau. Persoalan Surat Hijau adalah persoalan pertanahan. Warga pemilik Surat Hijau menuntut pemutihan tanah menjadi milik warga, dan ternyata beberapakandidat menawarkannya. Menurutnya, tanah dengan Surat Hijau bisa dijadikan modal usaha.

Surat Hijau adalah surat tanah yang statusnya tidak jelas dimiliki ribuan warga. Pada bulan Maret tahun 2004, ribuan warga mendatangi kantor Pemkot Surabaya meminta agar tanah warga yang memakai Surat Hijau disertifikasi. Tercatat tanah yang memakai Surat Hijau sebanyak 13.425.915 meter persegi. Tanah tersebut tersebar di 21 atau 19 lokasi kecamatan. Karena luas dan banyaknya pihak-pihak yang terlibat, maka penyelesaian Surat Hijau menjadi salah satu "program" yang bisa mendatangkan banyak simpati dan suara bagi kandidat walikota.

Dua Calon Bahas Surat Hijau

Surabaya, Kompas - Pemaparan visi dan misi para calon wali kota Surabaya di DPRD Surabaya, Minggu (16/5), diwarnai janji penuntasan izin pemakaian tanah pemerintah atau lazim dikenal sebagai surat hijau oleh BF Sutadi dan Fitradjaja Purnama. Penyampaian visi dan misi itu menandai dimulainya masa kampanye resmi Pemilihan Kepala Daerah (Pilkada) Kota Surabaya 2010.

Sehari sebelumnya, kelima pasangan mengikuti acara deklarasi damai yang diprakarsai KPU Kota Surabaya di Hotel Singgasana. Sementara itu, kampanye terbuka akan dimulai pada Selasa (18/5) yang diawali oleh pasangan BF Sutadi-Mazlan Mansur. Sutadi menyatakan, ada aturan yang memungkinkan permasalahan surat hijau diselesaikan. Keinginan kuat pemerintah dan persetujuan DPRD Surabaya dibutuhkan untuk menuntaskan persoalan itu. "Persoalan ini sudah lama sekali terjadi di Surabaya dan seharusnya bisa diselesaikan," ujarnya. Jika terpilih, Sutadi berjanji akan menuntaskan persoalan itu segera. "Pemerintah bisa mengurus hal lain jika persoalan ini segera tuntas," katanya.

Fitradjaja juga menyampaikan hal senada. Menurut dia, dasar hukum untuk menyerahkan hak atas tanah surat hijau kepada masyarakat sudah ada. "Surabaya bisa menjadi pelopor land reform di Indonesia. Pemerintah tidak usah khawatir kehilangan pemasukan karena tidak ada retribusi tanah surat hijau. Saya akan carikan pengganti," tuturnya. Penyerahan hak itu akan menyelesaikan dua hal. Pertama, menuntaskan persoalan surat hijau itu sendiri. Kedua, menjadi awal penyelesaian persoalan kekurangan modal usaha. "Tanah harus dipandang sebagai modal dan harus diberdayakan," ujar Fitradjaja. Modal secara ekonomi itu akan dilengkapi modal sosial berupa semangat pantang menyerah warga Surabaya. Gabungan modal-modal itu akan bisa membuat Surabaya menjadi kota berdaya saing global dengan ciri sendiri. "Surabaya tidak perlu meniru Tokyo untuk menjadi global," katanya.

Revitalisasi

Dua calon lain, Fandi Utomo dan Tri Rismaharini menyampaikan soal revitalisasi. Fandi menekankan revitalisasi Surabaya sebagai kota perdagangan dan jasa berbasis maritim. "Surabaya pernah menjadi salah satu kota pelabuhan penting di dunia. Namun, peran itu berangsur-angsur pudar. Surabaya hanya perlu merevitalisasi peran itu karena modal dan infrastrukturnya masih ada. Perbaikan Pelabuhan Tanjung Perak bisa meningkatkan perannya sebagai pelabuhan penghubung untuk pelabuhan-pelabuhan lain ke pasar internasional," papar Fandi. Revitalisasi memang butuh dana besar. Namun, Surabaya bisa memetik manfaat jangka panjang jika revitalisasi itu tuntas. Dari Pelabuhan Tanjung Perak saja Surabaya mendapat penggerak ekonomi selama puluhan tahun.

Sementara Rismaharini antara lain menekankan soal revitalisasi kampung dan transportasi publik. Kampung dipilih karena sebagian masyarakat Surabaya masih tinggal di sana. Revitalisasi itu akan membuat kehidupan mereka lebih baik tanpa membuat mereka kehilangan akar budaya dan merusak sistem kekerabatan. "Kampung-kampung di Surabaya bisa menjadi pusat-pusat ekonomi baru. Kami mendorong satu RW punya satu produk," kata Rismaharini. Spesialisasi itu akan memudahkan pembinaan dan pengembangan. Dengan fokus seperti itu, setiap kampung juga bisa menjadi unit-unit produksi yang berdaya saing global.

Sementara soal transportasi publik, Surabaya masih akan tetap bertumpu pada angkutan kota. Namun, perlu peremajaan armada dan penataan ulang jalur. "Sebanyak apa pun jalan dibangun akan tetap macet kalau kendaraan pribadi terus bertambah. Agar orang mau beralih dari kendaraan pribadi, kendaraan umum harus dibuat aman, nyaman, dan murah," katanya. Risma juga menekankan tentang pembuatan taman-taman baru di setiap sudut Surabaya. Taman-taman itu akan menjadi sarana rekreasi murah bagi masyarakat Surabaya. Penyediaan sarana rekreasi akan membantu masyarakat mengalihkan sejenak pikirannya dari persoalan sehari-hari.

Sementara Arif Afandi menekankan perlunya pembangunan pendidikan dan ekonomi agar Surabaya berdaya saing global. Calon wali kota yang mengusung slogan Surabaya Rumah Kita itu menekankan bahwa Surabaya sejak awal sudah sangat heterogen. Hal itu menandakan masyarakat Surabaya sebagai masyarakat terbuka. Keterbukaan itu, menurut Arif, modal penting bagi suatu masyarakat untuk menerima dan bersaing dalam era globalisasi. (RAZ) (Kompas, 17/05/2010)

Dua calon walikota lainnya menawarkan revitalisasi posisi strategis Surabaya sebagai kota pelabuhan. Para kandidat ini menyatakan bahwa selama ini ekonomi Surabaya hidup dari pelabuhan. Akan tetapi, tidak ada penjelasan mengapa pelabuhan Surabaya pernah ditinggalkan semenjak tahun 1930, dan tidak mampu bangkit lagi seperti masa jayanya. Sementara itu beberapa calon masih berkuat dengan program Surat Hijau dan revitalisasi pelabuhan Tanjung Perak, kandidat Risma yang berpasangan dengan walikota petahana Bambang DH telah menawarkan beberapa program yang mulai menyentuh persoalan dasar perkotaan, khususnya kota-kota besar di pulau Jawa. Risma menawarkan revitalisasi kampung dan transportasi publik.

Menurut Silas, Surabaya telah beberapa kali mendapatkan penghargaan karena program pengelolaan kampung bahkan ikut dalam kontes dunia. Kampung Pandegiling ikut dalam pameran dunia, *Living in Cities*, Kampung Donorejo-Donokero mewakili Indonesia dalam buku *Tipologi Permukiman Khas Asia Pasifik* oleh *Unescap* (1984), Kampung Kebalen meraih *Aga Khan Award for Architecture* (1986), Kampung Banyu Urip terpilih sebagai peserta *Habitat Forum Berlin*, dan pada tahun 1990 bersama Kota Bandung, Surabaya terpilih sebagai *The UNEP Award* serta penghargaan dari *Japan Housing Association IYSH Matsushita Award*, 1998. Silas menambahkan bahwa kunci keberhasilan tersebut adalah karena sejarah dan budaya Surabaya berakar di kampung, dalam *Babad Surabaya*, di samping perhatian yang serius pemerintah kota (1996: 64).

Sejauh ini tidak ada penjelasan “program kampung” seperti apa yang akan dijalankan oleh sang kandidat. Semenjak Surabaya mendapatkan berbagai penghargaan tersebut, organisasi ruang Surabaya telah dipengaruhi para pemilik modal (pengembang). Ekspansi modal telah menguasai sebagian bentuk dan struktur kota. Kampung adalah struktur lama. Sementara itu, perumahan dan apartemen sebagai bentuk “kampung baru” terus berkembang. Apakah program tersebut berbeda atau sama dengan *Kampung Improvement Program* (KIP) yang pernah dijalankan sebelumnya? Apakah program tersebut akan bertahan di tengah-tengah dominasi modal untuk melakukan penataan ruang? Ataukah ada integrasi antara kampung dengan ekspansi modal yang menguasai ruang saat ini? Pertanyaan-pertanyaan perlu dijawab oleh kandidat.

Sebagai bagian dari pemerintahan, Risma tentu memahami bahwa pada tahun 2007 pemerintah kota meluncurkan program Rehabilitasi Sosial Daerah Kumuh (RSDP) di 15 kelurahan. Tujuannya mengentaskan warga dari kemiskinan dan kekumuhan. Pada program RSDP tahun

2006, setiap kelompok usaha bersama yang terdiri atas 10 keluarga miskin mendapat alokasi dana Rp 45 juta. Dana tersebut bersifat hibah dan pinjaman bergulir untuk rumah dan lingkungan. Sedangkan besaran dana untuk tahun 2007 belum ditentukan (Basundoro, 2009:152–153).

Masalah transportasi adalah masalah umum kota-kota besar di Indonesia. Belajar dari Jakarta yang terlambat mengimplementasikan angkutan umum sebagai moda utama transportasi perkotaan, kandidat yang berpasangan dengan petahana ini menawarkan program untuk menjadikan angkutan umum sebagai moda transportasi publik Surabaya. Khusus kota Surabaya masalah transportasi ini akan menjadi masalah besar jika tidak diantisipasi secepatnya. Berdasarkan data BPS dari tahun 2005 sampai 2009, panjang dan kelas jalan di kota Surabaya tidak bertambah. Sebaliknya, jumlah kendaraan terus bertambah. Pada tahun 2005 jumlah kendaraan bermotor di Surabaya sebanyak 7.840.989. Angka tersebut melonjak pada tahun 2009 menjadi 9.311.133 kendaraan. Posisi terbanyak adalah sepeda motor sebanyak 8.026.116 unit. Jumlah ini sangat besar dibandingkan kendaraan lainnya. Ini merupakan suatu gambaran bahwa warga ternyata lebih meminati memakai sepeda motor sebagai jenis angkutan pribadi dari pada menggunakan angkutan umum.

Salah satu syarat bagi *urban manager* untuk bisa membangun kota yang kompetitif adalah memiliki kemampuan melakukan inovasi. Beberapa kota/kabupaten di Jawa Timur dianggap telah menciptakan inovasi di beberapa bidang. Kabupaten Ponorogo inovatif dalam pertumbuhan ekonomi; Pamekasan dalam pelayanan publik bidang pendidikan; Lumajang dalam kinerja politik bidang partisipasi; Magetan dalam pemerataan ekonomi; Kabupaten Pasuruan dalam pelayanan publik bidang kesehatan; Tulungagung dalam pelayanan bidang pemenuhan sarana dan prasarana; Jombang dalam akuntabilitas publik; dan Kota Batu inovatif dalam bidang pelebagaan politik (Noor, 2010:81). Otonomi daerah mengharapakan lahirnya daerah yang mandiri untuk melayani kebutuhan warga sejalan dengan pasal 2 ayat 3 Undang-undang Nomor 32 tahun 2004. Karenanya, inovasi kepala daerah dibutuhkan untuk menyasiasi berbagai hambatan dan kelangkaan sumber daya daerah.

Pemilukada diharapkan menjadi persaingan inovasi calon kepala daerah untuk menyelesaikan berbagai persoalan daerah. Menurut Noor, kepala daerah adalah aktor sentral dalam melakukan berbagai inovasi. Berdasarkan LPC Model (*Leadership, Political and Climate*), peran kepala

daerah adalah meletakkan fondasi, yaitu visi. Visi berangkat dari pemahaman terhadap daerah dan tawaran penyelesaian masalah untuk menuju masa depan suatu daerah. Seorang kepala daerah harus memahami iklim dan organisasi politik. Iklim dibutuhkan untuk mendesain organisasi yang mendukung proses inovasi. Sedangkan pemahaman terhadap lingkungan politik meminimalkan hambatan karena benturan politik (2010:83–88).

Dalam dimensi–dimensi kinerja kota yang baik, secara spesifik rekrutmen manajer kota tidak dibahas. Akan tetapi, kebijakan seorang manager kota menentukan 5 (lima) dimensi tersebut dan 2 (dua) metakriteria. Sebaliknya, visi, misi dan program seorang manager kota bisa merujuk kepada 5 (lima) dimensi Lynch. Bahkan untuk membangun kepemimpinan politik yang mampu diterima secara publik, maka 2 (dua) metakriteria adalah alat ukur yang *powerful*. Secara khusus berdasarkan dimensi Lynch, visi, misi, dan program bisa menjadi identitas.

Dari beberapa calon walikota tersebut, media cetak merekam beberapa tawaran ide terkait Surat Hijau, revitalisasi kampung, transportasi serta posisi Surabaya sebagai kota pelabuhan. Surat Hijau mengacu kepada metakriteria adil, yaitu setiap warga kota berhak mendapatkan tempat tinggal dan tempat untuk mencari nafkah. Sedangkan program revitalisasi kampung yang kondisinya terus tergradasi penting dilakukan untuk menjaga vitalitas kampung tersebut. Ancaman terhadap memburuknya kondisi lingkungan fisik, seperti air tanah, dan menyebarnya penyakit karena lingkungan kotor bersifat nyata. Karenanya, tawaran program ini penting. Revitalisasi kampung bisa mengembalikan vitalitas kampung agar *sustenance* dan *safety* bagi warganya.

Sebagai kota kedua terbesar dengan jumlah penduduk yang tinggi dan urbanisasi terus berjalan, maka persoalan akses merupakan harus disikapi secepatnya oleh seorang manager kota. Jakarta dengan segala problem transportasi dan dampak yang membelitnya menunjukkan bahwa masalah transportasi jika terlambat diantisipasi, maka masalah tersebut akan menjadi akut. Tawaran kandidat untuk memaksimalkan angkutan umum sangat tepat. Tidak ada kota besar didunia yang tidak mengandalkan persoalan akses ini kepada angkutan umum. Apalagi dari data terlihat bahwa pertumbuhan jalan dibandingkan pertumbuhan kendaraan ini di Surabaya mengalami defisit. Angkutan umum lebih murah, mengangkut banyak penumpang, ramah lingkungan memakai BBG, dan mudah dikontrol karena bersifat massal. Apalagi pemakai kendaraan terbesar di Surabaya adalah sepeda motor. Harga angkutan massal yang murah memungkinkan

para pengendara sepeda motor untuk berpindah kepada angkutan umum secara sukarela atau melalui pemaksaan oleh pemerintah daerah.

Posisi Surabaya secara geografis yang menguntungkan dalam sejarah karena menjadi hub perdagangan komoditi perkebunan masih menjadi citra kuat kota. Surabaya terkenal dengan citra sebagai kota pahlawan. Akan tetapi secara fungsional, kota ini lebih terkenal sebagai kota pelabuhan. Mengembalikan fungsi Surabaya dengan citra sebagai pelabuhan adalah pilihan citra yang menguntungkan walaupun secara kenyataannya organisasi spasial Surabaya telah banyak berubah. Surabaya berkembang sebagai kota jasa dan perdagangan, dan perumahan. Pembangunan mal-mal besar, hotel dan apartemen serta perkantoran menunjukkan bahwa kota ini secara bentuk fisik telah mengarah ke jasa dan perdagangan. Akses kota sekarang memusat ke pusat perdagangan, seperti Tunjungan, bukan lagi ke pelabuhan. Sementara itu, industri telah berpindah ke luar kota, seperti Gresik dan Pasuruan. Kota pelabuhan adalah satu-satunya citra yang masih melekat pada Surabaya dan masih bersifat fungsional, dan secara fisik masih bisa ditemukan jejaknya.

5.2.2 PENERTIBAN

Urbanisasi melahirkan kepadatan yang menyebabkan semua orang tidak bisa tertampung pada ekonomi sektor formal kemudian mencari peluang di sektor informal. Apalagi permukiman seperti Surabaya yang bercirikan kampung membuat sektor informal membuka peluang untuk berjalannya aktivitas ekonomi sektor informal. Kampung-kampung yang tersebar di berbagai daerah pusat bisnis dijadikan oleh warga yang tidak bekerja di sektor formal untuk menjadikannya sebagai tempat/lokasi berusaha di sektor informal. Sementara itu, keberadaan sektor informal sendiri dibutuhkan untuk mendukung sektor formal. Berbagai jenis usaha, seperti makanan, penyewaan rumah (kos), parkir liar dan lainnya yang dibutuhkan para pekerja di sektor formal. Mereka berjualan dari rumah, lokasi terdekat dengan perkantoran atau mengumpul pada suatu lokasi khusus yang peruntukannya bukan untuk berdagang. Kebutuhan sektor formal terhadap sektor informal dan sebaliknya menyebabkan berjalannya dualisme ekonomi kota.

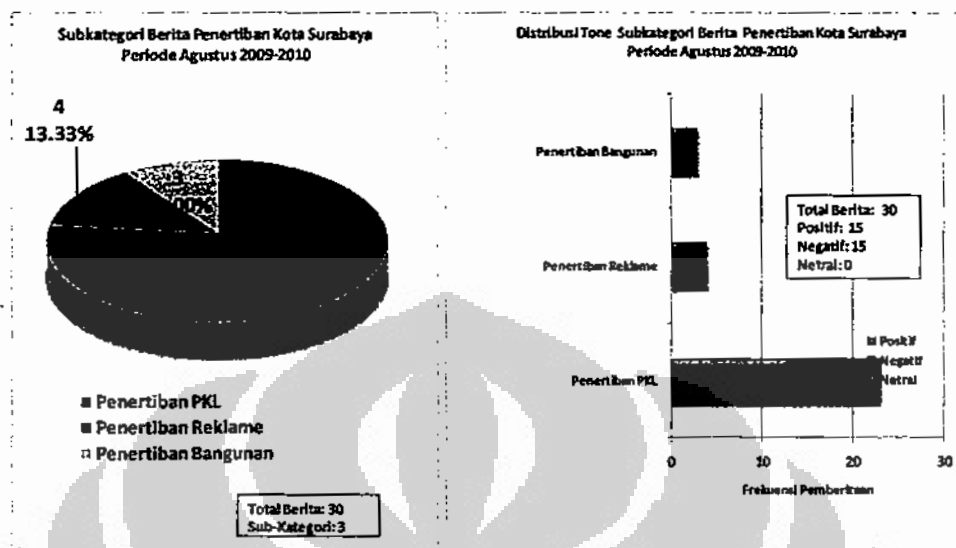
Sektor informal sendiri sebenarnya memiliki “masalah” dalam dirinya. Penjelasan tentang sektor informal seringkali berujung pada kesalahan atau bias karena perspektifnya adalah “formal”. Informal secara leksikal adalah “sesuatu yang berada di luar lingkaran” yang dipahami sebagai “formal”. Karenanya, “informal” seringkali dipahami sebagai lawan dari formal (Maharika,

2009:4–5). Dalam kerangka ruang arsitektur, formal dan informal terlihat saling berhadapan. Sedangkan kenyataannya dalam ruang sosial, seperti kasus ekonomi sektor informal di atas, keduanya saling membutuhkan. Sementara itu sudut pandang lain melihat bahwa informalitas dan formalitas adalah suatu kontinum. Dalam sudut pandang ini, informal tereksplorasi oleh formal (Maharika, 2009:5–8)

Sementara Bernabe mengategorikan masalah formal–informal ke dalam 4 (empat) kategori. Dia mengatakan bahwa entitas–entitas ini adalah aktivitas tak tampak karena tidak terdaftar, tidak terukur, dan tidak teregulasi. Ekonomi tak tampak tersebut, pertama, adalah “aktivitas informal”. Aktivitas informal adalah usaha untuk memenuhi kebutuhan pokok, yang tetap berada di wilayah kegiatan ekonomi yang normatif. Kedua adalah “ekonomi bawah tanah” (*underground economics*), yang secara jelas menghindarkan diri dari otoritas publik, seperti pembayaran pajak, biaya, atau peraturan. Ketiga, “aktivitas *illegal*” (*illegal activities*) adalah memproduksi barang-barang yang dilarang secara hukum. Sedangkan keempat adalah “aktivitas rumah tangga” (*household activity*) (dalam Maharika, 2009:12). Penjelasan ini penting untuk melihat berbagai kategori dan subkategori yang terkait dengan penertiban.

Dari kategori penertiban terdapat 30 (tiga puluh) berita dengan tiga subkategori. Subkategori terbanyak adalah penertiban PKL (23 berita atau 76,67%), penertiban reklame (4 berita atau 13,33%) dan penertiban bangunan (3 berita atau 10%). Berdasarkan tone berita, berita bertone positif dan bertone positif sebanding, yaitu masing-masing 15 (lima belas) berita. Sedangkan subkategori penertiban PKL menentukan pola tone. Subkategori penertiban PKL didominasi tone positif (13 berita) sedangkan berita negatif dibawahnya (10 berita). Sementara itu, berita subkategori penertiban reklame memiliki tone positif (3 berita) dan tone negatif (1 berita). Subkategori penertiban bangunan memiliki tone positif (1 berita) dan tone negatif (2 berita).

Tabel 5.9. Subkategori Penertiban dan Distribusi Tone Pemberitaan Kota Surabaya



Secara umum pemberitaan subkategori penertiban PKL adalah positif. Berita dengan kategori penertiban PKL bertone positif apabila penertiban tersebut untuk kepentingan publik yang lebih besar, penertiban untuk peningkatan kualitas lingkungan, proses penertiban secara baik, atau pemerintah kota mengevaluasi kinerja pelaksana penertiban. Penertiban PKL yang menyebabkan kemacetan lalu lintas karena menempati badan jalan akan mendapatkan apresiasi dari media cetak.

Pedagang Kaki Lima

Mencegah Penjaja Pertama

Oleh Kris Razianto Mada

Penataan pedagang kaki lima di Surabaya dan sebagian besar kota lain di Indonesia hampir identik dengan masalah. Pemerintah mengusung ketertiban, sedangkan pedagang mengusung hak sejahtera dan mendapat penghasilan. Perbedaan sudut pandang itu hampir selalu menimbulkan bentrokan setiap kali ada penertiban. Pemerintah Kota (Pemkot) Surabaya bukan tidak ingin menertibkan dengan cara baik-baik. Salah satunya dengan belajar ke kota-kota di negara lain, seperti Shah Alam di Malaysia. "Menata kota sebesar Surabaya tentu tidak mudah," ujar Timbalan Datuk Bandar (Wakil Wali Kota) Shah Alam Mochtar Hani.

Pedagang kaki lima (PKL) tidak perlu dilarang. Mereka bisa diizinkan berdagang selama berjualan di tempat yang sudah ditentukan. "Setiap penjaja (PKL) di sini harus mendapat izin, dan izin tidak diberikan jika penjaja tidak menjaja (berdagang) di tempat yang sudah ditentukan," kata Mochtar. Majelis Bandaraya (Pemkot) Shah Alam konsisten dengan peraturan itu. Hasilnya, tidak satu pun PKL berjualan di sembarang tempat di ibu kota negara bagian Selangor itu. "Tidak boleh ada to-leransi untuk pelanggaran. Peraturan dibuat untuk kepentingan bersama," ujarnya. Akan lebih mudah mencegah PKL pertama berdagang di suatu tempat terlarang. Pemerintah cukup menerjunkan satu atau dua petugas untuk meminta PKL itu berdagang di tempat yang sudah ditentukan. PKL sudah pasti akan berpindah ke tempat lain.

Kemudahan itu tidak bisa didapat jika ratusan PKL sudah berdagang di suatu tempat untuk waktu lama. Pemkot Surabaya berkali-kali menghadapi situasi itu. Saat akan merelokasi Pasar Keputran, pemerintah sudah menyiapkan 2.000 anggota satuan polisi pamong praja (satpol PP). Penggusuran memang batal setelah kerusuhan meledak di Koja, Jakarta Utara. Namun, penyiapan ribuan personel menunjukkan rumitnya pemindahan PKL yang sudah lama berdagang di tempat terlarang.

Promosi

Selain konsisten menegakkan aturan, Pemkot Shah Alam juga mempromosikan tempat berjualan resmi kepada pengunjung dan penduduk kota. Pengarah Jabatan Korporat Majlis Bandaraya Shah Alam, Asmah Mohd Zin mengatakan, pusat-pusat perbelanjaan dipromosikan kepada setiap tamu dan pelancong kota itu. Kota lain di Malaysia juga melakukan itu. Kuala Lumpur, yang menjadi ibu kota Selangor sebelum pindah ke Shah Alam, mempunyai banyak pusat PKL untuk didatangi wisatawan. Pilihan di Kuala Lumpur antara lain di Jalan Petaling dan kawasan Bukit Bintang.

Kawasan di sekitar Jalan Peta-ling sesak dengan PKL. Akan tetapi, mereka boleh berdagang di situ selama sesuai dengan aturan. "Sebelum pukul 18.00, kami tidak boleh niaga (berdagang). Siang hari di sini sepi, tempat niaga untuk jalan," kata Au Wan, PKL di Jalan Petaling. Au Wan dan sebagian besar pedagang lain tidak berani menggelar dagangan tanpa izin. Setiap beberapa menit ada petugas berpatrioli. Selain menjaga keamanan, mereka juga memastikan tidak ada pedagang ilegal menggelar dagangan di kawasan itu. "Habis semua diambil askar (petugas) kalau niaga tidak ada izin," ujarnya.

Pedagang-pedagang di kawasan Bukit Bintang juga menyampaikan hal senada. Namun, jam operasi mereka lebih panjang ketimbang jam operasi PKL di Jalan Petaling. "Kalau sudah punya izin, boleh berniaga di sini. Kami juga marah (jika ada) penjaja tak ada izin ikut niaga. Senang niaga di sini, semua pelancong diantar guide atau dipahamkan (diarahkan lewat promosi) kerajaan (pemerintah)," ujar seorang PKL di Jalan Bulan Bintang, Sou Ahn.

Konsistensi dan promosi itu dilengkapi kemudahan transportasi publik. Dari Bukit Bintang ke stasiun monorel terdekat di Petaling, setiap orang hanya membayar 1,60 ringgit (sekitar Rp 4.500). Monorel itu menuju sebagian besar tempat singgah di Kuala Lumpur. Kombinasi ketiga hal itu membuat PKL bersedia berdagang di tempat yang sudah ditentukan. Mereka mendapat pembeli. Pemkot tidak dipusingkan kesemrawutan wajah kota karena PKL berdagang di sembarang tempat. Surabaya bisa melakukan hal itu. Mungkin sulit, tetapi tidak mustahil dilakukan. Pemerintah yang tegas, bukan keras, dibutuhkan untuk mewujudkan penataan kota. (Kompas, 26/04/2010).

Ternyata kebijakan terkait PKL atau sering dikenal dengan istilah sektor informal berbeda antara Surabaya dengan satu kota di Malaysia. Kota di Malaysia melakukan pengaturan dan secara konsisten menetapkan aturan sehingga PKL tidak menimbulkan masalah bahkan bisa menjadi aset kota. Tapi kenyataan di atas sedikit berbeda dengan masalah PKL di Surabaya. PKL di Shah Alam negara bagian Selangor adalah aktivitas ekonomi kecil karena terdaftar, terukur, dan teregulasi. Disamping itu, PKL yang dimaksud bukanlah melayani sistem formal karena beraktivitas di luar jam-jam ekonomi formal.

Kenyataan ini berbeda dengan PKL di berbagai kota besar di Indonesia termasuk Surabaya tidak terdaftar, terukur, apalagi teregulasi. Para pedagang tersebut sebagian besar adalah pendatang yang belum tentu memiliki identitas setempat. Karenanya tidak mengherankan bila polisi pramong praja datang, mereka lari terbirit-birit menyelamatkan diri dan barang dagangannya. Di beberapa tempat, pemerintah kota menyediakan tempat berdagang di pinggir jalan. Tetapi jarang

ada pemerintahan kota yang sampai melakukan pembinaan (promosi) bagi para pedagang tersebut. Kenyataannya PKL hanyalah salah satu bentuk dari sektor informal.

Alisjahbana menceritakan bahwa di Surabaya sendiri telah terjadi pertarungan perebutan ruang antara PKL dan pedagang besar. Para pedagang besar tersebut bahkan memanfaatkan jasa preman untuk menyingkirkan para PKL. Aparat polisi dan TNI hanya diam menyaksikan penganiayaan yang dilakukan oleh para preman tersebut terhadap PKL. Peristiwa ini terjadi pada tanggal 06 April 2006. Para PKL kemudian mendatangi gedung DPRD mengadukan nasib mereka dan mempertanyakan peraturan yang melarang mereka berdagang (dalam Basundoro, 2009: 116–117). Peristiwa ini menegaskan bahwa PKL di Surabaya tidak terdaftar dan teregulasi. Mereka dianggap berdagang di lokasi yang tidak tepat sehingga diusir. Apalagi kalau PKL menjual barang sejenis dengan para pedagang besar, maka persaingan akan semakin ketat dan tekanan terhadap para PKL akan semakin tinggi.

Formalisasi PKL bisa dilakukan dengan strategi perencanaan ruang yang tepat. Kota Shah Alam adalah contohnya. PKL diijinkan berdagang berdasarkan waktu sehingga tidak mengganggu aktivitas lain atau kepentingan publik, seperti terjadinya kemacetan. Formalisasi sekaligus melakukan pendataan, menetapkan SOP bagi para PKL dan menjadikan PKL sebagai salah satu aset kota dan mendukungnya dengan kegiatan promosi. Pemerintah kota Surabaya mencoba merevitalisasi Pasar Keputran dengan menarik investor. Akan tetapi PKL yang telah lama berdagang di pasar tersebut menjadi sasaran pemindahan paling awal. Alasan pemindahan juga tidak terkait dengan perencanaan revitalisasi pasar tersebut tetapi lebih kepada dampak negatif PKL yang berdagang sampai mengambil badan jalan. Alasan pemindahan tersebut tentunya tidak perlu menunggu rencana revitalisasi karena aktivitas PKL yang mengganggu kepentingan umum harus dilarang.

Selalu ada kecurigaan bahwa peremajaan pasar tradisional sarat dengan kepentingan pemodal. Apalagi pemerintah kota tidak memiliki konsep yang komprehensif tentang pasar. Merajalelanya berbagai mal dan mini market merupakan bukti nyata bahwa terkait konsep pasar pemerintah kota hanya menyerahkan kepada pemilik modal. Peremajaan pasar seringkali menyebabkan para pedagang kecil tersingkirkan karena masalah peruntukan dan harga jual. Sementara itu, pemerintah hanya berorientasi kepada pemasukan dan “penataan” pasar. Konsep bekerja sama dengan investor menjadi obat cepat yang mujarab bagi pemerintah kota. Berikut gambarannya.

Pasar Keputran

Pemindahan Khusus Pedagang Kaki Lima

SURABAYA, KOMPAS - Rencana pemindahan Pasar Keputran ke kawasan Tambak Oso Wilangun hanya untuk pedagang kaki lima. Proses pemindahan tetap direncanakan tuntas akhir Maret 2010. Direktur Utama PD Pasar Surya Sucipto mengatakan, pedagang kaki lima (PKL) sudah merambah ke badan jalan. Akibatnya, kondisi pasar tidak bagus dan lalu lintas sekitar cenderung terganggu. "Karena itu, Pemerintah Kota Surabaya berencana memindahkan ke Tambak Oso Wilangun," ujarnya di Surabaya, Rabu (17/3). Pemindahan tersebut sepenuhnya ditangani oleh Pemkot Surabaya dan PD Pasar Surya tidak terlibat. "Kami sedang berkonsentrasi pada pembenahan internal dan layanan. Kami juga harus mengkaji revitalisasi tiga pasar," ujarnya.

Direksi baru PD Pasar Surya memang diminta merevitalisasi Pasar Pucang, Pasar Kembang, dan Pasar Blauran. Pemerintah mengharapkan ketiga pasar tersebut bisa disesuaikan dengan perkembangan mutakhir Kota Surabaya. "Revitalisasi tidak bisa buru-buru, harus ada kajian mendalam agar benar-benar sesuai," katanya. Sucipto tidak memastikan kapan kajian itu selesai dilakukan. Ia hanya menjelaskan, kajian akan digarap dan revitalisasi akan dikerjakan. Ia juga menegaskan kajian sangat dibutuhkan karena sangat berpengaruh kepada investor yang siap mendanai revitalisasi pasar. "Kami perlu tahu siapa saja investor yang siap membangun beberapa pasar tradisional di Surabaya," ucapnya.

PD Pasar Surya berharap bisa mengulangi pola revitalisasi beberapa pasar di Surabaya. Saat merevitalisasi Pasar Wonokromo, PD Pasar Surya menggandeng investor. Pola itu juga diterapkan di Pasar Tambakrejo, Pasar Bratang, Pasar Ampel, dan Pasar Mamikan. "Semua tergantung hasil kajian, apakah perlu investor atau dana internal," ujarnya. (RAZ) (Kompas, 18/03/2010).

Akan tetapi, kasus PKL versus pemerintah kota di Pasar Keputran Surabaya ini telah berlangsung lama dan berlarut-larut. Masalah ini jauh sekali dari konsep penataan PKL yang mampu menjadi aset kota. Dengan alasan akan merevitalisasi pasar, pemerintah kota meminta pedagang pindah ke lokasi lain, yang ternyata lokasi tersebut merugikan para pedagang. Karenanya upaya pemindahan ini akhirnya menjadi pertarungan saling mengancam dan intimidasi antara PKL dan pemerintah kota. Tentu saja pedagang dalam posisi yang kalah walaupun ada perlawanan. Berikut laporannya.

Pasar Keputran

Wajib Bersih 20 Hari Mendatang

SURABAYA, KOMPAS - Pemerintah Kota Surabaya menargetkan Pasar Keputran bersih dari seluruh lapak pedagang dalam waktu 20 hari ke depan. Mulai April 2010, seluruh kegiatan pasar dialihkan ke lokasi baru di wilayah Tambak Osowilangun, Surabaya. Pelaksana Tugas Kepala Satuan Polisi Pamong Praja Surabaya Kota Surabaya Arief Budiarto mengatakan, saat ini fokus kegiatan adalah mendorong pedagang pindah ke lokasi baru. "Efektif per 1 April seluruh kegiatan pasar sudah di lokasi baru," ujarnya di Surabaya, Selasa (9/3).

Pihaknya berusaha mendekati pedagang agar bersedia pindah dengan sukarela. Namun, Satpol PP sudah siap dengan kemungkinan pemindahan secara paksa. "Pemindahan paksa akan jadi opsi terakhir, kalau mereka tidak mau pindah secara sukarela," katanya. Pedagang menolak

Sementara Koordinator Pedagang Keputran, Muhammad, membantah pernah diajak bicara soal pemindahan tersebut ke lokasi baru. Pedagang tidak pernah ditemui oleh perwakilan Pemerintah Kota Surabaya. "Kami tahu pasar akan dipindahkan ke Tambak Osowilangun dari media massa. Sedangkan dari Pemkot tidak pernah ada pemberitahuan secara resmi," katanya. Pedagang memastikan akan menolak pindah. Lokasi baru dinilai tidak masuk akal. "Angkutan ke lokasi susah dan mahal. Tidak sesuai dengan pendapatan sebagian besar pedagang sayur

di sini. Penghasilan pedagang akan habis bayar angkutan saja," ujarnya. Karena lokasi jauh, pedagang khawatir pasar tidak dijangkau pembeli. Akibatnya, pedagang tidak mendapat pemasukan. "Pembeli juga sebagian besar pedagang kecil yang akan kerepotan jika pasar dipindah terlalu jauh. Kami jelas menolak pemindahan ke lokasi baru," tutur Muhammad.

Di masa pemerintahan Bambang DH sebagai Wali Kota Surabaya, sudah dua kali Pasar Keputran berusaha dipindahkan. Pada tahun 2004, Pemkot menggandeng investor membangun Pasar Induk Keputran Baru di Kebraon. Namun, warga setempat menolak pembangunan pasar. Tahun 2010, pasar tersebut kembali akan dipindahkan ke Tambak Osowilangun. Kali ini, giliran pedagang menolak karena lokasi terlalu jauh.

Pekot berkeras memindahkan dengan alasan langkah tersebut bagian dari upaya pengembangan kawasan Surabaya barat. Selain memindahkan pasar, Pemkot juga berusaha memindahkan pusat olahraga dengan membangun Gelora Bung Tomo di kawasan Romo Kalisari. (RAZ) (kompas, 10/03/2010).

Ternyata penentangan tentang Pasar Keputran telah berlangsung lama yang melibatkan warga, pedagang, dan pemerintah kota. Pasar Keputran sudah beberapa kali akan dipindahkan tetapi selalu gagal. Pada tahun 2004, Walikota Surabaya Bambang DH dengan menggandeng investor membangun Pasar Induk Keputran Baru, tetapi warga menolak pembangunan pasar tersebut. Sedangkan tahun 2010 pedagang akan dipindahkan ke Tambak Osowilangun. Para pedagang sekarang yang menolak ide tersebut. Menurut pemerintah kota, pemindahan pasar ini merupakan bagian dari pengembangan kawasan Surabaya Barat.

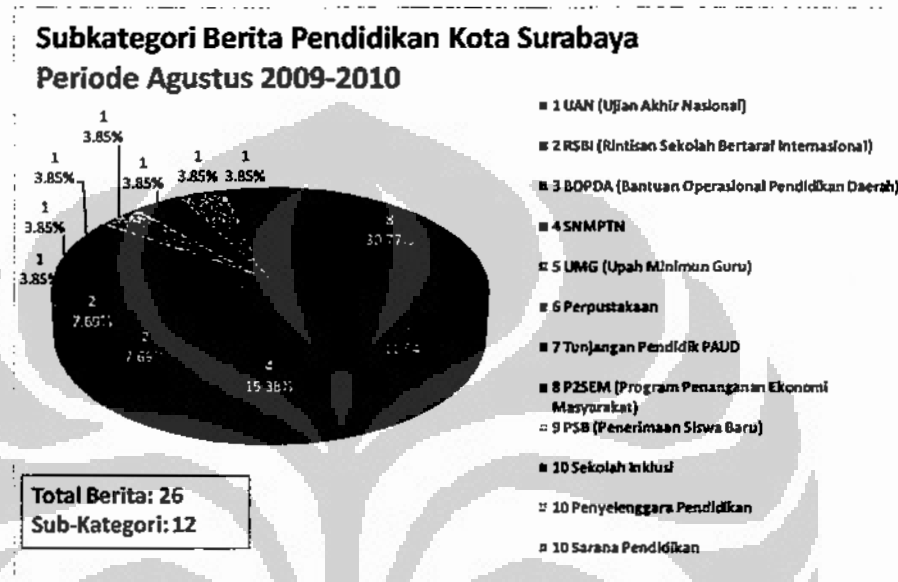
Menurut Lynch, aktivitas di suatu tempat harus sejalan dengan peruntukannya (*fit*). Pasar memiliki kepentingan banyak pihak, pedagang, warga, dan pemerintah kota. Bagi pedagang, pasar adalah lokasi aktivitas untuk mencari nafkah. Warga memenuhi kebutuhannya dengan berbelanja ke pasar. Sedangkan pemerintah kota menyediakan pasar sebagai bagian dari pelayanan terhadap warga dan mendatangkan pendapatan bagi kota. Peremajaan pasar secara konsepsional menguntungkan pemerintah kota. Sebaliknya, peremajaan ini bisa merugikan pedagang dan warga. Pedagang bisa kehilangan tempat mencari nafkah karena masuknya pihak lain, yaitu investor. Sementara itu warga akan kehilangan tempat untuk berbelanja, di lokasi terdekat. Peremajaan pasar ini menguntungkan pemerintah kota dan investor. Sementara itu, para pedagang, terutama PKL, adalah pihak yang paling dirugikan dari peremajaan tersebut.

5.2.3 PENDIDIKAN

Berita kategori pendidikan di Surabaya didominasi oleh tiga subkategori, yaitu Ujian Akhir Nasional (8 berita), Bantuan Operasional Pendidikan Daerah (BOPDA) (4 berita) dan Rintisan Sekolah Bertaraf Internasional (RSBI) (3 berita). Ada 26 (dua puluh enam berita) dengan 12 (dua belas) subkategori dalam kategori pendidikan. Kategori ini tidak memiliki kemenonjolan karena hanya muncul sebanyak 26 kali dalam setahun yang setara dengan 365 (tiga ratus enam

puluh lima hari). Artinya, pendidikan tidak begitu memiliki nilai berita sehingga tidak menjadi agenda yang penting bagi media cetak *Kompas* rubrik Jawa Timur dari Agustus 2009–Agustus 2010.

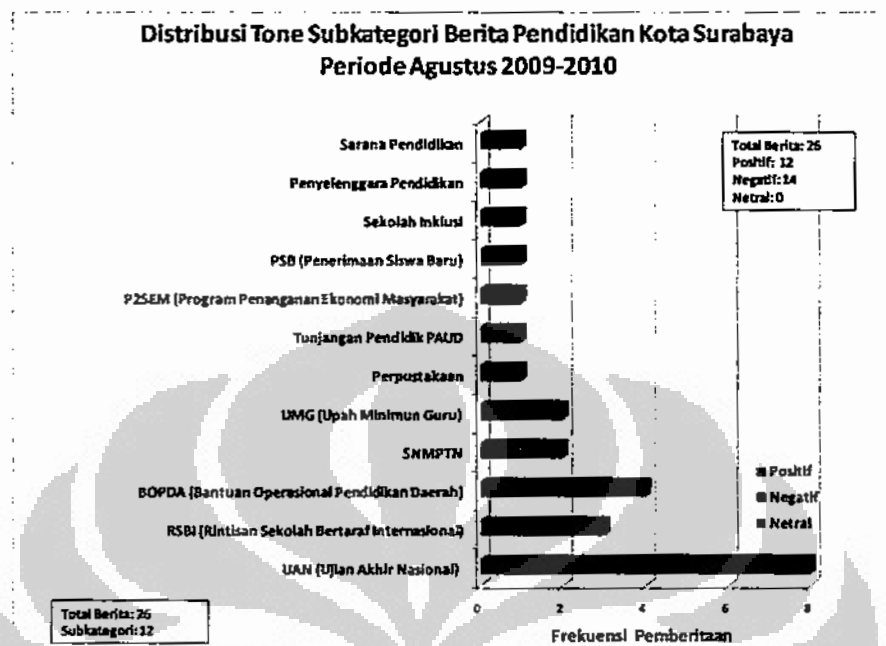
Tabel 5.10. Subkategori Berita Pendidikan Kota Surabaya



Apalagi jika melihat tone beritanya. Dari kategori pendidikan tone positif lebih banyak (14 berita) yang diikuti tone negatif (12 berita). Subkategori UAN sebagai penyumbang berita terbanyak menyumbang tone yang seimbang, yaitu masing-masing 4 (empat) berita positif dan negatif. Sementara itu, subkategori BOPDA menyumbang masing-masing 2 (dua) berita positif dan negatif. Sedangkan subkategori RSBI menyumbang 2 (dua) berita negatif dan 1 (satu) berita positif. Sementara itu, subkategori-subkategori lainnya tidak signifikan dalam pembahasan karena secara frekuensi sangat rendah.

Dominannya berita bertone negatif akan memperkuat asumsi media bahwa berita negatif lebih disukai media. Kehadiran berita-berita ini lebih karena kecenderungan media untuk meliput berita negatif. Apalagi subkategori terbanyak adalah UAN, yang secara fakta hanya terjadi sekali dalam setahun sehingga rentang peliputannya juga pendek. Tentu saja ruang media untuk meliputnya semakin terbatas.

Tabel 5.11. Distribusi Tone Subkategori Berita Pendidikan Surabaya



Isu yang cukup menonjol dalam permasalahan UAN secara menyeluruh hampir tiap tahunnya adalah kecurangan dan tingkat kelulusan. Kecurangan dalam bentuk kebocoran soal ini diberitakan sebagai berikut:

Polisi Siap Telusuri Isu Kebocoran Soal

Surabaya, Kompas - Kemungkinan kecurangan dalam pelaksanaan ujian nasional diperkecil dengan pengawasan oleh sekolah serta perguruan tinggi dan kepolisian. Pengamanan oleh polisi juga termasuk penelusuran isu kebocoran soal. Kepala Bagian Bina Mitra Kepolisian Wilayah Kota Besar Surabaya Ajun Komisaris Besar Sri Setyo Rahayu mengatakan, selain personel polisi berseragam, pengamanan tertutup dari satuan intelijen juga dilakukan. Bila ada isu soal bocor, bagian ini akan mencari sumbernya. "Tahun lalu juga ada isu soal bocor, setelah ditelusuri ternyata SMS jawaban soal tidak sama dengan soal ujian, dan sumbernya sopir angkot," tutur Rahayu se usai pelantikan Ketua Subrayon UN SMP/MTs dan SMA/MA/SMK tahun ajaran 2009-2010 di aula SMK Negeri 6 Surabaya, Selasa (9/3).

Jumlah personel yang diterjunkan untuk mengamankan dan mengawal UN tahun 2010, menurut Rahayu, tidak berbeda jauh dari tahun lalu, sekitar 200 orang, termasuk 30 petugas untuk pengamanan tertutup. Pengamanan ini dimulai dari pengawalan soal dari percetakan ke Polwiltabes pada 18 Maret, pemindahan ke polsek pada 20 Maret, distribusi ke subrayon, sampai UN berakhir. Polisi akan berjaga di lingkaran luar sekolah penyelenggara UN. Kalaupun ada kecurangan di dalam sekolah, kata Rahayu, pengawas independen yang akan menindak. Polisi baru bertindak bila pengawas independen dihalang-halangi dalam menjalankan tugas. Namun, penindakan ini pun tidak di kelas supaya tidak memengaruhi mental siswa yang akan ujian.

Daerah abu-abu

Kemarin, Kepala Dinas Pendidikan Surabaya Sahudi sebagai Ketua Penyelenggara UN Surabaya melantik ketua subrayon UN. Di Surabaya, terdapat 48 subrayon SMP/MTs serta 30 subrayon SMA/MA dan 13 subrayon SMK. Hadir pula Kepala Kantor Departemen Agama Surabaya Suwito sebagai Wakil Ketua Penyelenggara UN Surabaya serta Kepala Unit Pelaksana Teknik Dinas Pendidikan dan kepala kepolisian sektor di Surabaya yang menjadi

saksi. Sahudi meminta semua pengawas bersungguh-sungguh menjaga pelaksanaan UN tanpa kecurangan. Sebab, dalam catatan Badan Standar Nasional Pendidikan (BSNP), Surabaya termasuk daerah abu-abu. Dia juga meminta supaya tidak ada tim sukses UN atau UASBN di sekolah. Bila ditemukan kecurangan, Sahudi menyatakan tidak segan melaporkan ke polisi.

Koordinator Pengawas dan Tim Pengawas Independen UN Surabaya Bandung Arry menambahkan, sudah disiapkan 494 pengawas dari perguruan tinggi. Mereka terbagi atas 30 pengawas subrayon dan 120 pengawas satuan pendidikan di tingkat SMA/MA, 13 pengawas subrayon dan 89 pengawas satuan pendidikan di tingkat SMK, serta 48 pengawas subrayon dan 302 pengawas satuan pendidikan di tingkat SMP/MTs. Pengawasan juga diutamakan pada sekolah dengan rekam jejak hitam dan abu-abu. (INA) (Kompas, 10/03/2010).

Kecurangan dalam pelaksanaan UAN adalah berita yang selalu muncul ketika musim UAN. Berbagai modus kecurangan pembocoran soal pernah ditemukan. Pemanfaatan joki, kiriman jawaban via sms bahkan sampai pembentukan "tim sukses" sekolah yang terdiri atas pihak-pihak sekolah untuk menjawab soal kemudian didistribusikan ke siswa. Karenanya dalam tiap kali pelaksanaan UAN, pihak kepolisian dilibatkan dalam pengawasan pencetakan soal, distribusi dan pelaksanaan ujian. Bagi siswa UAN seringkali menimbulkan tekanan psikologis yang tinggi.

Rangkaian lain dari berita UAN adalah hasilnya.

130 Siswa di Surabaya Tidak Lulus UN

SURABAYA, KOMPAS - Sebanyak 24 siswa SMA dan SMK se-Surabaya yang absen pada ujian nasional utama mengikuti UN susulan, Senin (29/3). Adapun 130 siswa SMA/MA/SMK yang absen susulan, tanpa keterangan, dan mengundurkan diri dipastikan tidak lulus. "Yang mendaftar ikut ujian susulan SMK 9 orang dan SMA 16 orang, tetapi seorang siswa dari SMA Muhammadiyah I mengundurkan diri. Dia dan siswa yang absen dari UN utama tanpa keterangan dipastikan tidak lulus," kata Kepala Bidang Pendidikan Menengah dan Kejuruan Ruddy Winarko, Senin (29/3) di Surabaya.

Siswa yang mengundurkan diri adalah Masyithoh Rozaq Hadinata dari SMA Muhammadiyah I Surabaya. Surat keterangan pengunduran diri disampaikan dari SMA Muhammadiyah I ke lokasi ujian susulan siswa SMA di SMA Negeri 5 Surabaya sekitar pukul 10.00. Selain itu, 129 siswa lainnya adalah peserta UN yang mengundurkan diri atau absen tanpa keterangan. Mereka terdiri atas 16 siswa SMK yang absen tanpa keterangan serta 34 siswa SMA, 73 siswa SMK, dan 3 siswa MA yang mengundurkan diri setelah masuk dalam daftar nominasi sementara peserta (Kompas, 30/03/2010).

Keberhasilan suatu kota menyelenggarakan pendidikan bisa membangun keuntungan untuk suatu kota, yaitu pembangunan identitas. Bandung dan Yogyakarta adalah kota yang dikenal dengan identitas sebagai kota pendidikan. Berbagai perguruan tinggi, terutama swasta, berlokasi di dua kota tersebut. Pendetang terutama mahasiswa tinggal di kota tersebut mendatangkan keuntungan ekonomi. Usaha penjualan makanan, penyewaan rumah dan kamar, binatu bahkan sampai kepada kebutuhan sehari-hari non makanan menjadi kebutuhan para mahasiswa tersebut. Lebih menarik adalah kemampuan para mahasiswa tersebut menjadi marketer kota karena mereka adalah kalangan terdidik dan melek dengan teknologi informasi.

Disamping itu semenjak dahulu perguruan tinggi negeri merupakan identitas kuat kota. ITB membangun asosiasi terhadap Bandung dan sebaliknya. Begitu juga dengan UGM. Dalam pemberitaan kategori pendidikan di kota Surabaya ini masih jauh dari harapan untuk membangun identitas kota. Tidak ada prestasi maupun nama institusi pendidikan yang mampu membangun asosiasi dengan kota Surabaya. Kota ini memiliki Institut Teknologi Surabaya (ITS) yang merepresentasikan kota Surabaya. Hampir tak sekalipun nama ITS disebut dalam kepala berita-berita tersebut. Apalagi ITS memiliki Fakultas Teknologi Kelautan yang merupakan perkembangan dari Fakultas Teknologi Perkapalan. Identitas geografis kota Surabaya sebagai kota pelabuhan akan semakin kuat apabila dilakukan *co-brand* dengan identitas ITS. Ini semua bagian dari upaya membangun identitas kota sebagaimana yang dinyatakan Lynch sebagai *place identity* untuk membangun *sense* kota.

5.2.4 PARIWISATA

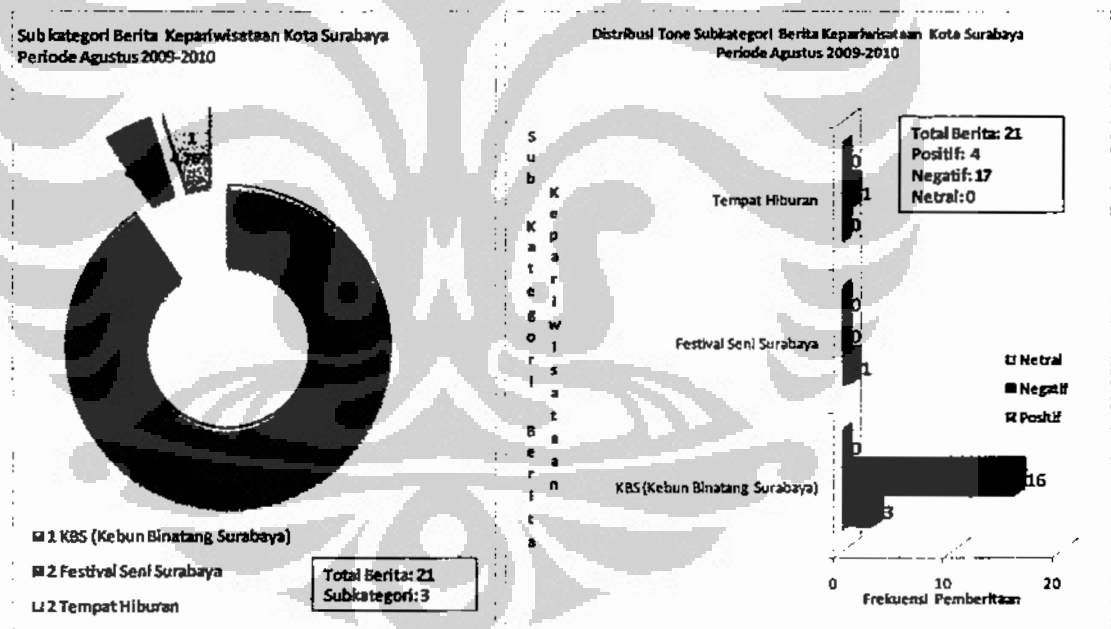
Sepanjang tahun 2009, jumlah tamu domestik yang menghuni hotel di Surabaya sebanyak 85.370 orang. Sedangkan pada tahun yang sama tamu asing yang menginap di kota Surabaya sebanyak 12.830 orang. Jumlah hotel di kota Surabaya pada tahun yang sama sebanyak 142 hotel. Sementara itu jumlah tenaga kerja yang bekerja pada hotel-hotel tersebut adalah 7.875 orang. Berdasarkan catatan Badan Pusat Statistik Jatim mencatat tingkat kunjungan wisatawan asing terbanyak adalah dari berasal dari Malaysia sebanyak 38.534 orang, disusul Singapura 14.260 orang, China 10.258 orang, Taiwan 9.146 orang dan baru Jepang 6.200 orang. Selama tahun 2009, total kunjungan wisatawan asing ke Jatim melalui Bandara Internasional Juanda mencapai 159.000 orang. Tahun ini, Pemprov Jatim menargetkan kunjungan wisatawan asing sebanyak 170.000 orang. Sementara itu, tepat pada saat pencanangan *Visit East Java* tahun 2011 mendatang, kunjungan wisatawan asing akan dipatok hingga 200.000 orang. (<http://travel.kompas.com/read/2010/02/15/19521278/Promosi.Wisata.Jatim.Kurang>). Artinya para wisatawan tersebut mampir dulu di kota Surabaya sebelum mengunjungi tempat lainnya di Jawa Timur.

Menurut Myra Gunawan, pariwisata dan kota saling membutuhkan. Kota memiliki berbagai elemen yang mampu mendorong pariwisata, dari elemen fisik, situasi tapak, topografi, vegetasi, iklim dan bentuk. Kekuatan politik, ekonomi, sosial dan budaya kemudian membentuknya. Pariwisata sendiri memiliki dimensi yang bersifat fisik dan *tangible*, tetapi juga memiliki

dimensi non fisik atau *intangible*. Secara fisik, kota menjadi lansekap yang dinikmati oleh para turis. Sementara itu, kota yang ramai dikunjungi wisatawan akan menjadi kebanggaan. Sementara itu, secara non fisik identitas kota akan melahirkan citra tentang kota tersebut (2005: 304–308), misalnya kota yang memiliki sejarah perjuangan melawan penjajahan seperti Surabaya dikenal sebagai Kota Pahlawan. Pariwisata kota akan memberi manfaat untuk pembangunan kota karena mendatangkan pendapatan dan membuka lapangan kerja.

Ternyata kategori pariwisata yang direkam di media cetak di kota Surabaya tidak sama sekali membahas masalah di atas. Ada 21 (dua puluh satu) berita terkait pariwisata dengan 3 (tiga) subkategori. Subkategori tersebut adalah Kebun Binatang Surabaya (KBS) (19 berita), festival seni Surabaya (1 berita) dan tempat hiburan (1 berita). Jumlah 21 berita ini tidak bisa diharapkan membangun citra tentang kota Surabaya karena jumlahnya sedikit dan mayoritas bertone negatif.

Tabel 5.12. Subkategori dan Distribusi Tone Berita Pariwisata Kota Surabaya



Dari 19 berita KBS ada 3 (tiga) berita bertone positif dan 16 (enam belas) berita bertone negatif. Subkategori festival seni Surabaya dan tempat hiburan Surabaya masing-masing positif dan negatif.

KBS sedang mengalami krisis. Dalam kategori pariwisata Surabaya yang dibahas ternyata kisruh antara dua kubu pihak pengelola, yaitu kubu pengurus Basuki Reko Wibowo menggugat kubu pengurus Stany Subakir. Gugatan telah disampaikan ke pengadilan. Berikut beritanya.

Kisruh Kebun Binatang Surabaya

Surabaya, Kompas - Kubu pengurus Kebun Binatang Surabaya yang dipimpin Basuki Reko Wibowo menggugat pengurus yang dipimpin Stany Subakir sebesar Rp 52 miliar. Gugatan itu didaftarkan ke Pengadilan Negeri Surabaya pada Jumat (5/3). Kuasa hukum kubu Basuki, Samba Perwirajaya, mengatakan, gugatan itu menyusul pembentukan Yayasan Taman Flora dan Satwa Surabaya (YTFSS) oleh Stany dan kawan-kawan. YTFSS selanjutnya disebut sebagai pengganti Perkumpulan Taman Flora dan Satwa Surabaya (PTFSS) dan pengelola Kebun Binatang Surabaya (KBS). "Sampai sekarang PTFSS belum pernah dibubarkan. PTFSS, yang didirikan dengan SK (Surat Keputusan) Menteri Kehakiman Nomor C-273 HT.01.06.TH.2003 bertanggal 15 Juli 2003, masih sah berdiri," ujarnya di Surabaya, Senin (8/3).

Dalam gugatan tersebut, tujuh pengurus YTFSS didaftarkan sebagai tergugat. Sementara notaris yang membuat akta pendirian YTFSS didaftarkan sebagai turut tergugat. "Kami menyesal karena turut tergugat membuat akta tersebut hanya berdasarkan keterangan para tergugat," katanya.

Gagal ikat kontrak

Akibat perbuatan para tergugat, kubu Basuki mengaku mengalami kerugian Rp 52 miliar. Kerugian materiil sebesar Rp 2 miliar akibat kegagalan mengikat kontrak dengan pihak sponsor. Sementara kerugian Rp 50 miliar disebut sebagai kerugian imateriil. Sementara anggota dewan pembina, Heru Poernomohadi, mengatakan, pembentukan YTFSS sah menurut hukum. Pembentukan yayasan didahului pembubaran perkumpulan melalui rapat umum luar biasa. "Semua dokumen dan bukti pendukung lengkap untuk menyatakan YTFSS sah secara hukum. Kami akan sajikan itu," tuturnya.

Pembentukan yayasan juga didasarkan pada Peraturan Menteri Kehutanan Nomor 53/Menhut.II/2006 tentang Lembaga Konservasi. Peraturan itu menegaskan bahwa lembaga konservasi harus berbentuk yayasan, koperasi, atau BUMD. "Pengelolaan KBS harus ikut peraturan tersebut karena KBS merupakan kawasan konservasi. Perkumpulan tidak termasuk badan hukum yang diakui peraturan itu. Jadi, hal jelas bahwa YTFSS sah sebagai pengelola KBS," ucapnya. (RAZ) (Kompas, 09/03/2010).

KBS telah berdiri semenjak jaman Belanda. Berikut laporan Wikipedia tentang KBS.

"Kebun Binatang Surabaya (KBS) adalah salah satu kebun binatang yang populer di Indonesia, terletak di jalan Setail No. 1 Surabaya, KBS merupakan kebun binatang yang pernah terlengkap se-Asia Tenggara, didalamnya terdapat lebih dari 351 spesies satwa yang berbeda yang terdiri lebih dari 2.806 binatang. Termasuk didalamnya satwa langka Indonesia maupun dunia terdiri dari Mamalia, Aves, Reptilia, dan Pisces.

Kebun Binatang Surabaya (KBS) pertama kali didirikan berdasar SK Gubernur Jenderal Belanda tanggal 31 Agustus 1916 No. 40, dengan nama "Soerabaiasche Planten-en Dierentuin" (Kebun Botani dan Binatang Surabaya) atas jasa seorang jurnalis bernama H.F.K. Kommer yang memiliki hobi mengumpulkan binatang. Dari segi finansial H.F.K Kommer mendapat bantuan dari beberapa orang yang mempunyai modal cukup.....

Lokasi KBS yang pertama di Kaliendo, pada tahun 1916, kemudian pada tanggal 28 September 1917 pindah di jalan Groedo. Dan pada tahun 1920 pindah ke daerah Darmo untuk areal kebun binatang yang baru atas jasa OOST-JAVA STOOMTRAM MAATSCHAPPIJ atau Maskapai Kereta Api yang mengusahakan lokasi seluas 30.500 m2.

Untuk pertama kali pada bulan April 1918, KBS dibuka namun dengan membayar tanda masuk (karcis). Kemudian akibat biaya operasional yang tinggi, maka pada tanggal 21 Juli 1922 kebun botani / KBS mengalami krisis dan akan dibubarkan, tetapi beberapa dari anggotanya tidak setuju. Pada tahun ini pula. Dalam rapat pengurus diputuskan untuk membubarkan KBS, tetapi dicegah oleh pihak Kotamadya Surabaya pada waktu itu.

Pada tanggal 11 Mei 1923, rapat anggota di Simpang Restaurant memutuskan untuk mendirikan Perkumpulan Kebun Binatang yang baru, dan ditunjuk W.A. Hompes untuk menggantikan J.P. Mooyman, salah seorang pendiri KBS dan mengurus segala aktivitas kebun sebagai pimpinan. Bantuan yang besar untuk kelangsungan hidup pada waktu tahun 1927 adalah dari Walikota Djikerman dan anggota dewan A. van Gennep dapat membujuk DPR Kota Surabaya untuk meraih perhatian terhadap KBS, dengan SK DPR tanggal 3 Juli 1927 dibelilah tanah yang seluas 32.000 m² sumbangan dari Maskapai Kereta Api (OJS). Tahun 1939 sampai sekarang luas KBS meningkat menjadi 15 hektar dan pada tahun 1940 selesailah pembuatan taman yang luasnya 85.000 m².

Dalam perkembangannya KBS telah berubah fungsinya dari tahun ke tahun. Kebun Binatang Surabaya yang dahulu hanya sekedar untuk tempat rekreasi telah dikembangkan fungsinya menjadi sarana perlindungan dan pelestarian, pendidikan, penelitian dan rekreasi. Binatang-binatang yang menjadi koleksi KBS dari tahun ke tahun jumlah dan jenisnya terus bertambah, baik berasal dari luar negeri maupun yang berasal dari dalam negeri " (http://id.wikipedia.org/wiki/Kebun_Binatang_Surabaya)

Keseriusan pihak Belanda untuk membangun Kebun Binatang Surabaya (KBS) benar-benar berbeda dengan kepengurusan yang sedang kisruh saat ini. KBS adalah aset besar untuk kota Surabaya. Kebun binatang masih merupakan tujuan wisata bagi masyarakat kelompok menengah ke bawah di kota-kota besar di Indonesia yang memiliki kebun binatang. Apalagi KBS pernah menjadi kebun binatang terbesar dengan koleksi terlengkap di Asia Tenggara. Apalagi berdasarkan laporan *Kompas*, KBS memiliki manajemen yang buruk. Akibatnya, banyak hewan yang kurang terawat dan mati. Sistem manajemen yang buruk dan munculnya kebocoran – kebocoran pemasukan menjadi penyebab utama (*Kompas*, 31/03/2010).

Sementara itu dari sisi bisnis KBS juga belum maksimal. Setiap bulan biaya operasional KBS rata-rata mencapai Rp 1,2 miliar. Pembiayaan ini hanya ditopang dari penjualan tiket dan atraksi satwa. Adapun pos-pos pemasukan lain seperti parkir, sewa lahan, iklan, foto satwa, hingga apotek rumah sakit hewan, justru dikuasai pihak lain. Padahal, pengeluaran sebesar Rp 1,2 miliar itu harus digunakan untuk membayar gaji karyawan 42,5 persen, membeli pakan satwa 30 persen, memberi obat-obatan pada satwa 12 persen, dan perbaikan serta pemeliharaan kandang satwa 3,9 persen. Buruknya sistem manajemen KBS, dalam 10 tahun terakhir hampir tak pernah ada perbaikan kandang satwa yang signifikan. Pohon-pohon di lingkungan KBS dibiarkan tumbang dan taman-taman juga tak terawat. Konflik antar pengurus juga menyebabkan hewan jadi terbengkalai (*Kompas*, 31/03/2010).

Pariwisata dalam pembangunan kota berfungsi untuk memenuhi kebutuhan tersier warga kota, yaitu rekreasi. Kebun binatang juga berfungsi sebagai media untuk belajar tentang lingkungan dan makhluk hidup yang mengisinya. Secara umum karena menjadi lokasi berwisata warga dari kelas menengah ke bawah, maka harga tiket masuk kebun binatang relatif murah. Ini menyebabkan kebun binatang kepayahan untuk membiayai dirinya. Apalagi pemerintah kota cenderung tidak memberikan subsidi kepada pengelola kebun binatang.

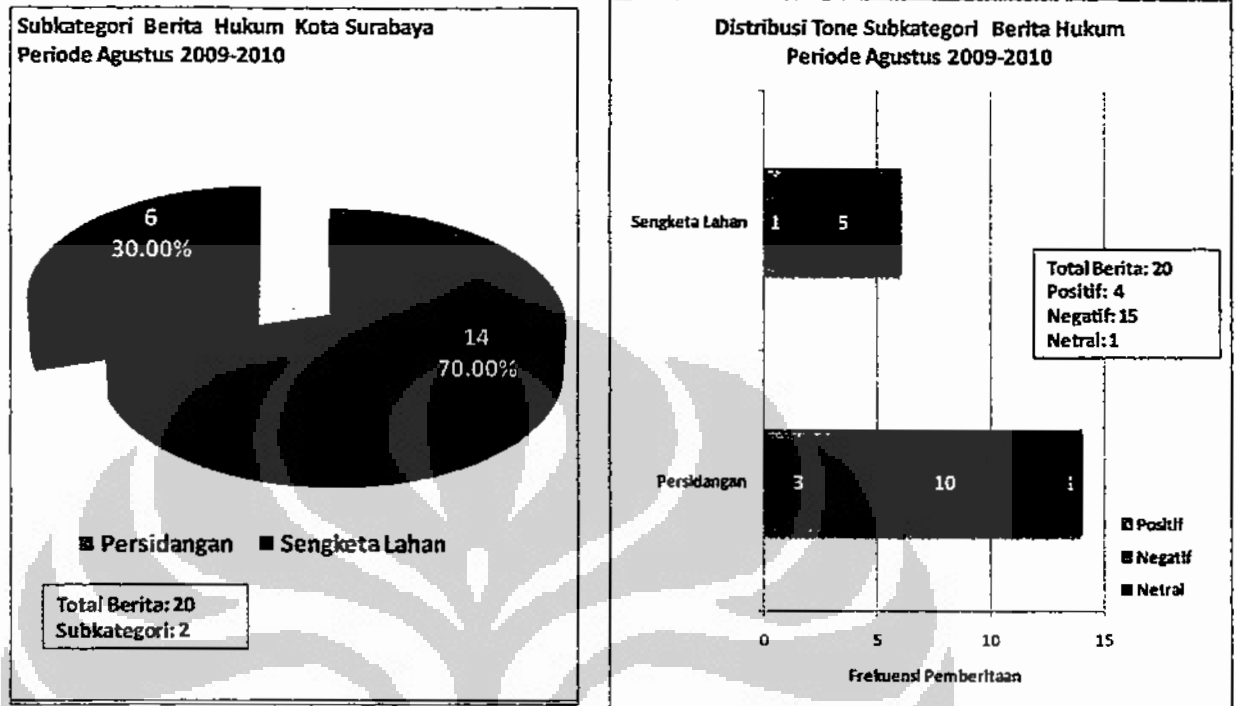
Sementara itu dari kepentingan pariwisata kota, maka kebun binatang mampu membangun *sense of place* melalui keberadaan kebun binatang. Secara spasial lokasi kebun binatang membedakannya dengan lokasi lain dan memiliki keunikan. Berbeda dengan mal, kebun binatang menyuguhkan kehidupan alam terbuka tanpa pendingin buatan. Pengunjung dapat berkenalan dengan berbagai jenis makhluk hidup lainnya. Bersamaan dengan berbagai atraksi yang dikembangkan pihak kebun binatang sebagai tambahan mampu memberikan *sense of occasion*. *Sense of place* dan *sense of occasion* ini membangun *place identity*. Identitas tempat adalah elemen pembentuk citra kota. Hal itu diungkapkan Lynch sebagai bagian dari *sense* yang merupakan salah satu dimensi kinerja kota. Kebun binatang merupakan pemenuhan kebutuhan rekreasi yang murah bagi warga kota. Artinya, pemanfaatan ruang kota sebagai kebun binatang akan menguntungkan kelompok warga yang memiliki daya beli rendah. Ini merupakan wujud dari metakriteria adil.

5.2.5 HUKUM

Kasus hukum yang menonjol adalah persidangan kasus gratifikasi dengan terdakwa Sekretaris Kota Surabaya Sukanto Hadi, Asisten II Pemerintah Kota Surabaya Muhlas Udin, dan Kepala Badan Keuangan Purwito mencabut bukti rekaman Musyafak Rouf dan Muhlas Udin. Kasus gratifikasi cukup mendominasi subkategori persidangan (14 berita) dan sengketa lahan (6 berita). Sengketa lahan terdiri atas beberapa kasus. Salah satunya pemegang lahan dengan Surat Hijau.

Dari total (20 berita) kategori hukum, subkategori persidangan memberikan kontribusi tertinggi berita bertone negatif, yaitu 10 (sepuluh) berita. Sedangkan subkategori sengketa lahan berkontribusi terhadap berita bertone negatif sebanyak 5 (lima) berita. Sedangkan sisanya adalah berita positif sebanyak masing-masing persidangan (3 berita) positif dan sengketa lahan (1 berita) negatif. Sedangkan sisanya 1 (satu) berita lagi adalah berita bertone netral dari subkategori persidangan.

Tabel 5.13. Subkategori dan Distribusi Tone Berita Hukum Kota Surabaya



Berikut berita kasus gratifikasi.

Musyafak Sangkal Gratifikasi

Surabaya, Kompas - Terdakwa kasus gratifikasi, Musyafak Rouf, menyangkal pembagian uang bagi anggota DPRD Kota Surabaya tergolong gratifikasi. Menurut dia, uang yang diterima merupakan dana jasa pemungutan pajak yang menjadi hak anggota DPRD.

Dalam sidang yang digelar di Pengadilan Negeri Surabaya, Rabu (9/9), Ketua DPRD Kota Surabaya periode 2004-2009 itu menegaskan bahwa pembagian uang tidak berkaitan dengan persetujuan proyek bus rapid transit (BRT) dan Surabaya Sport Center (SSC). Proyek SSC bersifat multiyears dan disahkan pada tahun 2006. Namun, realisasi BRT sempat terganjal penolakan dari beberapa anggota DPRD, antara lain Zainab Maltufah dan Wahyudin Husein. Mereka menilai proyek SSC belum memiliki detailed engineering design (DED).

Meski demikian, akhirnya semua anggota DPRD menyatakan persetujuan melalui pandangan akhir (PA) fraksi. "Pemkot (Pemerintah Kota) Surabaya tidak berupaya apa-apa agar anggota DPRD menyetujui proyek SSC," ujarnya. Menurut Musyafak, anggota DPRD meminta jasa pungut karena mendekati Lebaran. Karena kebutuhan hidup meningkat, sebagian besar anggota DPRD berusaha memperjuangkan hak yang belum diperoleh. "Begitulah kalau sedang perlu uang, apa yang menjadi hak diingat-ingat," ucapnya. Selanjutnya anggota DPRD mendesak Musyafak untuk mengingatkan Pemkot Surabaya. Mereka menilai DPRD Kota Surabaya berhak atas jasa pungut karena turut menumpang dalam pemungutan pajak.

Akhirnya ketika cair, dana jasa pungut itu diberikan dalam dua tahap. Pemberian pertama sebesar Rp 470 juta pada Oktober 2007 dan pemberian kedua sebesar Rp 250 juta pada November 2007. "Pemberian pertama diserahkan Asisten II Muhlas Udin, sedangkan pemberian kedua oleh Bambang Dandau," kata Musyafak.

Menjawab pertanyaan jaksa penuntut umum Pipuk Firman Priyadi soal dasar hukum jasa pungut, mengingat hal itu tidak termasuk pendapatan anggota DPRD, Musyafak menyebutkan Peraturan Daerah (Perda) Nomor 6 Tahun 2006 tentang Biaya Pemungutan Pajak dan Peraturan Wali Kota (Perwali) Nomor 44 Tahun 2007 tentang Jasa

Pungut. Meski demikian, Musyafak membenarkan bahwa Perda dan Perwali yang dimaksud tidak mengatur hak DPRD Kota Surabaya atas jasa pungut. "Namun, DPRD merupakan lembaga penunjang, jadi juga berhak mendapat jasa pungut," tutur Musyafak, yang terpilih kembali sebagai anggota DPRD Kota Surabaya periode 2009-2014.

Majelis hakim yang diketuai Ali Makki menanyakan soal Perwali. Persoalannya, Perwali tersebut tidak menyebutkan DPRD Kota Surabaya sebagai lembaga penunjang. Padahal, kata Ali, setiap aturan harus menyebutkan lembaga mana saja yang berhak menerima. "Kalau semua lembaga disebutkan, bisa-bisa Perwali tebal karena terdapat sekitar 300 lembaga yang berhak memperoleh jasa pungut," ujarnya. (BEE) (Kompas, 10/09/2009).

Kasus korupsi yang membelit kepala daerah dan para pejabat dilingkungannya memang marak belakangan ini. Keterbukaan informasi, pengawasan publik dan kemunculan KPK telah membuka bahkan membongkar berbagai praktek korupsi dan penggelembungan anggaran yang menjadi permainan elit politik lokal tersebut. Menurut laporan *Kompas.com*, hampir semua provinsi di negeri ini tersandera korupsi karena ada saja kepala daerah yang saat ini berstatus tersangka atau terdakwa. Berdasarkan catatan *Kompas*, hanya 5 (lima) dari 33 provinsi di Indonesia hingga minggu ini (23/1/2011) yang tak memiliki kepala daerahnya yang terjerat perkara hukum. Sebelumnya, Menteri Dalam Negeri Gamawan Fauzi mengatakan, ada 155 kepala daerah yang tersangkut masalah hukum, 17 orang di antaranya adalah gubernur. Hampir setiap pekan, seorang kepala daerah ditetapkan sebagai tersangka (*Kompas*, 18/1/2011).

Menurut Gamawan, dari 17 gubernur yang dipaparkan Gamawan itu, tak semuanya kini masih menjabat. Tinggal empat gubernur yang masih menjabat dan tersangkut kasus korupsi. Mereka adalah Gubernur Bengkulu Agusrin M Najamudin (terdakwa korupsi bagi hasil Pajak Bumi dan Bangunan serta bea penerimaan hak atas tanah), Gubernur Sumatera Utara Syamsul Ariffin (terdakwa korupsi proyek pengadaan mobil pemadam kebakaran), Gubernur Kalimantan Timur Awang Faroek Ishak (tersangka korupsi dana pengelolaan dana bagi hasil penjualan saham PT Kaltim Prima Coal), dan Gubernur Kalimantan Selatan Rudy Arifin (tersangka korupsi pengembalian dan pemanfaatan lahan bekas pabrik kertas Martapura). Kini Syamsul Ariffin ditahan (<http://nasional.kompas.com/read/2011/01/24/08000845/>).

Korupsi telah mewabah di birokrasi. Penyebabnya adalah murni tindak kriminal dan tingginya ongkos politik yang harus ditanggung para pejabat tersebut semenjak mencalonkan diri sebagai calon pemimpin daerah. Ketika mencalonkan diri, sang kandidat harus membayar kepada partai politik pengusung untuk mendapatkan tiket. Ketika berkampanye karena tuntutan adanya "pemasaran politik" yang membutuhkan dana besar, sang kandidat menerima bantuan dari

berbagai yang harus dikembalikan ketika berkuasa. Karenanya terbukalah pintu untuk melakukan korupsi, kolusi, dan menerima gratifikasi. Akan tetapi kadangkala perbuatan korupsi tersebut sulit diganjar karena adanya celah aturan yang membuat para tersangka tersebut mampu berkelit. Atau bisa juga karena aturan pemerintah memang tidak jelas yang menyebabkan para penyelenggara pemerintahan menjadi korban.

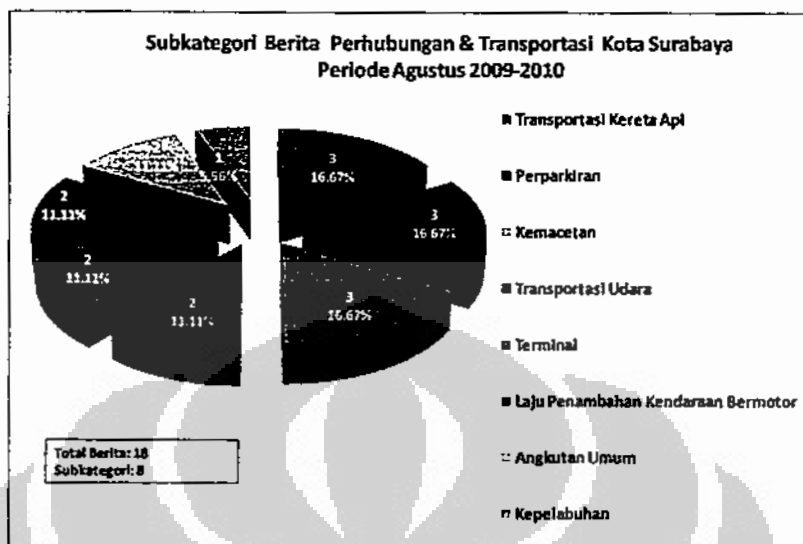
Dalam kasus gratifikasi subkategori persidangan ini, sang Sekda dibebaskan. Dugaan korupsi dinilai tidak terbukti dalam kasus pemberian uang Rp 720 juta dari Pemerintah Kota Surabaya kepada Ketua DPRD Kota Surabaya 2004–2009 Musyafak Rouf. Majelis Hakim Pengadilan Negeri Surabaya menilai uang itu bukan gratifikasi, melainkan jasa pungut yang sah sebagaimana diatur dalam Peraturan Wali Kota Surabaya Nomor 44 Tahun 2007. Tiga terdakwa, Sekretaris Kota Surabaya Sukanto Hadi, Asisten II Sekkota Surabaya Muhlas Udin, dan Kepala Bagian Keuangan Pemkot Surabaya Purwito divonis bebas. Kini giliran Musyafak Rouf menanti vonis dalam kasus tersebut (*Kompas*, 22/10/2009).

Dalam konteks dimensi kinerja Lynch, korupsi merugikan warga. Bila dilihat dari metakriteria keadilan, maka korupsi menyebabkan pembangunan terhambat karena anggaran berkurang. Infrastruktur dan fasilitas menjadi terbatas. Korbannya adalah warga kota karena mereka merupakan konsumen kota yang harus mendapatkan pelayanan.

5.2.6 PERHUBUNGAN DAN TRANSPORTASI

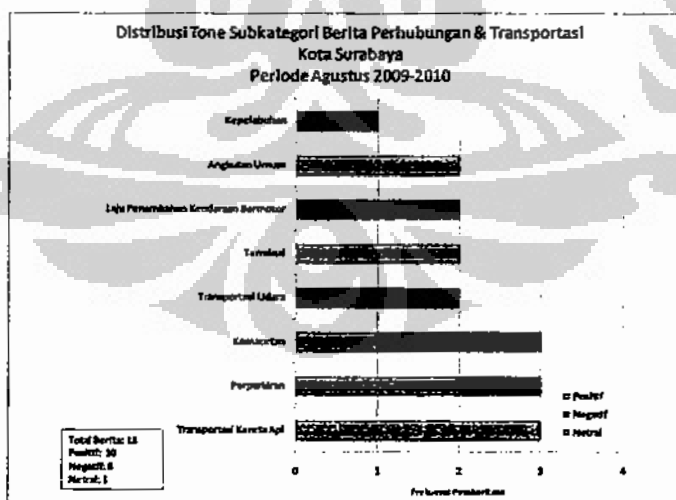
Kategori perhubungan dan transportasi memiliki total 18 (delapan belas) berita dengan 8 (delapan) subkategori. Delapan subkategori tersebut adalah transportasi kereta api (3 berita), perparkiran (3 berita), kemacetan (3 berita), transportasi udara (2 berita), terminal (2 berita), pertumbuhan kendaraan bermotor (2 berita), angkutan umum (2 berita) dan kepelabuhan (1 berita). Sebaran berita yang tidak signifikan pada kategori perhubungan dan transportasi menunjukkan beberapa asumsi. Pertama, masalah perhubungan dan transportasi dianggap tidak memiliki nilai berita. Kedua, karena jumlah total berita tentang Surabaya memang tidak banyak, maka sebarannya juga merata sedikit. Tabel berikut menunjukkan sebaran tersebut.

Tabel 5.14. Subkategori Berita Perhubungan dan Transportasi Kota Surabaya



Beruntungnya jumlah berita yang sedikit tersebut ternyata mayoritas berita bertone positif (10 berita). Sedangkan beritanegatif berjumlah 8 (delapan) berita dan ada 1(satu) berita bertone netral. Subkategori transportasi kereta api dan angkutan umum berone positif. Sedangkan subkategori transportasi udara dan kepelabuhan semuanya positif. Subakategori kemacetan (1 positif dan 2 negatif). Sedangkan subkategori perparkiran 2 (dua) negatif dan 1 (satu) positif.

Tabel 5.15. Distribusi Tone Subkategori Berita Perhubungan dan Transportasi



Surabaya Dipadati Kendaraan Bermotor

Jumlah kendaraan bermotor roda dua maupun roda empat di Kota Surabaya dari tahun ke tahun meningkat. Angka ini berdasarkan data kendaraan sebagai obyek pajak resmi yang setiap tahun membayar pajak kendaraan bermotor. Jumlah ini belum termasuk kendaraan yang tidak terdata karena tidak membayar pajak dan kendaraan

dari luar Jatim. Dibandingkan dengan total jumlah kendaraan bermotor di Jatim, jumlah kendaraan di Surabaya rata-rata 18 persen. Tidak heran jika kemudian pertumbuhan kendaraan bermotor di Surabaya yang mencapai lima persen per tahun menimbulkan kepadatan di jalan-jalan protokol di kota ini. Hal ini akibat pertumbuhan kendaraan bermotor tidak berbanding lurus dengan panjang jalan di Kota Surabaya yang cenderung stagnan.

Data statistik "Surabaya Dalam Angka" mencatat panjang jalan di kota ini dalam lima tahun terakhir (2003-2007) tetap sama, yakni 2.035,95 kilometer. Jika ketimpangan ini terus berlanjut, bukan tidak mungkin kemacetan lalu lintas akan menjadi ancaman serius di Kota Surabaya. Pembangunan "frontage road" di Jalan Ahmad Yani, Surabaya, saat ini menjadi satu potret upaya Pemerintah Kota Surabaya untuk mengurangi kepadatan lalu lintas yang menjadi ancaman serius tersebut. (YOHAN WAHYU/LITBANG KOMPAS) (Kompas, 07/10/2009).

Masalah Surabaya seperti juga masalah kota besar lainnya adalah ketidakseimbangan pertambahan kendaraan bermotor sesuai dengan pertambahan panjang jalan. Apalagi dalam catatan BPS Surabaya 2009 menunjukkan bahwa kota tidak ini tidak bertambah panjang jalannya. Ini tentu akan menciptakan ketidakseimbangan. Karenanya, Surabaya perlu menemukan moda transportasi yang mampu memberikan manfaat maksimal karena keterbatasan jalan tersebut. Berikut opini yang ditulis di HarianKompas rubrik Jawa Timur terkait persoalan di atas.

Transportasi Umum Cepat di Surabaya, Tunggu Apa Lagi?

Oleh Daniel Mohammad Rosyid

Surabaya dan kota-kota besar Indonesia lainnya sedang menjebakkan diri dalam single-mode trap yang amat berbahaya. Kota-kota ini semakin dilumpuhkan oleh kemacetan lalu lintas. Akibatnya, kualitas udara yang memburuk dan kualitas hidup warga kota semakin rendah. Sebab, yang terpenting kondisi ini adalah ketiadaan kebijakan yang mendorong perkembangan layanan transportasi umum massal cepat yang baik.

Gejala paling menyolok dalam wajah transportasi di Surabaya saat ini adalah lonjakan jumlah sepeda motor yang fantastis. Angkutan kota bahkan terpuruk, kalah bersaing menghadapi moda transportasi sepeda motor ini. Sepeda motor laku keras bak pisang goreng di sore hari setelah hujan reda.

Namun segera harus disadari bahwa kecenderungan ini adalah kecenderungan bunuh diri perlahan-lahan kehidupan warga Surabaya. Pertama, solusi transportasi pribadi adalah solusi yang tidak efisien serta meningkatkan ketergantungan kita pada bahan bakar fosil yang polutif dan semakin mahal. Solusi ini juga solusi yang tidak aman. Angka kematian dan kecelakaan yang tinggi selama mudik baru-baru ini sebagian disumbang oleh para pengendara sepeda motor.

Kedua, pengeluaran masyarakat kelas menengah kota Surabaya menjadi tidak wajar karena akan tersedot pada pengeluaran yang tidak produktif ini. Kelas menengah kota akan kesulitan untuk mengalokasikan pengeluaran bagi investasi yang produktif seperti pendidikan, kesehatan, dan perumahan. Berbeda dengan kelas menengah di Singapura dan Jepang, dan di negara-negara maju lainnya, kelas menengah Surabaya lebih rendah pendidikannya, tidak sehat, dan tidak memiliki rumah.

Ketiga, transportasi individual ini akan mendorong sikap warga Surabaya yang semakin individualis. Bus kota yang nyaman, ajek, dan aman akan memberi platform interaksi masyarakat majemuk yang lebih sehat, mendorong budaya membaca yang lebih sehat (warga akan lebih banyak waktu untuk membaca apa saja sepanjang perjalanan), dan mendidik disiplin waktu yang lebih baik. Bandingkan dengan moda sepeda motor yang hampir-hampir tidak memerlukan disiplin, bus yang terjadwal dengan baik akan membangun kuitur waktu dan kebersamaan warga yang lebih baik.

Keempat, kita akan menyaksikan ruang terbuka hijau yang semakin berkurang karena tuntutan jalan dan lahan parkir yang terus meningkat. Ini berarti, Surabaya akan semakin tidak nyaman ditinggali, kering kerontang dengan

kualitas udara yang semakin buruk. Surabaya juga semakin mudah banjir di musim hujan dan kesulitan air di musim kemarau. Intrusi air laut terjadi bersamaan dengan pemakaian air tanah yang berlebihan yang selanjutnya menyebabkan penurunan muka tanah Kota Surabaya. Pergi ke taman-taman kota dengan mengendarai bus tentu lebih nyaman karena tidak akan direpotkan dengan parkir kendaraan. Taman-taman kota bisa dibuat dengan lebih luas karena tidak perlu mengakomodasi kebutuhan parkir bagi kendaraan pribadi pengunjung.

Kelima, kemacetan lalu lintas akan mendorong kesenjangan harga tanah yang melebar karena akses ke simpul-simpul kegiatan utama warga kota menjadi semakin penting. Transportasi umum yang baik akan menurunkan kecenderungan ini karena akses tidak lagi menjadi isu yang dominan.

Keenam, tuntutan pelebaran jalan justru semakin menekan lebar sungai sehingga fungsi sungai semakin terbatas, kehilangan fungsi transportasi murah yang efisien. Bus-bus sungai tidak memerlukan jalan dan bisa mendorong wisata kota yang menarik. Pemanfaatan sungai sebagai sarana transportasi kota juga mendorong penataan ruang kota yang lebih sehat, tidak menjadikan sungai semata sebagai tong sampah raksasa yang disembunyikan di halaman belakang rumah.

Untuk kasus Surabaya, dengan dioperasikannya Jembatan Suramadu, menjadikannya sebagai water-front city akan membutuhkan kebijakan pelayanan transportasi yang tegas memihak pada layanan transportasi publik yang aman, nyaman, dan ajek.

Pemerintah Kota Surabaya yang menggantungkan pendapatannya dari pajak atas kendaraan bermotor akan justru membayar mahal bagi timbulnya berbagai eksternalitas negatif yang disebut di muka. Surabaya yang nyaman, hijau, dengan penduduk yang ramah (karena terdidik dan disiplin) tentu akan menjadi kawasan perkantoran, perdagangan, industri kreatif dan tujuan wisata yang menarik. Jadi, tunggu apa lagi, Surabaya? Daniel Mohammad Rosyid Ketua Persatuan Insinyur Indonesia Cabang Surabaya "Angkutan kota bahkan terpuruk, kalah bersaing menghadapi moda transportasi sepeda motor". (Kompas, 05/10/2009).

Angkutan umum adalah moda transportasi yang paling memungkinkan diterapkan di kota-kota besar, seperti Surabaya. Akan tetapi yang terjadi adalah bertambahnya jumlah kendaraan pribadi, terutama sepeda motor. Pertumbuhan sepeda motor sangat besar di Jakarta dan Surabaya. Pertumbuhan kendaraan tersebut telah dibahas dibagian perkembangan kota. Pertumbuhan sepeda motor dimungkinkan karena permintaan yang tinggi dari warga kota karena tidak tersedianya angkutan umum yang layak. Di samping itu, kemudahan untuk membeli dan ijin untuk mengendarai sepeda motor juga mendukung proses kepemilikannya,

Surabaya adalah kota kedua terpadat di Indonesia dan terus bertumbuh. Ini tentu saja akan mengundang menyebabkan urbanisasi. Apalagi pengaruh Surabaya meluas ke EMR Surabaya dan pembukaan jembatan Suramadu. Ini semua akan menambah jumlah kepadatan dan aktivitas yang berdampak pada penyediaan jaringan transportasi yang memadai. Belajar dari kemacetan parah yang dihadapi Jakarta sehari-hari, maka Surabaya harus mengansipasinya.

Dari dimensi kinerja kotanya Lynch, Surabaya memang terlihat abai tentang akses, yaitu pengembangan perhubungan dan transportasi kota. Ini terbukti dari ketimpangan pertumbuhan jalan dan penambahan jumlah kendaraan. Akses memudahkan mobilitas dan meningkatkan produktifitas. Dimensi akses ini juga berdampak pada vitalita kota. Pertumbuhan kendaraan

pribadi karena terbatasnya angkutan umum menyebabkan terganggunya kualitas udara. Warga kota mulai terancam kesehatannya karena kualitas udara kota menurun. Kemacetan sebagai akibat buruknya manajemen akses akan merugikan secara ekonomi yang secara jangka panjang akan menurunkan vitalitas kota karena tingginya berbagai biaya. Artinya, kebijakan perhubungan dan transportasi kota tidak sejalan dengan metakriteria efisien.

5.2.7 ANGGARAN DAERAH

Pengelolaan anggaran secara mandiri oleh daerah merupakan bagian yang esensial dari pelaksanaan otonomi daerah. Karenanya, daerah–daerah diberikan keleluasaan untuk melakukan pengelolaan siklus utama dari keuangan, yaitu perencanaan, pelaksanaan dan pengendalian. Pada tahap perencanaan input yang digunakan adalah aspirasi masyarakat melalui Musrenbang yang dilakukan oleh DPRD dan Pemerintah, yang merupakan bentuk partisipasi warga sebagai cikal bakal untuk menentukan arah dan kebijakan strategis yang memberi payung dan arah APBD (Yuwono dkk, 2008:53).

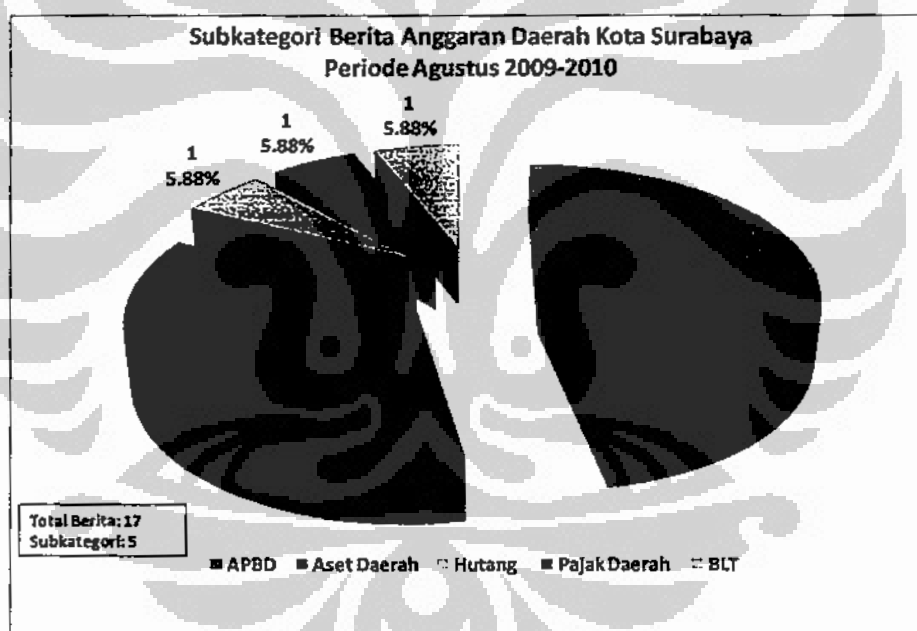
Pengelolaan keuangan daerah menganut prinsip transparansi, akuntabilitas, dan *value for money*. Transparansi merupakan wujud adanya keterbukaan dalam proses perencanaan, penyusunan, dan pelaksanaan anggaran daerah. Akuntabilitas terkait dengan pertanggungjawaban publik bahwa penanggung jawab tersebut dari perencanaan, penyusunan dan pelaksanaan dapat dipertanggungjawabkan kepada warga dan DPRD. *Value for money* menerapkan prinsip ekonomi, efisiensi, dan efektivitas dalam proses penganggaran (Yuwono dkk, 2008:54). Sementara itu prinsip-prinsip lain juga dianut dalam pengelolaan keuangan daerah, seperti tercantum dalam Pasal 67 UU No.33/2004 adalah sebagai berikut:

- a. Peraturan daerah tentang APBD merupakan dasar bagi pemerintah daerah untuk melakukan penerimaan dan pengeluaran daerah
- b. Setiap pejabat dilarang melakukan tindakan yang berakibat pada pengeluaran atas beban APBD, jika anggaran untuk mendanai pengeluaran tersebut tidak tersedia atau tidak cukup
- c. Semua pengeluaran daerah termasuk subsidi, hibah dan bantuan keuangan lain yang sesuai dengan program pemerintah daerah didanai melalui APBD,
- d. Keterlambatan pembayaran atas tagihan yang berkaitan dengan pelaksanaan APBD dapat mengakibatkan pengenaan denda dan/atau bunga,

- e. APBD disusun sesuai kebutuhan kebutuhan penyelenggaraan pemerintahan dan kemampuan pemerintah daerah
- f. Apabila APBD diperkirakan defisit maka ditetapkan sumber-sumber pembiayaan
- g. Apabila APBD diperkirakan surplus maka ditetapkan penggunaan surplus tersebut dalam peraturan daerah tentang APBD (dalam Yuwono dkk, 2008:55-56).

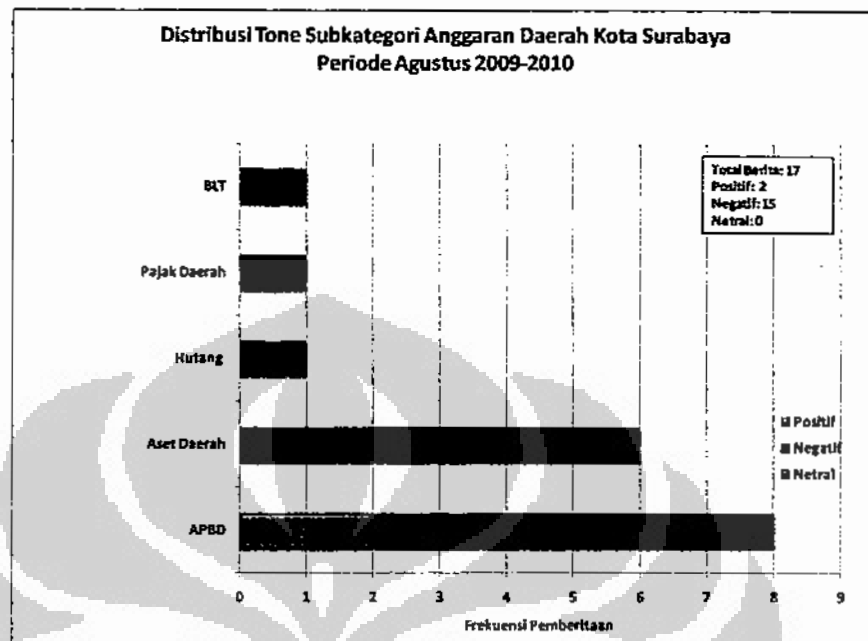
Dalam kategori anggaran kota Surabaya, ada 5 (lima) subkategori, yaitu APBD, aset daerah, hutang, pajak daerah dan BLT. Subakategori dengan pemberitaan frekuensi tertinggi adalah APBD (8 berita), disusul aset daerah (6 berita), hutang , pajak dan BLT (1berita). Jumlah total berita adalah 17 (tujuh belas). Jumlah ini tidak signifikan berkontribusi dalam pembangunan citra.

Tabel 5.16. Subkategori Berita Anggaran Daerah Kota Surabaya



Berdasarkan tone berita, dominasi berita bertone negatif (15 berita) dibandingkan berita bertone positif (2 berita), Dan tidak ada berita bertone netral. Subakategori APBD menyumbang 6 (enam) berita negatif dan 2 (dua) berita positif. Sisanya, semua subkategori menyumbang berita negatif. Secara umum citra negatif akan terbentuk dari kategori ini. Citra tersebut mengambil bagian yang tidak signifikan untuk mempengaruhi citra kota secara keseluruhan.

Tabel 5.17. Distribusi Tone Subkategori Anggaran Daerah Kota Surabaya



Dalam siklus pengelolaan anggaran daerah di kota Surabaya masih bersifat elitis. Berita tentang partisipasi warga dalam pengelolaan anggaran tersebut tidak ada. Berita yang menonjol adalah proses perencanaan anggaran yang melahirkan pertentangan antara DPRD dengan pemerintah kota. Berikut beritanya.

Pembahasan RAPBD 2010 Terbengkalai

SURABAYA, KOMPAS - Proses pembahasan Rancangan Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah Kota Surabaya tahun 2010 belum menemui titik terang. Batas waktu pengesahan pada 10 November gagal terpenuhi karena konflik internal anggota DPRD tak kunjung reda. Rencana melanjutkan pembahasan RAPBD pada Rabu (11/11) urung terlaksana. Pimpinan DPRD dan ketua masing-masing fraksi justru memilih menggelar rapat tertutup membahas surat Gubernur Jawa Timur Soekarwo yang menghendaki adanya revisi tata tertib DPRD tertanggal 3 November 2009.

Hasilnya, para pemimpin sepakat untuk mengirim surat balasan kepada gubernur. Mereka mempertanyakan maksud evaluasi terhadap tata tertib DPRD. Hal ini dinilai janggal karena instruksi gubernur dalam surat tersebut sebenarnya sudah jelas. "Kami masih ragu menafsirkan maksud gubernur karena tidak ada perintah lugas agar merevisi tata tertib DPRD," kata Ketua DPRD Kota Surabaya Wisnu Wardhana. Keputusan tersebut dikecam anggota DPRD dari Fraksi Partai Kebangkitan Bangsa, Masduki Toha. Menurut dia, langkah ini menunjukkan Wisnu berupaya melindungi tata tertib DPRD yang sudah disusun. "Ketua seharusnya tunduk pada instruksi Mendagri dan gubernur yang menginginkan tata tertib disahkan oleh pimpinan definitif," ujarnya.

Pergulatan seputar tata tertib ini membuat pengesahan RAPBD 2010 tak bisa dilakukan sesuai jadwal, yakni 10 November. Menurut keputusan Mendagri, DPRD dan Pemerintah Kota Surabaya memiliki waktu hingga 30 November 2009. Apabila batas waktu tersebut tak bisa dipenuhi, pengesahan RAPBD akan dilakukan gubernur dengan mengacu pada jumlah APBD tahun ini.

Berbeda persepsi

Selain kisruh soal tata tertib, kendala terhadap pengesahan RAPBD terletak ada perbedaan persepsi antara DPRD dan Pemkot terkait defisit anggaran. Menurut anggota tim penyusun anggaran Pemkot Surabaya, Muhlas Udin, DPRD mempertanyakan defisit Rp 800 miliar dalam APBD tahun 2009. "Padahal, defisit itu karena sisa lebih perhitungan anggaran (silpa) tahun 2009 dimasukkan juga dalam RAPBD," tuturnya. Dia menambahkan, defisit tersebut juga disebabkan kurang optimalnya proses lelang tahun ini. Proyek fisik yang tidak selesai tahun 2009 mencapai Rp 141 miliar. Beberapa proyek fisik yang gagal selesai, antara lain pembangunan gedung tipe B Sekolah Menengah Kejuruan Negeri (SMKN) Bangkingan Baru, pembangunan gedung tipe B SD Negeri Margorejo 1, dan pembangunan gedung tipe B SMP Negeri 11 (lapangan Dwikora).

"Daripada menjadi deposito di kas negara, lebih baik sisa dana tersebut digunakan untuk kepentingan masyarakat," kata Muhlas. Menurut dia, saat ini Pemkot khawatir belum jelasnya proses pengesahan RAPBD berpengaruh negatif terhadap proses lelang. "Kami sebenarnya berharap pengesahan RAPBD dan evaluasi gubernur rampung bulan ini sehingga lelang bisa dilaksanakan pada Desember 2009," ujarnya.

Menurut Kepala Bagian Perlengkapan Pemkot Surabaya Noer Oemarijati, proses lelang proyek fisik yang menjadi prioritas sudah dapat dilakukan paling lambat akhir Desember. Hal ini guna mengantisipasi semakin banyak jumlah proyek pembangunan fisik yang tidak rampung. "Tahun 2008 saat lelang dimulai pada 11 Desember masih ada beberapa proyek yang belum selesai," tuturnya. (RIZ) (Kompas, 12/11/2009).

Proses perencanaan ABD bersifat elitis. Sementara itu, perbedaan persepsi antara pemerintah kota dengan DPRD berawal dari sisa anggaran. Sisa anggaran bersumber dari tidak efektifnya penyerapan anggaran yang merupakan bagian dari proses pelaksanaan, seperti kegagalan lelang proyek dan kegagalan penyelesaian proyek. Pemerintah kota menempatkan anggaran sisa tersebut ke dalam bentuk deposito. Sedangkan DPRD mengharapkan anggaran tersebut dihabiskan untuk kepentingan warga kota.

Dalam metakriteria Lynch tentang efisiensi dan keadilan, pemanfaatan APBD yang tidak bisa secara profesional diimplementasikan akan merugikan kelompok masyarakat tertentu. Tertundanya pembangunan sekolah dan infrastruktur lainnya akan merugikan warga pada kelompok tertentu yang membutuhkannya. Sedangkan sisa anggaran merupakan bentuk pengabaian dari efisiensi. Proses lelang yang gagal menyebabkan anggaran tidak produktif karena parkir di bank menjadi deposito. Sedangkan proyek tidak selesai pada waktunya tentu saja akan menyebabkan ongkos produksi pada proyek-proyek tersebut menjadi lebih mahal.

5.2.8 TATA BANGUNAN

Surabaya sebagai kota tempat berkuasanya pemerintahan Kerajaan Majapahit, Kerajaan Mataram dan Belanda kaya akan peninggalan bangunan-bangunan. Bahkan tata ruang Surabaya pada saat pemerintahan kolonial menjadi dasar pembetulan dan perkembangan kota. Penentuan jaringan dan pembagian wilayah berdasarkan aktivitas terlihat tegas pada fungsi dan pembagian kawasan kota. Fungsi Surabaya sebagai kota pelabuhan menyebabkan peruntukan kawasan pelabuhan, kawasan perumahan Eropa-Belanda, kawasan perdagangan dan kawasan hunian pribumi. Tata

kota yang salah satunya terwujud dalam bangunan-bangunan kota merupakan aset kota Surabaya.

Dalam kategori tata bangunan kota Surabaya ada 14 (empat belas) berita. Jumlahnya sangat sedikit dan hampir tidak memiliki pengaruh untuk membangun citra. Padahal tata bangunan merupakan salah satu pembentuk citra kota karena mempengaruhi struktur kota secara fisik. Bangunan juga merupakan salah satu identitas kota. Akan tetapi dalam kategori ini yang terlihat dalam subkategorinya, seperti reklame (5 berita), renovasi bangunan (5 berita), relokasi pedagang (2 berita) dan bangunan cagar budaya (2 berita) secara umum adalah berita tentang pelanggaran bangunan. Karenanya, dominasi tone beritanya negatif.

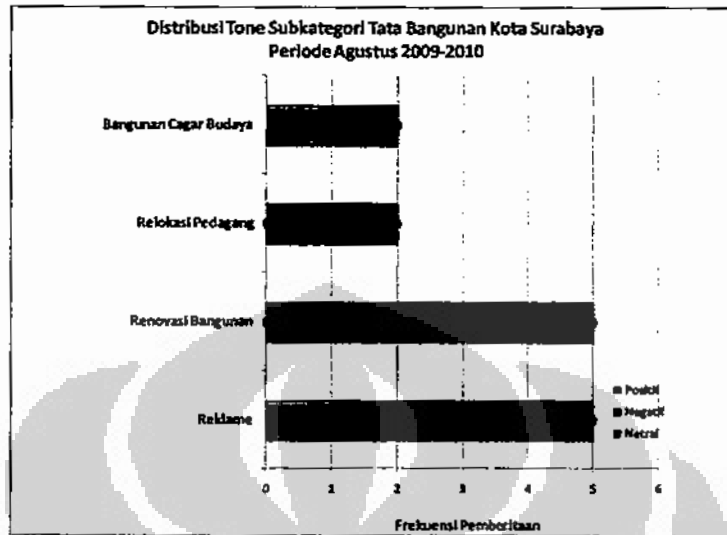
Tabel 5.18. Subkategori Berita Tata Bangunan Kota Surabaya



Dari 14 berita tersebut sebanyak 12 (dua belas) berita bertone positif. Sisanya, 2 berita bertone positif. Pelanggaran bangunan juga tidak spesifik terkait tata bangunan tetapi cenderung memperkarakan manfaat bangunan dan peruntukannya. Misalnya, bangunan reklame yang dipersalahkan adalah retribusi IMB yang sangat kecil, hilangnya pendapatan daerah karena reklame tidak memiliki izin dan bahaya robohnya papan reklame.

Pemberitaan berkembang pada permasalahan pembangunan gedung pasar dan peruntukannya bahkan calon investornya. Hampir tidak ada berita yang benar mengarah pada tata bangunan. Misalnya, pembangunan apartemen besar dan perumahan yang sedang digenjot di Surabaya saat ini atau ada tahun 2009–2010.

Tabel 5.19. Distribusi Tone Subkategori Tata Bangunan Kota Surabaya



Berita yang cukup menarik adalah jajak pendapat *Kompas* terkait bangunan cagar budaya. Berikut pemberitaannya.

Warga Setuju Cagar Budaya Diselamatkan

Cagar budaya di Kota Surabaya harus tetap dipelihara dan diselamatkan dari kepentingan bisnis yang cenderung mengorbankan nilai sejarah dari Kota Pahlawan ini. Sikap ini terlihat dari hasil jajak pendapat Kompas yang menyebutkan sebagian besar responden (83,1 persen) tidak setuju jika kawasan dan bangunan bersejarah dialihfungsikan menjadi tempat usaha atau kawasan bisnis. Perkembangan kota metropolitan seperti Surabaya tidak harus diikuti dengan mengorbankan bangunan-bangunan yang bernilai sejarah tersebut.

Beberapa cagar budaya yang terbengkalai, seperti bekas penjara Kalisosok, semestinya tetap dijaga keeksotisannya sebagai cagar budaya dengan melakukan perbaikan. Mayoritas responden juga sependapat dengan langkah tersebut. Sebanyak tiga perempuan responden (75,8 persen) menyatakan setuju jika Pemerintah Kota Surabaya merenovasi bangunan cagar budaya yang rusak tanpa mengurangi nilai sejarahnya. (YOHAN WAHYU/ LITBANG KOMPAS) (Kompas, 05/05/2010).

Aspirasi warga kota yang terekam pada jajak pendapat ini memperlihatkan bahwa warga masih memiliki ikatan dengan lingkungannya, yaitu bangunan bersejarah. Bangunan bersejarah adalah salah satu identitas kota yang bersumber dari masa lalu. Keberadaan bangunan tersebut dapat membantu sebagian warga melakukan identifikasi dengan kota terhadap suatu peristiwa yang terjadi pada waktu tertentu. Misalnya, Hotel Oranye yang sekarang menjadi Hotel Majapahit adalah penanda terjadinya Peristiwa Sepuluh November 1945. Dalam dimensi Lynch, bangunan bisa membangun *place identity* karena adanya *sense of place* dan *sense of occasion* dari masa lalu. Ini merupakan dimensi kinerja kota, yaitu *sense*. Dimensi ini di samping membangun *sense of place* dan *sense of occasion* juga menjadi navigasi warga dan pendatang untuk memahami

kota, terutama sebagai penanda arah. Beberapa bangunan bersejarah tersebut telah dikembangkan menjadi aset ekonomi seperti hotel. Hotel – hotel dan bangunan lainnya telah mendatangkan keuntungan ekonomi. Berarti pemerintah kota mampu menjaga, menurut Lynch metakriteria efisiensi, sebagai bagian dari perlindungan cagar budaya tersebut.

5.2.9 KRIMINALITAS

Surabaya adalah kota yang aman. Jumlah berita dalam kategori kriminalitas hanya 13 berita yang terdiri atas 8 (delapan) subkategori. Delapan kategori adalah penipuan (3 berita), penggelapan pajak (2 berita), perjudian (2 berita), pemalsuan (2 berita), napza (1 berita), pembunuhan (1 berita), curanmor (1 berita) dan *illegal logging* (1 berita). Kategori ini menunjukkan bahwa citra Surabaya sebagai kota yang aman semakin kuat. Hanya ada satu kali pembunuhan selama satu tahun yang direkam media cetak *Kompas* dari Agustus 2009–2010). Dalam hal kategori kriminalitas, semakin sedikit pemberitaan semakin baik untuk citra kota. Berita kriminalitas memiliki sensitivitas tinggi.

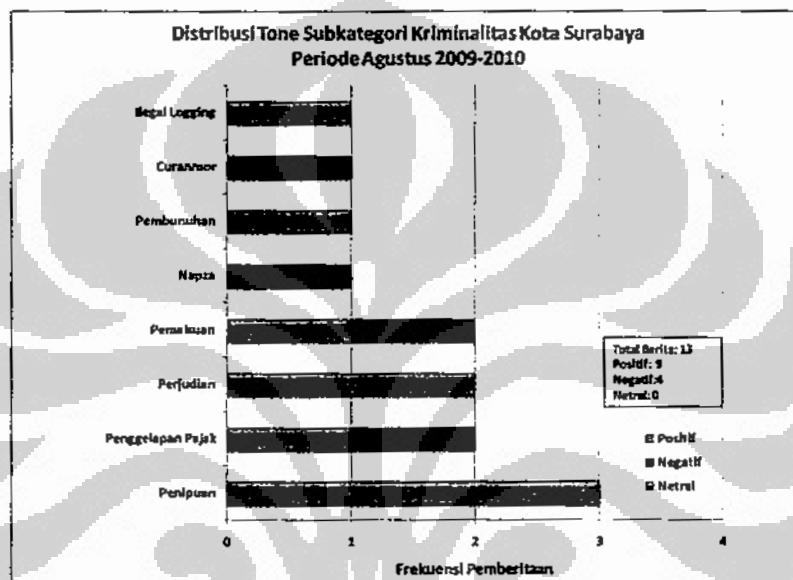
Tabel 5.20. Subkategori Berita Kriminalitas Kota Surabaya



Citra kota aman juga terlihat dari tone berita. Dari total berita, ada 9 (sembilan) berita bertone positif dan 4 (empat) berita bertone negatif. Subkategori penyumbang berita bertone positif adalah penipuan (3 berita), penggelapan pajak (1 berita), perjudian (2 berita), pemalsuan (1 berita), pembunuhan (1 berita) dan *illegal logging* (1 berita). Subkategori tersebut melahirkan berita positif karena kemampuan pihak kepolisian membongkar kejahatan, menangkap pelakunya dan modus operasinya. Berbagai kasus yang terjadi umum sifatnya dan bukan hanya

menjadi kejahatan yang terjadi di perkotaan. Napza mungkin berbeda tetapi berita yang terekam media cetak tidak banyak. Sementara itu dua kejahatan yang khas menjadi kejahatan urban adalah pemalsuan pajak dan perjudian online. Kejahatan pajak terjadi karena perilaku aparat pajak yang membuka peluang kejahatan. Baik dalam bentuk perjudian online, judi bola, dan lain sebagainya.

Tabel 5.21. Distribusi Tone Subkategori Kriminalitas Kota Surabaya



Kejahatan seperti diatas terjadi karena adanya gaya hidup perkotaan. Pertumbuhan infrastruktur, pemanfaatan teknologi informasi dan kepadatan penduduk membuka peluang kejahatan ini. Perjudian ini dimungkinkan dan menjadi masif karena infrastruktur, seperti kepemilikan perangkat yang terhubung ke jaringan dan infrastrukturnya tersedia, sehingga memungkinkan untuk dilakukan karena mencapai "skala ekonomi" bagi penyelenggara perjudian.

Kriminalitas

Polisi Lacak Jaringan Judi "Online"

Surabaya, Kompas - Kepolisian Wilayah Kota Besar Surabaya melacak jaringan judi online yang transaksinya diduga beromzet miliaran rupiah. Upaya tersebut sejalan dengan penangkapan tersangka perjudian bola melalui situs di internet. Kamis (11/3) lalu, Unit IV Satuan Reskrim Polwiltabes Surabaya mengamankan tiga tersangka, yakni IY, GL, dan TK. Penangkapan dilakukan setelah polisi menyelidiki tempat transaksi perjudian bola di Jemur Gayungan, Surabaya. "Di sini IY berperan sebagai pengepul," tutur Kepala Satuan Reserse Kriminal Polwiltabes Surabaya Ajun Komisaris Besar Anom Wibowo, Minggu (14/3). Dalam operasinya, judi bola online jaringan ini menggunakan alamat situs www.sbobet.com. Calon petaruh terlebih dulu harus menjadi anggota karena untuk mengakses situs tersebut harus memasukkan nama dan kata kunci.

Selanjutnya untuk memasang taruhan di pertandingan sepak bola, terutama Liga Eropa yang berlangsung hari Sabtu dan Minggu, petaruh harus menyeter uang melalui nomor rekening yang dicantumkan. Setelah petaruh menyeter uang sedikitnya Rp 50.000, berarti proses judi mulai dilaksanakan. "Sementara ini kami mengetahui transaksi online tersebut menggunakan kartu BCA dan Mandiri," ujarnya. Saat menangkap para tersangka, polisi menyita beberapa barang bukti berupa tiga unit ponsel, uang tunai Rp 430.000, dua kartu ATM BCA dan satu kartu ATM Mandiri, satu lembar struk transfer BCA, serta dua buku tabungan atas nama tersangka IY.

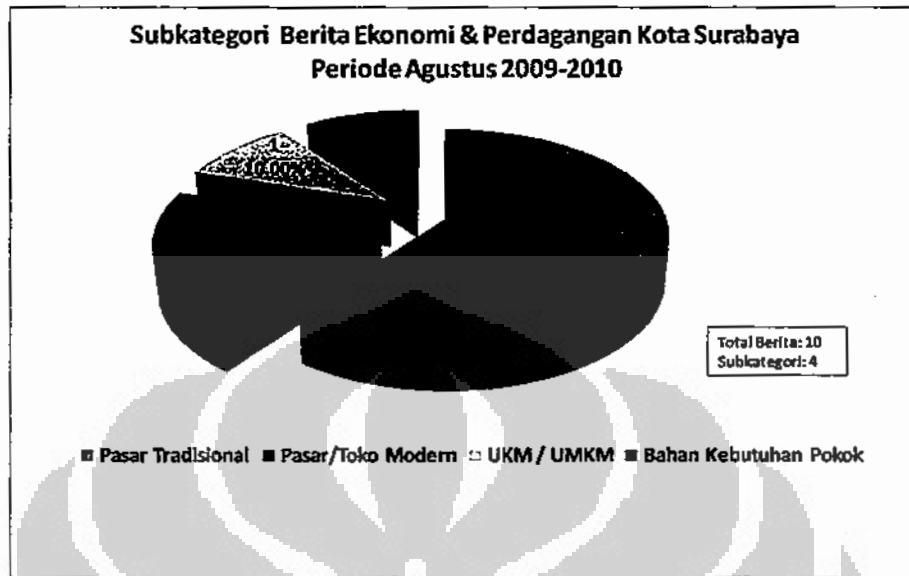
Meski demikian, kepolisian belum bisa memastikan apakah jaringan judi online ini berasal dari Indonesia saja atau melibatkan orang asing. Terlebih dalam situs www.sbobet.com memberi alternatif bahasa asing, antara lain Inggris dan Spanyol. "Oleh karenanya kami masih terus melakukan pengembangan karena judi internet tidak membatasi ruang dan waktu," ujar Anom. Selain mengamankan IY, GL, dan TK, pihaknya juga menggulung Wy dan Ic yang juga melakukan judi dengan memanfaatkan teknologi internet. Praktik mereka mempertaruhkan pertandingan di Liga Eropa dengan akses di situs www.ibcbet.com. Untuk itu, para tersangka dijerat dengan Pasal 303 KUHP dan atau Undang-Undang Nomor 7 Tahun 1974 tentang Penertiban Perjudian dan atau Pasal 45 juncto 27 Ayat 2 Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2008 tentang Informasi Transaksi Elektronik. (BEE) (Kompas, 15/03/2005).

Menurut Lynch, salah satu elemen dari dimensi vitalitas adalah adanya keamanan (*safety*). Berdasarkan pemberitaan, rendahnya kejahatan di Surabaya yang terekam media cetak menunjukkan vitalitas bagi untuk keamanan warga terjamin. Hanya ada satu kejahatan pembunuhan yang terjadi selama Agustus 2009–2010 dalam analisa data. Sementara itu bentuk kejahatan yang lebih banyak adalah penipuan dan perjudian, yang merupakan bagian dari kejahatan kerah putih. Hal ini perlu menjadi catatan karena kejahatan berkembang melewati batas-batas spasial secara fisik, yaitu dengan memanfaatkan teknologi internet. Sementara itu kriminalitas yang menjadi ancaman fisik sangat sedikit. Keamanan mampu menjadi salah satu identitas kota. Karenanya, kota yang aman bisa menjadi citra Surabaya. Ini merupakan bentuk dari dimensi *sense* dari suatu kota.

5.2.10 EKONOMI DAN PERDAGANGAN

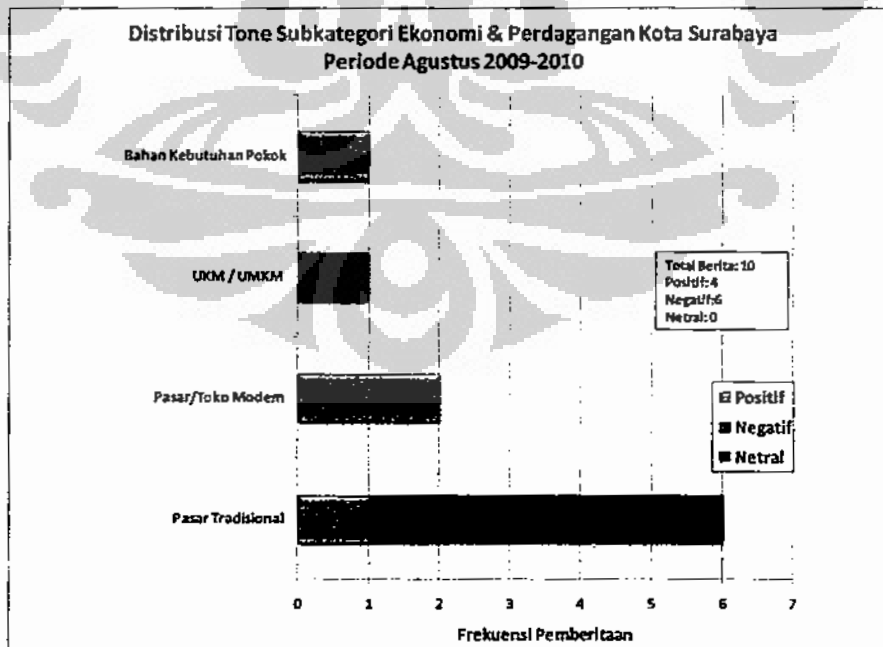
Sebagai kota kedua terpadat di Indonesia dan memiliki aktivitas ekonomi tertinggi, Surabaya telah mencanangkan diri menjadi kota jasa dan perdagangan. Akan tetapi dari kemunculan berita ekonomi dan perdagangan tidak menunjukkan fakta-fakta tersebut. Hanya ada 10 (sepuluh) berita ekonomi dan perdagangan terkait kota Surabaya dengan 4 (empat) kategori. Ini menunjukkan jauhnya realitas keseharian kota dengan citra yang diharapkan menjadi persepsi pemangku kepentingan kota. Empat subkategori tersebut adalah pasar tradisional (6 berita), pasar toko/modern (2 berita), UKM (1 berita) dan bahan kebutuhan pokok (1 berita).

Tabel 5.22. Subkategori Berita Ekonomi dan Perdagangan Kota Surabaya



Sedangkan dari 10 (sepuluh) berita tersebut, ada 6 (enam) berita bertone positif dan 4 (empat) berita bertone negatif. Subkategori penyumbang tone negatif tertinggi adalah pasar tradisional (5 negatif, 1 positif), UKM (1 negatif), dan berita bertone positif adalah pasar modern (2 positif) dan bahan kebutuhan pokok (1 positif).

Tabel 5.23. Distribusi Tone Subkategori Ekonomi dan Perdagangan Kota Surabaya



Subkategori pasar tradisional sebagai kategori terbanyak penyumbang berita bertone negatif terkait dengan berkurangnya jumlah pasar tersebut dan kinerja pasar yang terus memburuk.

Dominasi Pasar Modern di Surabaya

Jumlah pasar modern di Kota Surabaya saat ini jauh lebih banyak dibanding pasar tradisional. Setidaknya 65 persen sarana perbelanjaan di Surabaya didominasi pasar modern, baik berupa "factory outlet", supermarket, minimarket, "department store", maupun mal. Tahun 2008, jumlah pasar tradisional yang dikelola Perusahaan Daerah (PD) Pasar Surya dan non-PD hanya 35 persen dari jumlah total sarana perdagangan. Jumlah ini bahkan lebih kecil dibandingkan tahun 2007 karena ada dua pasar milik PD Pasar Surya yang tutup.

Tahun ini direncanakan jumlah pasar tradisional hanya akan bertambah empat. Secara keseluruhan, jumlah pasar tradisional hanya 184 atau bertambah satu persen. Hal ini masih jauh dari jumlah pasar modern yang mencapai 333 pasar. Pasar modern dan pasar tradisional belum tersebar merata ke seluruh wilayah Surabaya. Kedua sarana perbelanjaan tersebut masih terpusat di wilayah pusat dan utara. Di Surabaya barat, sebagai daerah pengembangan baru, jumlah pasarnya paling sedikit dibandingkan wilayah lainnya. (ENDAH RAHAYU/LITBANG KOMPAS) (Kompas, 13/01/2010).

Pasar tradisional adalah pasar yang dikelola pemerintah, BUMN/BUMD, bekerja sama dengan swasta atau bekerja sama dengan koperasi berupa toko, kios, los, atau tenda yang dimiliki pedagang kecil atau menengah atau dengan koperasi usaha kecil yang memiliki modal kecil dan menengah. Ini semua diatur dalam Permendag RI No.53/M-DAG/PER/12/2008 (dalam Suryadinata, 2008: 10). Penekanan kata "kecil" dalam definisi tersebut mengimplikasikan bahwa pasar tradisional dan pedagangnya membutuhkan proteksi. Karenanya dalam konteks kota, perencanaan kota juga harus memberikan proteksi yang memadai untuk menjamin keberlangsungan keberadaan pasar tradisional. Pasar tradisional menghidupkan ekonomi warga dan menjadi lokasi pemenuhan kebutuhan warga sekitarnya. Karena pilihan lokasi pasar tradisional berdekatan dengan kawasan hunian.

Sementara itu kota melalui kebijakan tata ruang melihat pasar sebagai mesin pertumbuhan karena mendatangkan pendapatan daerah dari pajak, pph, parkir dan lapangan kerja. Karenanya, ada kecenderungan kota besar untuk memberikan kesempatan bagi pasar modern tumbuh bahkan terintegrasi dengan berbagai fungsi dalam satu kawasan. Misalnya, apartemen yang memiliki supermarket atau konsep superblok yang mengintegrasikan hunian, kantor, pusat perbelanjaan dan rekreasi. Kalau kebijakan ini secara *segmented* diimplementasikan melalui kebijakan tata ruang sebenarnya tidak akan menimbulkan kontras yang tajam antara pasar tradisional dan pasar modern. Akan tetapi nafsu pemerintah kota yang menjadikan pasar modern dan integrasinya ke berbagai fungsilah yang menyebabkan terjadinya kontras pasar tradisional versus pasar modern. Apalagi kinerja pemerintah kota yang buruk dalam meningkatkan potensi pasar tradisional

menyebabkan kondisi pasar terus memburuk, dan akhirnya mengundang pihak swasta berinvestasi dan terjadilah “privatisasi” pasar tradisional. Ini menjadi modus pencaplokan bagi pasar tradisional.

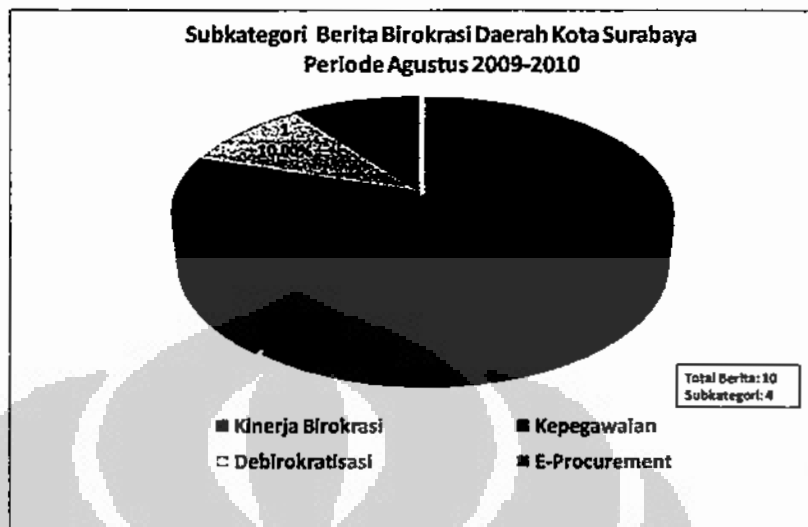
Menurut Lynch, berkurangnya pasar tradisional sangat terkait dengan metakriteria keadilan. Perencanaan dan produksi ruang kota yang berpihak kepada kepentingan kelompok pemodal besar, misalnya *hypermarket*, telah mendesak posisi pasar tradisional semakin terpojokkan. Para pedagang kecil yang menggantungkan kehidupannya dari keberadaan pasar tradisional dipinggirkan. Metakriteria efisiensi ternyata juga terabaikan. Inefisiensi penyelenggaraan pasar tradisional yang ada semakin memperburuk kondisi ini. Para pedagang pasar tradisional dirugikan dan para pemodal besar diuntungkan.

Metakriteria keadilan dan efisiensi Lynch tidak hanya berdampak untuk pedagang pasar saja. Keberadaan pasar-pasar tradisional yang dekat dengan kawasan permukiman selama ini memudahkan warga untuk berbelanja memenuhi berbagai kebutuhannya dengan mekanisme tawar-menawar. Biasanya barang yang didapatkan lebih murah karena pedagang tidak harus menanggung beban pajak dan ongkos pemeliharaan pasar yang besar. Tergusurnya pasar tradisional akan menyulitkan warga berbelanja memenuhi kebutuhan sehari – hari dan warga akan menanggung biaya lebih. Ini semua tidak adil untuk pedagang dan warga.

5.2.11 BIROKRASI DAERAH

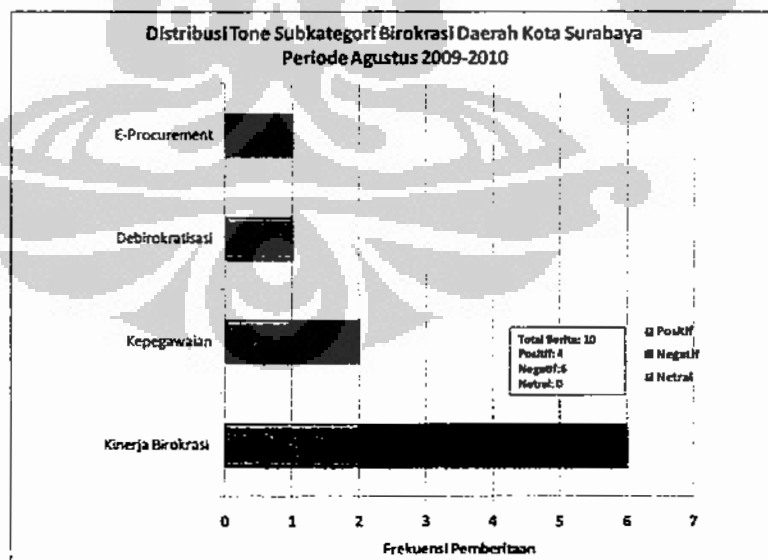
Kinerja birokrasi kota Surabaya tidak menonjol. Ini bisa disimpulkan dari sedikitnya jumlah berita yang merekam aktivitas pemerintah kota. Hanya ada 10 (sepuluh) berita dengan 4 (empat) subkategori. Subkategori tersebut adalah kinerja birokrasi (6 berita), kepegawaian (2 berita), debirokratisasi (1 berita) dan *e – procurement* (1 berita).

Tabel 5.24. Subkategori Birokrasi Daerah Kota Surabaya



Sementara itu dari 10 berita tersebut, ada 6 (enam) berita bertone negatif dan 4 (empat berita) bertone positif. Subkategori terbanyak menyumbang berita negatif adalah kinerja birokrasi (4 berita), kepegawaian dan *e - procurement* masing-masing 1 (satu) berita. Sedangkan berita bertone positif adalah kinerja birokrasi (2 berita), kepegawaiaian (1 berita), dan debirokratisasi (1 berita).

Tabel 5.25. Distribusi Tone Subkategori Birokrasi Daerah Kota Surabaya



Anggaran Gakin Tak Terserap

Surabaya, Kompas - Semangat Pemerintah Kota Surabaya untuk memberikan pelayanan kesehatan terhadap keluarga miskin ternyata tidak diikuti kinerja optimal Dinas Kesehatan Surabaya. Pelayanan kesehatan keluarga miskin, yang dianggarkan sebesar Rp 22,066 miliar, hanya terpakai Rp 210,795 juta atau 0,96 persen hingga September 2009. Kondisi ini merupakan ironi karena tidak sesuai dengan janji Wali Kota Surabaya soal pelayanan gratis kepada warga miskin lewat Jaminan Kesehatan Masyarakat (Jamkesmas) nonkuota. "Seharusnya dana tersebut terserap secara optimal guna memberikan pelayanan rawat inap, cuci darah, dan rawat jalan bagi sekitar 130.000 warga miskin di Surabaya," tutur Ketua Komisi B DPRD Kota Surabaya Muhammad Machmud, Rabu (21/10) di Surabaya.

Tidak optimalnya penggunaan dana bagi rakyat miskin berpengaruh pada realisasi anggaran Dinas Kesehatan (Dinkes) Surabaya tahun ini, yang baru mencapai 49,83 persen. Setelah perubahan anggaran keuangan (PAK), Dinkes mendapatkan anggaran Rp 206,8 miliar. Namun, realisasi yang terpakai hanya Rp 103,090 miliar. "DPRD akan mengkaji ulang alokasi anggaran kesehatan 2010. Kemungkinan besar dari alokasi dana sebesar Rp 264,25 miliar hanya disetujui 50 persen sesuai dengan dana yang terserap tahun ini," kata Machmud, yang dari Fraksi Partai Demokrat. Menurut dia, hal ini akan disampaikan dalam pandangan umum fraksi saat rapat paripurna membahas RAPBD 2010 nanti.

Perbedaan aturan

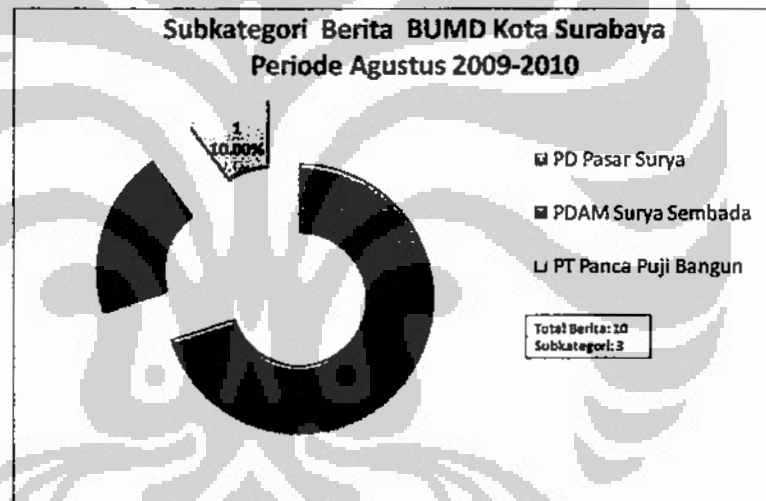
Kepala Dinkes Kota Surabaya Esty Martiana Rachmie membantah anggapan kinerjanya tidak optimal. Menurut dia, rendahnya penyerapan anggaran pelayanan kesehatan bagi warga miskin disebabkan perbedaan aturan dalam peraturan Menteri Kesehatan (permenkes) dengan peraturan Menteri Dalam Negeri (permendagri). "Dalam permenkes, Dinkes diizinkan mengelola langsung anggaran Jamkesmas nonkuota. Namun, bagian keuangan Pemkot berpendapat lain," tutur Esty. Perbedaan persepsi ini menyebabkan anggaran tersebut tidak bisa dicairkan. Akibatnya, Dinkes terpaksa menandatangani nota kesepahaman dengan 13 rumah sakit di Surabaya agar tetap bersedia melayani warga miskin meskipun belum dibayar. Karena tunggakan biaya pelayanan terhadap warga miskin sudah melebihi Rp 12 miliar, Dinkes minta tambahan Rp 9,8 miliar lewat PAK. "Dana tersebut belum dapat dicairkan karena masih menunggu Dokumen Pelaksanaan Anggaran (DPA) dari Pemkot. Utang kepada sejumlah RS akan dibayar setelah DPA disetujui," ucap Esty. (RIZ) (Kompas, 22/10/2009).

Berita di atas menceritakan buruknya kinerja birokrasi merugikan warga kota. Adil dan efisien dibahas Lynch dalam metakriteria dari berbagai dimensi kinerja kota yang baik. Metakriteria tersebut tidak tampak dalam kinerja birokrasi terkait masalah kesehatan. Kinerja buruk birokrasi ini tentu tidak adil buat warga miskin kota yang membutuhkan bantuan kesehatan. Disamping itu, ini menunjukkan efisiensi yang luar biasa dari pemanfaatan anggaran. Disamping merugikan warga miskin kota, kinerja ini juga akan mengganggu infrastruktur pendukung kesehatan lainnya, misalnya kinerja Puskesmas. Misalnya dalam kasus penyerapan anggaran rakyat miskin (Gakin) dalam bidang kesehatan. Anggaran kesehatan kota pada tahun 2009 untuk kesehatan rakyat miskin terserap hanya tak lebih dari satu persen. Ini akan menjadi ancaman kesehatan untuk warga miskin kota. Vitalitas mereka sebagai bagian dari warga kota terancam. Dalam jangka panjang ini tentu saja ikut mengancam *sustenance* kota karena banyaknya warga yang tidak terobati. Apalagi pada penyakit-penyakit yang bersifat menular.

5.2.12 BUMD

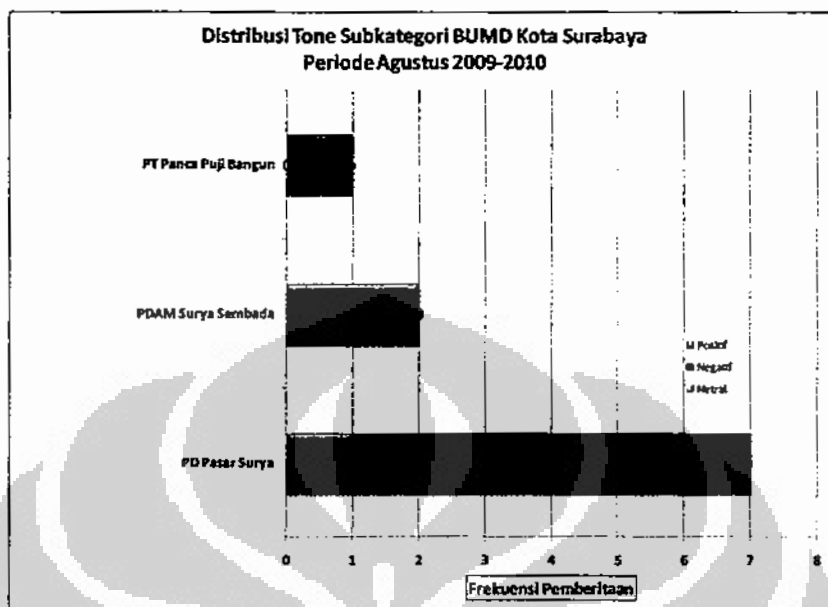
Pengelolaan pasar tradisional di kota Surabaya berada di bawah tangan BUMD, yaitu PD Pasar Surya. PD Pasar Surya berkerja sama dengan asosiasi pedagang pasar menyepakati harga sewa dan biaya pengelolaan pasar. Kinerja pasar tradisional juga ikut ditentukan oleh para manajer BUMD. Pengelolaan pasar di bawah BUMD secara positif bisa mampu melindungi pasar tradisional dari ekspansi pasar modern. Ini akan lebih baik apabila BUMD tersebut mampu melakukan modernisasi pasar tradisional tersebut, tanpa menghilangkan fungsi dan memperkuat identitasnya. Dari 10 (sepuluh) berita kategori BUMD ada 7 (tujuh) berita terkait subkategori PD Pasar Surya, 2 (dua) berita terkait subkategori PDAM Surya Sembada, dan 1 (satu) berita terkait PT.Panca Puji Bangun.

Tabel 5.26. Subkategori Berita BUMD Kota Surabaya



Dari 10 berita tersebut ternyata ada 7 (tujuh) berita bertone negatif dan 3 (tiga) berita bertone positif. Tujuh berita bertone negatif tersebut penyumbang terbesar adalah subkategori PD Pasar Surya. Ini terkait dengan terus meruginya BUMD tersebut. Pihak eksekutif dan asosiasi pedagang melihat bahwa pimpinan BUMD tidak kompeten. Karenanya, kedua pihak tersebut meminta pimpinan BUMD untuk mengundurkan diri. Inkompetensi pengelolaan pasar tradisional merupakan salah satu penyebab semakin terpojok pasar tersebut karena persaingan dengan pasar modern. Pasar tradisional menjadi tidak efisien untuk pembeli yang merupakan warga kota, pedagang dan pemerintah kota.

Tabel 5.27. Distribusi Tone Subkategori BUMD Kota Surabaya



Penjelasan kategori BUMD dari dimensi kinerja kota Lynch, sejalan dengan penjelasan metakriteria adil dan efisien dalam kinerja kota yang baik. Pengabaian terhadap metakriteria adil dan efisien akan berdampak terhadap dimensi – dimensi kinerja kota. Memburuknya kinerja pengelola pasar akan menyebabkan pasar menjadi tempat yang tidak efisien bagi pedagang dan warga kota untuk beraktivitas. Pasar menjadi tidak nyaman bahkan bisa menjadi sumber masalah, sebagaimana yang berkembang pada kasus Kebun Binatang Surabaya (KBS).

5.3 PLACE MARKETING SURABAYA

Pembahasan 12 (dua belas) kategori tentang kota Surabaya berikut subkategorinya secara umum mampu memperlihatkan citra kota, dimensi *good city form*, partisipasi para *planning group* dan identitas dan *brand* kota. Kategori di atas akan menjadi input untuk melihat proses *place marketing* Surabaya. *Placemarketing* Surabaya dilihat dari citra kota berdasarkan laporan media cetak yang telah dibahas di atas. Berbeda dengan pendekatan *placemarketing* lainnya, dimensi-dimensi *good city form* juga dijadikan alat evaluasi kota setelah evaluasi. Akan tetapi dalam kasus kota Surabaya, dimensi-dimensi tersebut lemah dalam pemberitaan *Kompas* Agustus 2009–2010. Ini tergambar dari 12 kategori yang dibahas ternyata tidak banyak yang bersinggungan dengan persoalan manajemen, tata ruang, lingkungan, dan lainnya. Ini terjadi karena dominasi kategori politik.

Evaluasi dimensi kinerja kota penting dilakukan, sebagaimana Jakarta, untuk melihat bahwa suatu kota memang diproduksi dan dikonstruksi untuk kepentingan warga kota, dan keseimbangannya dengan lingkungan alam. Setelah itu, relasi dan partisipasi para pihak yang menjadi pemangku kepentingan juga dianalisa untuk melihat sejauh mana para pihak–para pihak tersebut terlibat dalam persoalan kota. Partisipasi mereka terlihat dari *planning group* yang menghasilkan marketing, citra identitas, dan *brand* kota. Berikut pembahasannya.

5.3.1 CITRA KOTA SURABAYA

Citra kota Surabaya dikategorikan sebagai kota yang lemah citranya. Ini terlihat dari jumlah total berita yang menggambarkan Surabaya hanya sebanyak 347 berita. Artinya, jika berita–berita tersebut dibagi sebanyak jumlah hari maka tidak tiap hari ada berita tentang kota Surabaya muncul di media cetak *Kompas* rubrik Jawa Timur periode Agustus 2009–2010. Frekuensi berita yang terbatas tersebut menyebabkan produksi citra juga minimal.

Sebagaimana yang telah dijelaskan bahwa ada 25 (dua puluh lima) kategori dari jumlah berita dengan frekuensi tertinggi sebanyak 347 (tiga ratus empat puluh tujuh) berita. Kategori tersebut berdasarkan rentang *star model* hanya akan menjadi garis – garis tipis dalam jumlah yang banyak dan ada satu garis tebal, yaitu kategori politik dengan subkategori pemilu kota. Kategori politik mendominasi hampir sepertiga lebih dari total berita sebanyak 111 (seratus sebelas berita, 31,99%). Setelah kategori tersebut, kategori–kategori lainnya dengan jumlah yang kecil dan jarak jumlah antar berita yang tidak signifikan menempati posisi kategori 2 (dua, 8,65%) sampai dengan posisi 25 (0,29%).

Walaupun citra kota dalam rentang *star model* ini kaya tetapi citra yang menonjol hanya politik dan nonpolitik. Kontras ini terjadi karena peristiwa yang dipotret media adalah pemilu kota. Akan tetapi, pemerintah kota sebagaimana yang terekam oleh *Kompas* juga gagal membangun kategori–kategori lainnya untuk memperkuat citra kota. Sehingga dominasi citra politik dan nonpolitik ini bisa digambarkan dengan dua garis tebal, dan sebaliknya bisa diinterpretasikan bahwa Surabaya sebagai kota yang miskin citra.

Apalagi citra tersebut mayoritas negatif. Berdasarkan tone pemberitaan dari total 347 berita tersebut, ada 206 berita bertone negatif, 115 berita bertone positif dan 26 berita netral. Artinya, secara kuantitatif citra kota Surabaya di media cetak *Kompas* edisi Agustus 2009–2010 adalah

negatif. Akan tetapi karena berita positif juga masih ada, maka citra tersebut bersifat campuran (*mixed image*). Citra campuran yang dominan negatif. Ini adalah situasi yang buruk untuk Surabaya dalam *place marketing*-nya karena citra adalah salah satu elemen utama.

Kategori politik telah membuat kemampuan Surabaya untuk membangun citra positif tenggelam. Citra adalah persepsi publik (media) terhadap kota. Kategori-kategori adalah wujud dari nyata identitas yang dipersepsikan, oleh warga kota misalnya. Surabaya berpotensi membangun kategori secara fisik karena kota ini kaya dengan tata ruang dan bangunan peninggalan Belanda, jika semuanya masih terjaga dan terawat. Bangunan-bangunan tersebut bisa menjadi aset karena bisa menjadi kekuatan dan kesempatan ekonomi dan sosial yang berbasis spasial, seperti kategori pariwisata. Sayangnya, kategori pariwisata ternyata dipenuhi oleh pesan-pesan tentang kisruh pengurus KBS.

Secara geografis Surabaya adalah kota pelabuhan, dan kemudian menjadi pusat dari pengembangan *extended megapolitan regions* Surabaya. Kategori ekonomi, industri, dan lapangan kerja bisa merupakan kekuatan yang berpotensi menyumbang citra positif untuk memperkaya citra kota. Tahun 2006 tercatat Surabaya adalah kota kedua Jakarta yang memiliki PDRB nonmigas dan PAD terbesar setelah DKI Jakarta. Keunggulan Surabaya atas kota-kota di bawahnya seperti Bekasi, Medan dan Bandung berkali lipat (*Swa/17/XXXV*, 12-22 Agustus 2010).

Sejarah Surabaya sebagai kota pelabuhan mampu menjadi daya tarik lain bahkan bisa membangun narasi yang mendiferensiasikannya dengan Jakarta walaupun sama-sama kota pesisir. Surabaya adalah kota yang pernah menjadi *hub* penting setelah Singapura pada awal tahun 1900. Kekuatan lain Surabaya adalah kota yang homogen dengan budaya Jawa. Budaya ini berlatar belakang sejarah Majapahit dan Mataram. Pengaruh Islam belakangan juga ikut mewarnai pertumbuhan kota. Ini adalah kekuatan yang menjadi kategori untuk menyumbang menjadi citra.

Citra Surabaya lemah dan campuran antara citra positif dan negatif. Dalam konteks *place marketing* melihat pentingnya citra kota, maka Surabaya memiliki daya saing rendah. Pemberitaan Surabaya tidak mencerminkan kekuatannya yang sebenarnya karena Surabaya adalah kota kedua terbesar setelah Jakarta di Indonesia. Karenanya pemaksimalan kategori yang ada tetapi tidak menonjol, seperti pariwisata, tata ruang, keamanan dan atraksi serta *event* perlu

dipertimbangkan secara serius. Surabaya perlu memperbanyak kategori pendidikan dengan subkategori teknologi kelautan. Institut Teknologi Surabaya (ITS) memiliki Fakultas Teknologi Kelautan yang mampu menjadi inti untuk menautkan Surabaya sebagai kota pelabuhan. Ini semua bisa membangun difrensiasi mengingat Indonesia adalah negara kepulauan.

5.3.2 PLANNING GROUP

Perencanaan kota Surabaya yang melibatkan tiga pemangku kepentingan utama, yaitu warga, pemerintah kota, dan pengusaha tidak tergambarkan dengan baik. Sebaliknya, pertentangan dan konflik antara ketiga pemangku utama tersebut tergambar dalam konflik Surat Hijau, KBS, BUMD, dan Pemilukada. Bahkan warga terlihat dalam posisi yang pasif. Perencanaan kota dan perkembangan fisiknya lebih merupakan “kerja sama” antara pengusaha (baca: pemodal!) dengan pemerintah kota. Tidak mengherankan kota ini tumbuh secara fisik sebagai kota yang penuh dengan bangunan dan lokasi aktivitas komersial. Sementara itu, RTH yang menjadi kepentingan warga atau taman kota tidak muncul dalam kategori yang menonjol. Dominasi pemodal dan pemerintah kota ini seperti mengingatkan suasana kota ketika pemerintah Belanda membebaskan investasi di perkebunan Surabaya sehingga kota dibagi atas kota atas dan kota bawah. Pembagian ini hanya mencerminkan kepentingan pemodal dan pemerintah saat itu.

Marketing yang merupakan produk dari suatu tempat tidak juga tergambarkan dengan baik dalam berbagai kategori berita. Pembicaraan tentang infrastruktur, khususnya jalan raya, tergambar dalam kesenjangan antara jumlah kendaraan dengan panjang pertambahan jalan. Telah beberapa tahun tidak ada pertumbuhan jalan di Surabaya. Akibatnya, Surabaya akan mengalami ancaman kemacetan yang parah dalam waktu dekat. Sementara itu karena minimnya berita per kategori karena dominasi berita politik, infrastruktur yang menggambarkan Surabaya kota kedua terbesar di Indonesia setelah Jakarta juga tidak terlihat. Surabaya tidak bisa menandingi Jakarta dari penyediaan infrastruktur.

Surabaya memang tidak memiliki *corporate headquarters* karena dominasi Jakarta menyebabkan korporasi besar hanya membuka kantornya di Jakarta karena memudahkan untuk berbagai kebutuhan sebuah kantor pusat. Akan tetapi Surabaya memiliki beberapa kantor pusat, seperti kantor pusat Jawa Pos yang memiliki jaringan media cetak terbanyak di Indonesia, PT. PAL, Maspion dan markas TNI AL. Sayangnya, beberapa kantor pusat dan “markas” tersebut juga gagal menjadi pesan tentang Surabaya. Surabaya tidak memiliki atraksi sebagaimana yang

dimiliki Jember berupa karnaval tahunan. Atau Surabaya bisa meniru Bandung dengan Braga Festival. Surabaya dengan letak geografis berpotensi memiliki berbagai atraksi yang bernuansa “maritim”.

Kategori-kategori di atas belum menggambarkan adanya kerjasama dan partisipasi dari planning group kota Surabaya. Ini akan melemahkan identifikasi pemangku kepentingan dengan Surabaya.

5.3.3 GOOD CITY FORM

Lynch mengatakan, keberadaan suatu kota seharusnya sejalan dengan ide-ide yang mendukung bentuk kota yang baik dan berbagai alasan pendukungnya. Lynch juga menyatakan bahwa kota yang baik memiliki dimensi-dimensi yang mendukung kinerja suatu kota. Ini tidak terjadi dalam kasus kota Surabaya. Satu kategori terlalu menonjol, dan sebaliknya, terjadi pada kategori yang lain.

Karena besarnya kategori berita politik subkategori pemilukada menyebabkan visi, misi, dan program pemimpin menjadi penting dalam melihat dimensi kinerja. Fokus para calon pemimpin kota tersebut pada awalnya terlihat menonjol pada metakriteria efisiensi dan keadilan. Dari beberapa calon walikota tersebut, media cetak merekam beberapa tawaran ide terkait Surat Hijau, revitalisasi kampung, transportasi serta posisi Surabaya sebagai kota pelabuhan.

Surat Hijau mengacu kepada metakriteria adil, yaitu setiap warga kota berhak mendapatkan tempat tinggal dan tempat untuk mencari nafkah. Kategori penertiban, hukum, ekonomi dan perdagangan terkait pasar tradisional dan BUMD kesemuanya juga mempertimbangkan metakriteria adil. Keadilan menjadi isu karena kebijakan pemerintah kota yang cenderung menguntungkan “yang besar” dan kelompok pemodal, yaitu para pengembang dan retailer. Metakriteria adil (keadilan) merugikan warga kota, seperti pedagang kecil, karena kinerja buruk birokrasi atau BUMD. Birokrasi dan BUMD yang menyebabkan kerugian pada warga menengah ke bawah, yaitu para pemilik pedagang kecil pasar tradisional menjadi korban manajemen pasar yang buruk. Mereka dirugikan karena kondisi pasar yang menurun.

Dimensi kinerja kota tentang vitalitas muncul dalam program revitalisasi kampung, yang kondisinya terus terdegradasi. Salah seorang kandidat menawarkan program ini. Ancaman terhadap memburuknya kondisi lingkungan fisik, seperti air tanah, dan menyebarnya penyakit

karena lingkungan kotor bersifat nyata. Karenanya, tawaran program ini penting. Revitalisasi kampung bisa mengembalikan vitalitas kampung agar *sustenance* dan *safety* bagi warganya. Sementara itu dipiha lain, birokrasi gagal menjaga dimensi vitalitas. Anggaran daerah untuk rakyat yang seharusnya bias dimanfaatkan gagal dialokasikan. Akibatnya, dana tersebut tidak produktif (inefisien) dan rakyat kecil yang bisa menggunakan dalam bentuk fasilitas kesehatan tidak bisa melakukannya. Menurunnya vitalitas akan mengancam *sustenance* warga kota.

Vitalitas kota menurun maka *sustenance* ceterancam, khususnya dalam jangka panjang. Dalam jangka panjang ini tentu saja ikut mengancam *sustenance* kota karena banyaknya warga yang tidak terobati. Apalagi pada penyakit-penyakit yang bersifat menular. Kinerja buruk birokrasi ini tentu tidak adil buat warga miskin kota yang membutuhkan bantuan kesehatan, tetapi juga membahayakan warga lainnya. Disamping itu, ini menunjukkan efisiensi dari pemanfaatan anggaran. Kinerja birokrasi tersebut juga akan mengganggu infrastruktur pendukung kesehatan lainnya, misalnya kinerja Puskesmas. Adil dan inefisien dibahas Lynch dalam metakriteria dari berbagai dimensi kinerja kota yang baik.

Dimensi kinerja kota dan metakriteria tidak banyak tergambar dalam kasus kota Surabaya. Ini disebabkan karena terbatasnya jumlah berita yang menjadi unit analisis. Unit analisis dalam bentuk kategori dan subkategori tersebut ternyata jauh menggambarkan dimensi-dimensi kinerja suatu *good city form*, terlepas dari kategori tersebut positif atau negatif dan lebih atau kurang. Karenanya dimensi yang menonjol adalah dimensi vitalitas dan dua metakriteria. Apalagi kategori-kategori tersebut tidak banyak merujuk pada keutamaan spasial yang menonjolkan warga dan budayanya, terutama kurang mencerminkan permukiman kota Surabaya.

5.3.4 IDENTITAS DAN BRAND KOTA

Surabaya memiliki beberapa hotel berbintang lima. Hotel-hotel tersebut adalah Bumi Surabaya, Majapahit, Sheraton, JW Marriot, Shangri-La, dan Sinagasan. Sementara itu hotel berbintang empat juga banyak, yaitu Equator, Novotel, Tujungan, Garden Palace, Somerset, Mercure, Grand Mirama, dan Surabaya Plaza. Hotel-hotel memiliki jaringan lokal dan internasional. Mereka mewarnai bentuk kota sebagai bagian dari ciri Surabaya sebagai kota global.

Sebagai kota pelabuhan Surabaya sepertinya mulai bertumbuh membelakangi lautan. Pelabuhan yang selama masa penjajahan Belanda menjadi gerbang kota dan membentuk struktur kota saat

ini hanya sekadar menjadi pelabuhan dengan fungsi dasar sebagai lokasi pengangkutan. Pelabuhan tidak lagi menjadi karakter utama kota. Walaupun Surabaya telah berkembang menjadi kota jasa, perdagangan dan industri tetap saja ciri khas sebagai kota pelabuhan masih relevan.

Surabaya memiliki kawasan industri dan koridor Surabaya–Gresik dan Surabaya–Pasuruan yang tersebar berbagai pabrik besar. Di wilayah selatan Surabaya telah dibangun kawasan industri yang terdapat di Rungkut (*Surabaya Industrial Estate Rungkut*). Sementara Di wilayah utara Surabaya terdapat kawasan industri dan pergudangan Tambak Langon - Kalianak - Margamulyo. Kawasan ini berdekatan dengan pelabuhan Tanjung Perak dan Jalan Tol dan Pusat Grosir (Kembang Jepun dan Pasar Turi).

Tetapi terlepas dari lansekap Surabaya yang terbentuk dari bentuk fisik kota yang *tangible*, Surabaya terkenal sebagai Kota Pahlawan. Sementara itu, Howard Dick tentu tidak begitu saja memberi julukan untuk Surabaya sebagai “*City of Work*”. Kota Pahlawan telah membangun identitas Surabaya sebagai “pemberontak”. Ternyata ini diidentifikasi oleh warga kota yang terkenal agak “keras”. Disamping itu, Dick juga menggambarkan Surabaya sebagai kotanya “kelas pekerja”. Surabaya tumbuh dari pelabuhan ke kota industri, yang dibangun dan dibesarkan oleh kelas perkerja. Elan vital sebagai “pemberontak” dan “pekerja” ini merupakan identitas yang mampu membangun identifikasi warga kota. Ini adalah modal utama Surabaya untuk membangun *place marketing* yang mampu membangun diferensiasi terhadap kota lainnya, terutama Jakarta. Identitas ini bisa ditularkan ke seluruh penjuru kota, terutama birokrasi pemerintah kota untuk meningkatkan pelayanan.

Perkembangan mutakhir Surabaya menyebabkan adanya keterpisahan antara identitas fisik Surabaya dan identitas warga kota. Perkembangan kota dengan pertumbuhan hotel dan industri di atas ternyata tidak sejalan dengan identitas warga kota walaupun mereka berinteraksi dalam wadah yang sama. Perkembangan fisik kota malah mengasingkan identitas warga. Warga Surabaya adalah “pekerja” yang mendapatkan wadahnya bekerja di sektor jasa, perdagangan dan industri. Tetapi dalam penyampaian berbagai kategori tidak ditemukan kedua identitas tersebut bersifat kongruen, dan idealnya saling mendukung. Seharusnya Surabaya bisa menyampaikan pesan bahwa Surabaya adalah kota para pekerja keras untuk jasa, perdagangan dan industri. Itulah esensi dari *brand* Surabaya.

6. BANDUNG

6.1 PERKEMBANGAN KOTA BANDUNG

Berdasarkan data Rutz (1987:130–131), kota Bandung pada tahun 1961 menempati posisi ketiga tertinggi jumlah penduduk kota-kota di Indonesia. Jumlah penduduk Bandung adalah 972.566 jiwa. Dua kota lainnya di atas Bandung adalah Jakarta (2.973.052 jiwa) pada posisi pertama dan Surabaya (1.007.943 jiwa) pada posisi kedua. Bandung melewati posisi Semarang, yang berdasarkan dari sumber data yang sama pada tahun 1930 lebih banyak penduduknya dari Bandung. Kota Bandung berada posisi ketiga sebagai kota utama berdasarkan jumlah penduduk sampai saat ini.

Berdasarkan data BPS 2010, Penduduk Kota Bandung berdasarkan Survei Sosial Ekonomi Daerah (Suseda) adalah 2.417.287 jiwa (penduduk laki-laki 1.233.039 jiwa dan perempuan 1.184.248 jiwa). Angka tersebut menentukan Laju Pertumbuhan Penduduk (LPP) sebesar 1,81%. Rata-rata kepadatan penduduk Kota Bandung 16.008,53 jiwa/km², dilihat dari segi kepadatan penduduk per kecamatan, maka kecamatan Bojongloa Kaler merupakan daerah terpadat dengan kepadatan penduduk 40.624 jiwa/Km².

Semenjak tahun 2007, sektor perdagangan menjadi penggerak ekonomi Bandung. Di sektor perdagangan tercakup perdagangan eceran, hotel dan restoran. Sektor ini meninggalkan sektor-sektor lainnya terhadap PDRB kota. Berikut perbandingannya.

Tabel 6.1. Lapangan Usaha Penyumbang PDRB Kota Bandung, 2010.
Data diolah dari BPS kota Bandung 2010)

Lapangan Usaha	2007	2008	2009
1. Pertanian, Perternakan, kehutanan dan perikanan	141.104	153.030	168.080
2. Pertambangan	-	-	-
3. Industri Pengolahan	13.407.033	15.548.704	17.208.403
4. Listrik, Gas dan Air Bersih	1.187.599	1.363.365	1.616.732
5. Bangunan	2.306.088	2.604.004	3.223.944
6. Perdagangan	20.082.523	24.231.985	28.781.328
7. Pengangkutan dan komunikasi	5.927.894	7.071.588	8.272.059

8. Keuangan, Persewaan dan Jasa Perusahaan	3.194.468	3.876.664	4.402.111
9. Jasa-jasa	4.305.473	4.101.384	6.608.505
PDRB	50.552.182	60.441.487.	70.261.183

Sedangkan sebaran tenaga kerja berdasarkan lapangan usaha menurut BPS kota Bandung sebagai berikut:

Tabel 6.2. Lapangan Usaha dan Serapan Tenaga Kerja.
(Diolah dari data BPS 2010 kota Bandung)

Lapangan Usaha	Jumlah Tenaga Kerja
1. Pertanian	13.815
2. Industri	200.626
3. Perdagangan	344.625
4. Jasa	252.862
5. Lainnya; <i>Finance</i>	188.872
Total	1.000.800

Berbeda dengan Jakarta dan Surabaya, kota Bandung adalah kota yang secara geografis berada di dataran tinggi. Secara topografi Kota Bandung terletak pada ketinggian 791 Meter di atas permukaan laut (dpl), titik tertinggi di daerah Utara dengan ketinggian 1.050 Meter dan terendah di sebelah Selatan 675 Meter di atas permukaan laut. Di wilayah Kota Bandung bagian selatan sampai lajur lintasan kereta api, permukaan tanah relatif datar sedangkan di wilayah kota bagian Utara berbukit-bukit. Dari wilayah perbukitan Bandung Utara inilah orang dapat menyaksikan bentuk dan panorama keseluruhan Kota Bandung (BPS, 2010:3).

Keadaan geologis dan tanah yang ada di Kota Bandung dan sekitarnya merupakan lapisan alluvial hasil letusan Gunung Tangkuban Perahu. Jenis material di bagian utara umumnya merupakan jenis andosol, di bagian selatan serta di bagian timur terdiri atas sebaran jenis alluvial kelabu dengan bahan endapan liat. Di bagian tengah dan barat tersebar jenis tanah andosol. Iklim asli Kota Bandung dipengaruhi oleh pegunungan di sekitarnya sehingga cuaca yang terbentuk sejuk dan lembab. Namun beberapa waktu belakangan ini temperature rata-rata Kota Bandung meningkat tajam, hingga mencapai 31,0 0C dengan temperature tertinggi yaitu pada bulan September. Hal tersebut diduga terutama disebabkan oleh polusi udara akibat kendaraan bermotor dan dampak dari pemanasan global. Walaupun demikian curah hujan di Kota Bandung masih cukup tinggi (BPS, 2010:3).

Kota Bandung terletak di wilayah Jawa Barat dan merupakan Ibukota Propinsi Jawa Barat. Kota Bandung terletak di antara 107° 36' Bujur Timur dan 6° 55' Lintang Selatan. Lokasi Kota Bandung cukup strategis, dilihat dari segi komunikasi, dan perekonomian. Hal tersebut dikarenakan Kota Bandung terletak pada pertemuan poros jalan Barat-Timur yang memudahkan hubungan dengan Ibukota Negara dan Utara – Selatan yang memudahkan lalu lintas ke daerah perkebunan (Subang dan Pangalengan) (BPS, 2010:3).

Letak geografis Bandung yang berada di dataran tinggi memberi kesempatan berkembangnya komoditi perkebunan, misalnya perkebunan teh. Semenjak tahun 1890 akibat diberlakukannya tanam paksa keberadaan perkebunan teh mulai mempengaruhi bentuk kota. Perkebunan teh membutuhkan barang-barang perlengkapan, dinas dan pengaturan pekerjaan dari berbagai jenis pekerjaan, seperti pemetik teh, bagian ketel, administrator, pemborong, pengadaan rumah, pengukur tanah dan pengairan. Jumlah pengusaha juga bertambah sehingga membutuhkan pasar, toko dan hotel. Untuk hiburan, para pengusaha tersebut mereka mendirikan *Sociteit Braga*. Setelah itu didirikan Lapangan Pacuan Kuda Tegallega. Karena terus bertambah banyaknya perusahaan swasta di Bandung, pertengahan Abad 19, pemerintah Belanda memperhatikan dan mempertimbangkan perlunya pusat pemerintahan. Kemudian pada tahun 1856, pusat Keresidenan Priangan dipindahkan ke Bandung, yang berkantor di Hotel Preanger sekarang (Voskuil, 1996:44-45).

Voskuil menyampaikan beberapa faktor lain yang menyebabkan pertumbuhan kota Bandung. Pertama, iklim yang menyenangkan, terutama untuk orang Eropa. Iklim yang menyenangkan ini didukung oleh ketiadaan rawa – rawa tempat bersarangnya nyamu malaria. Bandung yang berada di ketinggian dan tanahnya miring menyebabkan air tidak tergenang tempat bersarangnya nyamuk. Kedua, Bandung ditetapkan menjadi lokasi kantor beberapa departemen dan instansi pada tahun 1916, seperti markas militer dan Departemen Penerangan. Kehadiran markas militer membutuhkan pemukiman pasukan dan berbagai lapangan. Berdiri juga beberapa perusahaan swasta pembuat mesiu, konstruksi, penghasil makanan kaleng dan pabrik karet yang memproduksi ban *Good Year* (1996:56-57).

Pada tahun 1918, Departemen Perusahaan Pemerintah berdiri di Bandung. Berbagai dinas berada di bawahnya, seperti kereta api, trem, pos telegram telepon, dan pertambangan. Pemindahan ini menyebabkan meningkatnya pembangunan fisik di Bandung. Tahun 1920, Sekolah Tinggi Teknik (ITB) dibuka, Lembaga Pasteur dan Vaksinasi serta Bursa Dagang Tahunan. Diikuti dengan pembangunan Kantor Pusat Kereta Api dan Bala Keselamatan. Menyusul dibangunnya dua rumah sakit, yaitu Rumah Sakit Pemerintah Juliana (RS Hasan Sadikin) dan Rumah Sakit Katolik Santo Boromeus. Kedua rumah sakit ini bahkan memiliki pasien dari Malaka dan Singapura (Voskuil, 1996: 57–58).

Sejak dibentuknya Kota Bandung menjadi suatu daerah Otonom pada tanggal 01 April 1906, Kota Bandung telah beberapa kali mengalami perluasan permukaan wilayah daerahnya. Pertama, tahun 1906 – 1917. Pada hari pembentukan Kota Bandung menjadi daerah otonom tanggal 01 April 1906 mempunyai luas 1.922 Ha. Kedua, tahun 1917 – 1942, sejak tanggal 12 Oktober 1917 daerah Kota Bandung telah diperluas menjadi 2.871 Ha. Berdasarkan penelitian dan penelaahan dari seorang ahli bangunan kota Prof, Ir. Thomas Karsten pada tahun 1930 telah direncanakan perluasan daerah Kota Bandung dalam jangka waktu 25 tahun berikutnya. Perlunya perluasan tersebut dari 2.871 Ha menjadi 12.758 Ha. Berdasarkan pertimbangan bahwa penduduk Kota Bandung dengan pertumbuhan normal pada akhir 1955 diperkirakan akan menjadi 750.000 jiwa, rencana ini dikenal dengan sebutan “Plan Karsten”. Ketiga, jaman Pendudukan Pemerintahan Belanda, rencana Karsten belum seluruhnya dilaksanakan. Pada jaman pendudukan Jepang (1942 – 1945) pernah beberapa kali diadakan perubahan luas daerah berupa pergeseran batas kota dengan cara memasukan desa-desa dari Kabupaten Bandung dimana pada akhir jaman pendudukan Jepang luas daerah Kota Bandung 5.413 Ha. Keempat, jaman Negara Pasundan tahun 1949 secara resmi Kota Bandung mengalami perluasan menjadi 8.098 Ha. Kelima, tahun 1987 berdasarkan Peraturan Pemerintahan Republik Indonesia Nomor 16 Tahun 1987 wilayah Administrasi Kota Bandung diperluas menjadi 16.729,65 Ha (BPS, 2010:21).

Setelah Perang Kemerdekaan sampai tahun 1950 perkembangan kota Bandung relatif stagnan. Setelah periode tersebut memasuki periode peralihan (1950 sampai 1960-an), tingkat urbanisasi di Bandung meningkat tajam, khususnya di jalan-jalan utama, yaitu Achmad Yani, Supratman, Taman Pahlawan, Jakarta, dan Kiara Condong. Pada tahun 1953–1955, pemerintah membangun

kota baru yang berfungsi sebagai hunian. Kota baru tersebut adalah Plan Cipaganti Bojonegara di Kecamatan Sukajadi, yang kemudian diikuti oleh pembangunan kota baru lainnya pada tahun 1968, Cijagra Karees di Kecamatan Lengkong. Kemudian berbagai perguruan tinggi baru juga ikut dibangun, misalnya UNPAD, IKIP, APDN, STKS, dan ITT. Kemudian para pendatang berdatangan ke kota ini untuk menuntut ilmu. Kedatangan mereka tentu membutuhkan berbagai pelayanan baru yang menyebabkan terbangunnya kawasan di sekitar kampus tersebut (Wikarta, 2004: 109). Sementara itu sarana dan prasarana jalan juga ikut dibangun; SUCI, Soekarno Hatta, dan Lingkar Selatan. Pembangunan diikuti pembangunan perkantoran dan perumahan di pinggir jalan tersebut, terutama perumahan BTN. Pembangunan jalan menyebabkan menyebarnya pembangunan keluar wilayah administrasinya. Pada tahun 1984, kota satelit dibangun di Bale Endah, Dayeuh Kolot, Kabupaten Bandung.

Berbagai pembangunan ini menyebabkan semakin berkurang Ruang Terbuka Hijau (RTH). Semenjak tahun 1990 sampai tahun 2000 tercatat bahwa penggunaan lahan terbesar adalah untuk pemukiman, industri, perdagangan-perkantoran, pertanian, dan militer. Berikut data penggunaan lahan tersebut.

Tabel 6.3. Penggunaan Lahan Kota Bandung 1990-2000 (Wikarta, 2004: 110)

No	Penggunaan Lahan	1990	2000
		Luas (Ha) dan (%)	Luas (Ha) dan (%)
1.	Pemukiman	8.793,10 (52,50%)	9.490,28 (56,7%)
2.	Industri	605 (3,6%)	637,91 (3,8%)
3.	Perdagangan, kantor dan lainnya	1.755,26 (10,49%)	2.120,82 (12,68%)
4.	Pertanian	5.229,69 (31,2)	4.134,69 (24,7%)
5.	Militer	346,30 (2,1%)	346,30 (2,1%)
	Jumlah	16.729,65 (100%)	16.729,65 (100%)

Dari tabel di atas terlihat trend penggunaan lahan kota Bandung. Pemukiman atau kawasan hunian memang semenjak awal telah mendominasi penggunaan lahan. Setelah itu penggunaan lahan untuk pertanian diikuti oleh perdagangan dan kantor dan militer. Dari data tersebut juga terungkap bahwa ada penurunan lahan pertanian dari tahun 1990 ke tahun 2000, dan sebaliknya, ada peningkatan penggunaan lahan untuk hunian atau pemukiman. Data tersebut sekaligus mengungkap bahwa RTH kota Bandung terus berkurang.

Perkembangan kota Bandung yang terus menerus membutuhkan lahan telah mengancam kawasan lindung, seperti kawasan Bandung Utara. Tuntutan atas pembangunan jalan Dago-Lembang dan pengembangan kawasan wisata Punclut akan memacu permukiman yang akan mengancam kawasan konservasi di Bandung Utara tersebut. Sementara itu pengembangan kota juga terus diarahkan timur yang meliputi Gede Bage dan Ujung Berung. Berdasarkan rencana pengembangannya, Bandung akan dibagi atas 2 (dua) pusat utama dengan 8 (delapan) subpusat. Pusat pertama adalah Alun-alun dengan fungsi dan arah pengembangan untuk komersial, perdagangan, dan perhotelan. Sedangkan pusat kedua berlokasi di Gede Bage dan sekitarnya. Di kawasan tersebut akan dibangun terminal terpadu, pergudangan, komersial/perdagangan, stadion olah raga, ruang publik, taman, bisnsi, perkantoran, dan industri nonpolutan (Wikarta, 2004:111).

Citra kota Bandung memang dirancang sesuai dengan selera Belanda. Pembangunan kota sebagai daerah hunian warga Eropa berkembang menjadi kawasan pertokoan dan perkantoran. Di Braga, pertokoan yang menyatu dengan perumahan di atasnya mencitrakan karakter jalan di daerah pertokoan di Negeri Belanda. Perdagangan dan jasa tumbuh untuk memenuhi kebutuhan warga yang merupakan bangsa-bangsa Eropa. Pada tahun 1938, Karsten didatangkan untuk menjadi penasehat perencanaan kota (Voskuil, 1996: 61-62).

Citra "kota Belanda" tersebut masih kuat melekat pada warga kota sampai tahun 1999. Warga menempatkan beberapa bangunan menjadi identitas kota, misalnya Gedung Sate, Gedung Merdeka, dan Alun-alun. Kuatnya identitas kota melalui bangunan-bangunan tersebut memudahkan warga mengidentifikasi dirinya dengan kota (Raksadjaya, 1999). Misalnya dalam kasus Gedung Sate yang memiliki lapangan Gasibu di seberangnya. Aktivitas keseharian warga yang melewati Gedung Sate dan lapangan Gasibu memudahkan warga untuk memahami lingkungan. Gedung Sate adalah gedung peninggalan Belanda yang saat ini menjadi kantor Gubernur Jawa Barat.

Sekarang ini Bandung adalah salah satu kota dengan Pendapatan Asli Daerah (PAD) terbesar di Indonesia setelah Jakarta, Surabaya, dan Medan. Jaringan pusat perbelanjaan dari minimarket, supermarket, sampai dengan hipermarket ternama seperti Hypermart dan Carrefour membuka cabang di berbagai tempat di kota Bandung. Kawasan pusat kota Bandung macet ketika libur karena kunjungan orang-orang dari Jabodetabek yang datang untuk berwisata dan berbelanja di Bandung. Di kota ini bertebaran restoran dan hotel-hotel berbintang lima. Bandung adalah salah

satu kota yang tingkat hunian hotel dengan tarif tertinggi di Indonesia. Jalan tol Purbaleunyi yang terhubung dengan jalan tol Cikampek telah memudahkan akses pendatang dari Jakarta dan dari berbagai kota lainnya ke Bandung. Bahkan kota ini dikunjungi oleh wisatawan mancanegara yang masuk dari lapangan udara Husein Sastranegara.

Kota Bandung dalam website resminya (www.bandung.go.id) menyatakan bahwa visi kota: "TERWUJUDNYA KOTA BANDUNG SEBAGAI KOTA JASA YANG BERMARTABAT (BERSIH, MAKMUR, TAAT DAN BERSAHABAT)". Sedangkan makna dari visi tersebut (1) kota Bandung sebagai Kota Jasa harus bersih dari sampah, dan bersih praktik Korupsi, Kolusi dan Nepotisme (KKN), penyakit masyarakat (judi, pelacuran, narkoba, premanisme dan lainnya), dan perbuatan-perbuatan tercela lainnya yang bertentangan dengan moral dan agama dan budaya masyarakat atau bangsa; (2) kota Bandung sebagai Kota Jasa yang memberikan kemakmuran bagi warganya; (3) kota Bandung sebagai Kota Jasa harus memiliki warga yang taat terhadap agama, hukum dan aturan-aturan yang ditetapkan untuk menjaga keamanan, kenyamanan dan ketertiban kota; (4) kota Bandung sebagai Kota Jasa harus memiliki warga yang bersahabat, santun, akrab dan dapat menyenangkan bagi orang yang berkunjung serta menjadikan kota yang bersahabat dalam pemahaman kota yang ramah lingkungan.

Secara harfiah, Bermartabat diartikan sebagai harkat atau harga diri, yang menunjukkan eksistensi masyarakat kota yang dapat dijadikan teladan karena kebersihan, kemakmuran, ketaatan, ketaqwaan dan kedisiplinannya. Jadi kota jasa yang bermartabat adalah kota yang menyediakan jasa pelayanan yang didukung dengan terwujudnya kebersihan, kemakmuran, ketaatan, ketaqwaan, dan kedisiplinan masyarakatnya. Berdasarkan pemahaman tersebut, sangatlah rasional pada kurun waktu lima tahun kedepan diperlukan langkah dan tindakan pemantapan (revitalisasi, reaktualisasi, reorientasi dan refungsionalisasi) yang harus dilakukan oleh pemerintah Kota Bandung beserta masyarakatnya serta didukung secara politis oleh pihak legislatif melalui upaya-upaya yang lebih keras, cerdas dan terarah namun tetap ramah dalam meningkatkan akselerasi pembangunan guna tercapainya kemakmuran dan kesejahteraan masyarakat (www.bandung.go.id).

Visi tersebut menempatkan peran-peran pemerintah kota dalam pelaksanaannya. Misi adalah tugas yang diemban Pemerintah Kota Bandung meliputi :

1. Mengembangkan sumber daya manusia yang handal yang religius, yang mencakup pendidikan, kesehatan dan moral keagamaan.
2. Mengembangkan perekonomian kota yang adil, yang mencakup peningkatan perekonomian kota yang tangguh, sehat dan berkeadilan dalam rangka meningkatkan pendapatan masyarakat, menciptakan lapangan kerja dan kesempatan berusaha.
3. Mengembangkan sosial budaya kota yang ramah dan berkesadaran tinggi, serta berhati nurani, yang mencakup peningkatan partisipasi masyarakat dalam rangka meningkatkan ketenagakerjaan, meningkatkan kesejahteraan sosial, keluarga, pemuda dan olah raga serta kesetaraan gender.
4. Meningkatkan penataan kota , yang mencakup pemeliharaan serta peningkatan prasarana dan sarana kota agar sesuai dengan dinamika peningkatan kegiatan kota dengan tetap memperhatikan tata ruang kota dan daya dukung lingkungan kota .
5. Meningkatkan kinerja pemerintah kota secara professional, efektif, efisien akuntabel dan transparan, yang mencakup pemberdayaan aparatur pemerintah dan masyarakat.
6. Mengembangkan sistem keuangan kota , mencakup sistem pembiayaan pembangunan yang dilaksanakan pemerintah, swasta dan masyarakat.

Sementara itu, strategi pemerintah kota dalam penataan ruang adalah bersandarkan kepada kebijakan kota yang pro lingkungan. Menurut website resmi kota Bandung menyatakan bahwa pemerintah kota akan meningkatkan perluasan dan penetapan pelayanan prasarana dan sarana kota serta pengembangan aktivitas kota yang sesuai dengan daya dukung dan daya tampung lingkungan. Strategi tersebut diimpletasikan ke dalam program pembangunan berikut :

- (1) Program pengembangan kawasan Gedebage
- (2) Program penataan prasarana dan sarana
- (3) Program penataan Transportasi Kota
- (4) Program engembangan dan pengendalian lingkungan hidup
- (5) Program penataan lingkungan permukiman
- (6) Program tata ruang dan penatagunaan tanah
- (7) Program pengamanan dan pendayagunaan aset pemerintah kota

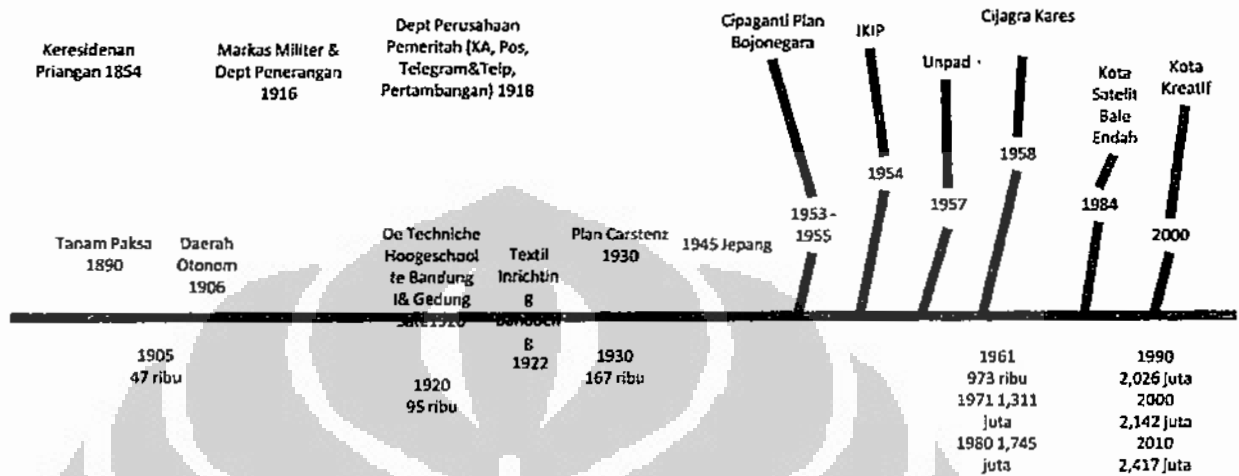
Bandung terkini telah bergerak menjadi kota kreatif. Munculnya kelas kreatif karena “aglomerasi” institusi pendidikan menyebabkan Bandung memiliki sumber daya manusia yang andal di industri kreatif. Industri kreatif berbasis kelas kreatif. Kelas kreatif adalah orang-orang yang memiliki ketertarikan yang sama, serta memiliki kemampuan untuk mengkreasi bentuk ekonomi baru yang berbeda dari bentuk ekonomi sebelumnya. Kelas kreatif terdiri atas 2 (dua) kelompok, yaitu kelompok superkreatif dan kelompok kreatif profesional. Kelompok superkreatif merupakan inti yang terdiri atas ilmuawan/wati dan insinyur, teknologi tinggi, peneliti, seniman, dan desainer. Sedangkan kreatif profesional adalah pekerja berbasis pengetahuan, seperti ahli keuangan, pekerja kesehatan, pengacara, dan manajer bisnis (Bounds, 2010: 191–192). Bandung memiliki semua kelompok kelas kreatif ini, ditambah dengan indsutri dengan teknologi tinggi, seperti industri pesawat dan persenjataan.

Bahkan belakangan Bappeda bekerja sama dengan akademisi, seniman, komunitas bisnis, dan komunitas warga merancang dan mengimplementasi *Creative City Strategy for Bandung*. Langkah pertama adalah mengidentifikasi tempat berkembangnya industri kreatif. Menurut Pearson, kota Bandung memang layak mengembangkan dirinya menjadi kota dengan industri kreatif, "...*the city of Bandung is the intellectual heart of the country. Home to nearly fifty universities,...it is part of college town, part of colonial hill station, and part of industrial center. Higher, drier and cooler than Jakarta, ...Bandung is also an art center. Some of the country's top artists are based here, supplementing their incomes with teaching jobs at local institution and enjoying a less frantic pace than their college in Jakarta..*"(dalam Soemardi dan Radjawali, 2004:4).

Kekuatan universitas melahirkan kelas kreatif dipelopori oleh Institut Teknologi Bandung (ITB) dan salah satu sekolah terkemuka di bidang IT, yaitu STT Telkom. Bandung juga memiliki sekolah terkemuka di industri *hospitality*, yaitu NHI. Sebelumnya pada era 80-an, Bandung memiliki Institut Tekstil Indonesia, yang berkontribusi besar turut menjadikan Bandung sebagai salah satu sentra industri tekstil terpenting di Asia. Di samping itu para komunitas penggiat seni, mulai dari teater sampai dengan seniman perupa, aktif melahirkan karya dan melakukan eksepsi. Ini semua membuat Bandung sangat sesuai untuk berkembang menjadi kota industri kreatif. Dalam contoh nyata, Cibaduyut, Cihampelas, Distro, dan berkembangnya berbagai kuliner adalah bentuk nyata dari industri kreatif ini.

Menurut Howkins, industri kreatif merupakan jantung dari ekonomi kreatif. Sedangkan istilah ekonomi kreatif bermula dari ekonomi berbasis pengetahuan, yang bergeser dari pola ekonomi selama ini yang berbasiskan faktor produksi seperti tanah, tenaga kerja, dan modal. Lebih dari 50 persen PDB negara maju bersumber dari kegiatan ekonomi berbasis produksi dan distribusi ilmu pengetahuan. Istilah ekonomi kreatif dimotivasi Alvin Toffler yang membagi gelombang peradaban manusia atas gelombang ekonomi pertanian, gelombang ekonomi industry, dan gelombang ekonomi informasi. Teori ini mengalami perkembangan dengan munculnya gelombang ekonomi kreatif. Semenjak periode 2002–2006, industri kreatif menempati urutan ke-7 dari 10 sektor lapangan usaha yang memberikan kontribusi terbesar terhadap PAD, yakni sebesar 6,28% (104,6 triliun rupiah) menyerap 5,4 juta tenaga kerja terutama UKM (Suhodo, 2009:18).

Berikut diagram perkembangan kota Bandung berdasarkan kebijakan politik dan ekonomi, perkembangan secara fisik dan demografi:

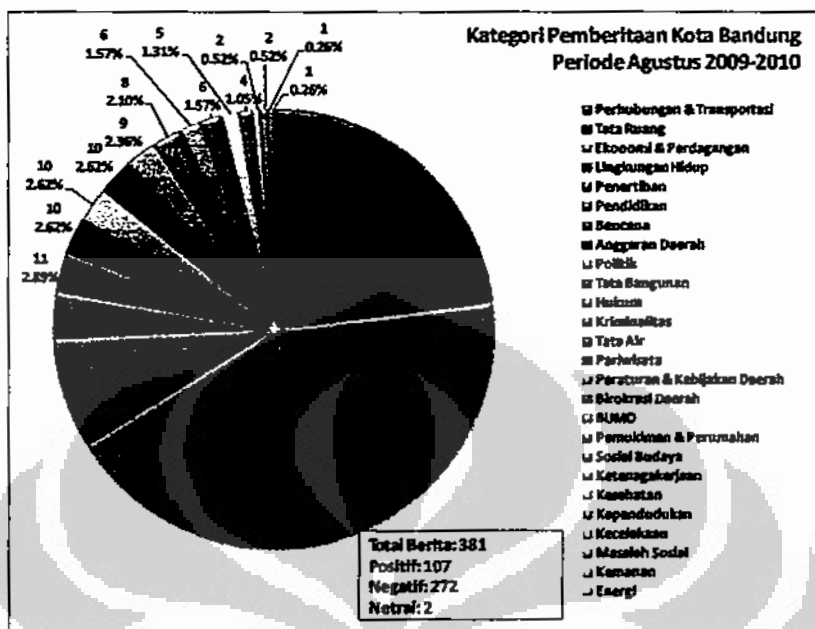


Gambar 6.1. Diagram Perkembangan Kota Bandung 1890 –2010

6.2 PEMBERITAAN DAN CITRA BANDUNG DI MEDIA CETAK

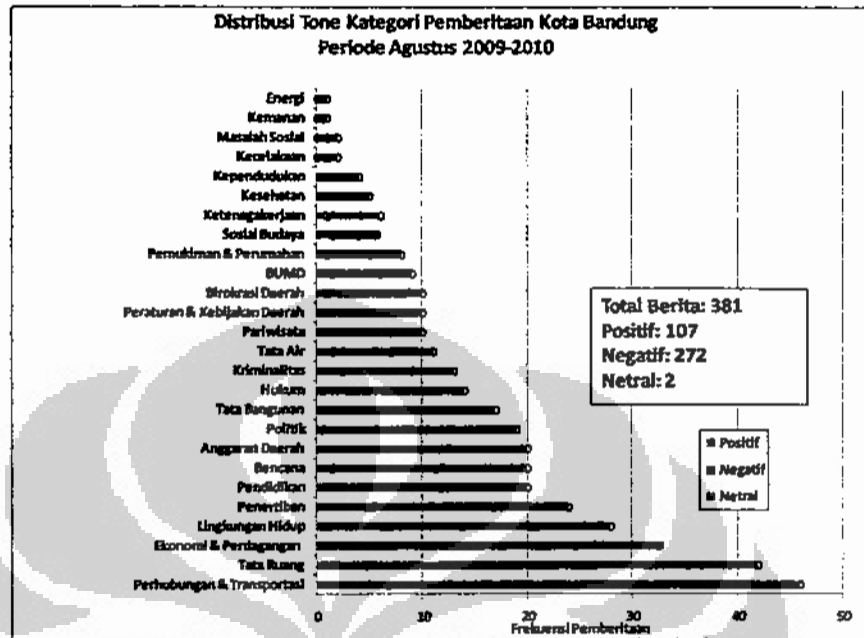
Selama periode Agustus 2001–2010, ada 381 berita tentang kota Bandung. Berita tersebut terdiri atas 26 kategori. Jumlah berita terbanyak terdapat pada kategori perhubungan dan transportasi. Sedangkan jumlah berita paling sedikit terdapat pada kategori energi. Sebagai kota yang terus berkembang dan jumlah penduduk yang terus bertambah, maka perhubungan transportasi wajar menjadi kategori terpenting dalam pemberitaan kota ini.

Tabel 6.4. Kategori Pemberitaan Kota Bandung



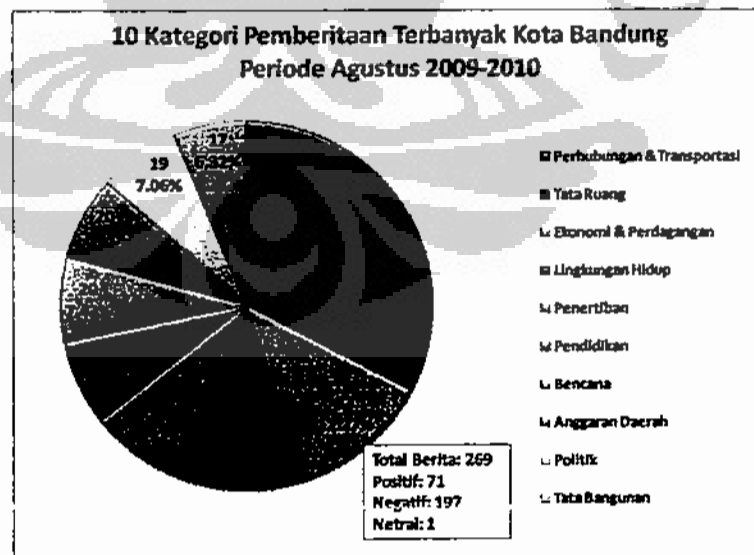
Ke – 26 kategori tersebut adalah transportasi dan perhubungan (46 berita), tata ruang (42 berita), ekonomi dan perdagangan (33 berita), lingkungan hidup (28 berita), penertiban (24 berita), pendidikan (20 berita), bencana (20 berita), anggaran daerah (20 berita), politik (19 berita), tata bangunan (17 berita), hukum (14 berita), kriminalitas (13 berita), tata air (11 berita), pariwisata (10 berita), peraturan dan kebijakan daerah (10 berita), birokrasi daerah (10 berita), BUMD (9 berita), permukiman dan perumahan (8 berita), sosial budaya (6 berita), ketenagakerjaan (6 berita), kesehatan (5 berita), kependudukan (4 berita), kecelakaan (2 berita), masalah sosial (2 berita), keamanan (1 berita), dan energi (1 berita). Dari 381 berita dengan 26 kategori tersebut, ada 272 berita yang bertone negatif, 107 berita bertone positif dan 2 berita bertone netral. Berdasarkan frekuensi dapat disimpulkan bahwa citra kota Bandung di media cetak negatif. Sedangkan secara kualitatif akan dilihat melalui analisa terhadap kategori dan subkategorinya. Secara umum dapat dikatakan bahwa hampir semua kategori dalam pemberitaan ini didominasi oleh berita negatif. Ini akan memperkuat citra negatif kota.

Tabel 6.5. Distribusi Tone Kategori Pemberitaan Kota Bandung



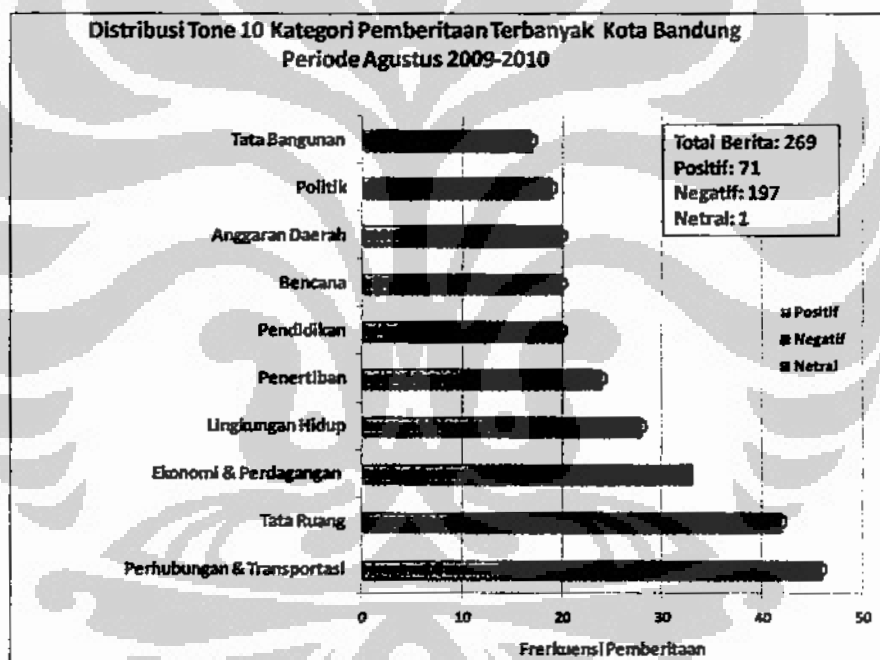
Setelah melakukan klasifikasi terhadap yang menunjukkan kategori-kategori paling menonjol berdasarkan jumlah frekuensi, maka 10 kategori mempengaruhi berita secara keseluruhan. Kemenonjolan 10 kategori berita ini akan menjadi pembahasan untuk melihat kecenderungan isu dan tone media, terkait masalah perkotaan di Bandung.

Tabel 6.6. 10 Kategori Pemberitaan Terbanyak Kota Bandung



Kesepuluh kategori tersebut adalah transportasi dan perhubungan (46 berita), tata ruang (42 berita), ekonomi dan perdagangan (33 berita), lingkungan hidup (28 berita), penertiban (24 berita), pendidikan (20 berita), bencana (20 berita), anggaran daerah (20 berita), politik (19 berita), dan tata bangunan (17 berita). Dari sepuluh kategori, jumlah total berita menjadi 269 berita. Artinya, kategori-kategori lainnya yang telah disisihkan tidak dimasukan lagi ke dalam analisa berita terkait persoalan perkotaan di Bandung. Jumlah berita berkurang tetapi dominasi berita negatif tetap menonjol. Ada 197 berita negatif dan 71 berita positif. Sementara itu berita netral berjumlah 1 berita. Secara umum citra kota di pemberitaan media cetak tetap negatif karenan dominannya berita negatif dalam berbagai kategori.

Tabel 6.7. Distribusi Tone 10 Kategori Pemberitaan Terbanyak Kota Bandung



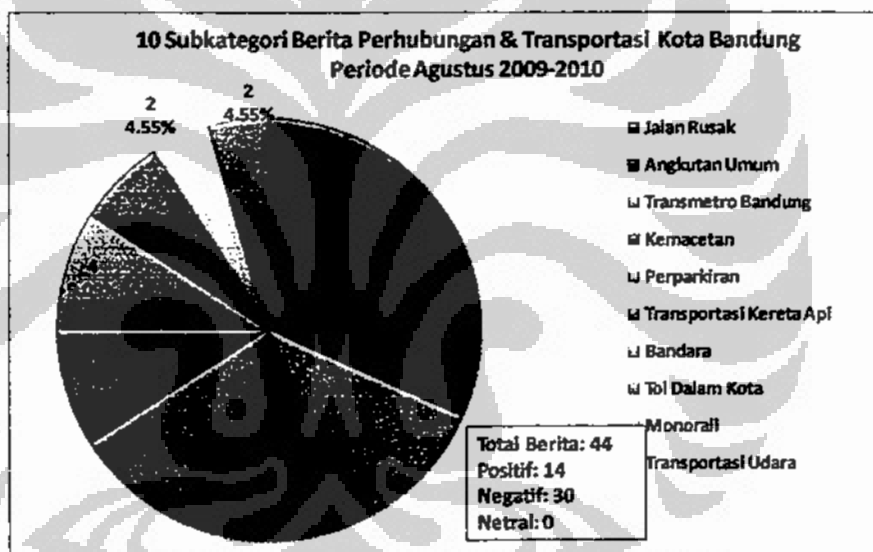
Sebagaimana yang telah disampaikan dalam kajian teori, media membangun *agenda setting* yang berpengaruh terhadap citra kota. Kategori-kategori adalah produksi dari agenda-agenda yang ditawarkan media untuk menjadi agenda warga kota dan pihak-pihak terkait lainnya. Dan apabila disetujui oleh pembaca, warga kota, dan pihak terkait tersebut, maka citra kota yang disampaikan oleh media menjadi pengetahuan yang mapan di kepala warga. Pengetahuan tersebut bisa dibagi oleh warga kota kepada warga kota lainnya. Dan pengetahuan tersebut akan menjadi navigasi untuk memahami kota Bandung.

6.2.1 PERHUBUNGAN DAN TRANSPORTASI

Ada total 44 berita pada kategori perhubungan dan transportasi dengan 10 subkategori. Subkategori tersebut adalah jalan rusak (8 berita), angkutan umum (6 berita), Transmetro Bandung (5 berita), kemacetan (5 berita), perparkiran (5 berita), kereta api (4 berita), bandara (4 berita), tol dalam kota (3 berita), monorail (2 berita) dan transportasi udara (2 berita).

Panjang jalan di kota Bandung adalah 1.236, 48 kilometer dengan jenis permukaan *hotmix* (667, 70 km), penetrasi (535,40 km) dan beton (33,38 km). Jalan di kota Bandung terdiri atas jalan nasional, jalan provinsi, dan jalan kota. Setiap ruas jalan yang berbeda penanggungjawabnya juga berbeda.

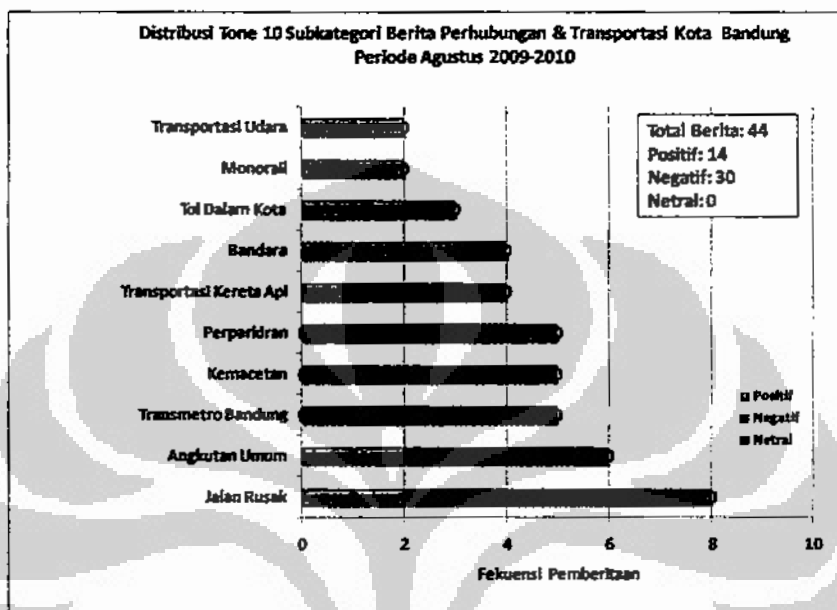
Tabel 6.8. 10 Subkategori Berita Transportasi dan Perhubungan Kota Bandung



Jalan rusak ternyata juga mendapatkan tone negatif terbesar dalam kategori perhubungan dan transportasi. Dari 8 berita, ada 6 berita negatif dan 2 berita positif. Subkategori angkutan umum menyumbang 6 berita dengan 4 berita negatif dan dua berita positif. Subkategori Transmetro Bandung, kemacetan, dan perparkiran masing-masing menyumbang berita 5 negatif. Sisanya subkategori kereta api 3 berita negatif dan 1 positif, subkategori bandara 3 positif dan 1 negatif, subkategori tol dalam kota 2 positif dan 1 negatif, subkategori monorail 2 berita positif dan subkategori transportasi udara 2 positif. Totalnya adalah 30 berita negatif dan 14 berita positif. Secara kuantitatif dapat disimpulkan bahwa kategori perhubungan dan transportasi menyumbang citra negatif kota. Apalagi masalah transportasi dan perhubungan merupakan masalah yang sangat penting bagi suatu kota. Kemajuan infrastruktur dan kondisi transportasi suatu kota juga

menunjukkan maju atau belum majunya suatu kota. Kota-kota besar dunia adalah kota dengan infrastruktur transportasi modern dan kondisi bertransportasi yang lebih baik.

Tabel 6.9. Distribusi Tone Berita Perhubungan dan Transportasi Kota Bandung



Jaringan dan kondisi jalan sangat penting untuk mendukung perhubungan dan transportasi suatu kota. Berikut data kondisi jalan yang baik, sedang dan dan rusak di kota Bandung berdasarkan data BPS 2010.

Tabel 6.10. Kondisi Jalan di Kota Bandung (BPS, 2010)

Jalan	Baik	Sedang	Rusak
Nasional	16,78 km	5,03 km	11,75 km
Propinsi	8,77 km	2,63 km	6,14 km
Kota	592,69 km	177,81 km	414,88 km
Total	618,24 km	185,47 km	432,77 km

Berdasarkan tabel di atas wajar sekali jika pemberitaan tentang kondisi jalan di kota Bandung bertone negatif. Panjang ruas jalan yang dalam kondisi rusak kurang lebih separuh dari jalan-jalan yang ada di kota tersebut. Jalan tersebut bisa berada di bawah wewenang nasional,

provinsi, dan kota. Jumlah jalan terpanjang yang rusak adalah tanggung jawab pemerintah kota Bandung. Berikut berita terkait jalan rusak tersebut.

Jalan Rusak Turunkan Produktivitas

Bandung, Kompas - Jalan rusak potensial menurunkan produktivitas warga Kota Bandung. Hal itu akan berpengaruh pada kualitas masyarakat dan merugikan pengembangan Kota Bandung. Pemerintah Kota Bandung harus bertanggung jawab mengatasi persoalan ini. "Masyarakat menjadi mudah stres dan frustrasi, terutama ketika berada di jalan. Bila tidak dibenahi, sangat berbahaya dan berdampak panjang pada peningkatan kualitas Kota Bandung," kata psikolog dari Yayasan Sekarmawar RS Santo Borromeus, Evi Wiriasugata, Rabu (14/4) di Bandung.

Jalan rusak muncul di banyak titik di Kota Bandung selepas musim hujan. Tipenya bermacam-macam, seperti kubangan di Jalan A Yani, Jalan Tubagus Ismail, dan Jalan Siliwangi. Ada juga amblesan aspal, seperti di Jalan Laswi. Adapun yang paling banyak adalah sebaran merata lubang kecil, seperti di Jalan Suryalaya, Jalan Ir H Djuanda, dan Jalan Ahmad Dahlan. Evi mengatakan, penyebab utama penurunan produktivitas adalah hilangnya energi warga ketika berada di jalan. Contohnya, warga kehilangan waktu produktif karena harus berjalan lebih pelan atau memutar menghindari jalan rusak. Selain itu, setelah melewati jalan rusak, warga membutuhkan waktu pemulihan psikologinya sebelum beraktivitas. Pemulihan itu biasanya dibutuhkan setelah emosinya terkuras menanggapi kondisi jalan rusak atau tingkah pengguna jalan lain yang melakukan pelanggaran lalu lintas.

Pengamat transportasi dari Institut Teknologi Bandung, Ofyar Tamin, memutar, jalan rusak membawa efek domino. Efek itu mulai dari penurunan produktivitas kerja hingga penambahan pengeluaran ekonomi untuk memperbaiki komponen kendaraan yang rusak. Persoalan ini harus segera diatasi agar tidak berdampak semakin buruk. Pemerintah tidak layak mengutarakan minimnya anggaran sebagai alasan menunda perbaikan jalan rusak. Kepala Labo Arsitek dan Desain Deddy Wahyudi berpendapat, pengaspalan saja tidak akan efektif bila melihat kondisi jalan rusak di Kota Bandung. Kerusakan tidak hanya berupa retakan, tetapi telah menjadi kubangan besar. (CHE) (Kompas, 15/04/2010).

Jalan rusak merugikan warga karena hilangnya waktu produktif. Waktu produktif tersebut adalah lama jarak tempuh ke lokasi kerja atau sekolah dan lamanya waktu tempuh untuk pulang ke rumah. Ini bisa menyebabkan stress pengguna jalan. Sementara itu, jalan rusak juga menyebabkan pemborosan energi dan polusi kendaraan meningkat. Jalan rusak bermunculan saat musim hujan karena gerusan air hujan, yang bisa membentuk kubangan, aspal ambles dan sebaran merata lubang kecil. Jalan sebagai sistem jaringan yang menghubungkan berbagai lokasi di kota jika bermasalah akan memiliki efek berantai. Melambatnya laju kendaraan pada saat berhati-hati melewati jalan berlubang bisa menimbulkan kemacetan, terutama pada kawasan padat.

Ternyata salah satu penyebab terbelakainya jalan-jalan di kota Bandung adalah kinerja buruk pemerintah kota dalam menyerap anggaran. Artinya, pemerintah memiliki anggaran tetapi tidak maksimal menggunakannya. Kinerja tersebut terkait serapan anggaran untuk perbaikan jalan. Berdasarkan berita *Kompas* di bawah, serapan anggaran masih sangat rendah. Serapan rendah ini berawal dari proses tender yang tidak sesuai jadwal dan keterlambatan pelaksanaan. Apalagi jika

musim hujan tidak menentu maka pelaksanaan proses perbaikan akan terganggu. Dan yang sangat penting juga, proyek perbaikan infrastruktur mampu menyerap tenaga kerja dan membantu memutar roda ekonomi kota. Serapan anggaran yang rendah juga akan merugikan secara ekonomi. Berikut berita *Kompas* menyampaikannya.

Baru 14 Persen Anggaran Terserap

BANDUNG, KOMPAS - Anggaran infrastruktur Jawa Barat pada 2010 yang mencapai Rp 1 triliun ternyata belum menjamin kondisi infrastruktur di lapangan bisa segera diperbaiki. Hal itu dibuktikan dengan kenyataan baru sekitar 14 persen dari total anggaran tersebut yang terserap menjelang paruh pertama tahun ini. Masih buruknya kondisi infrastruktur, antara lain, terlihat di Jalan Mohammad Toha yang menghubungkan Kota Bandung dengan Kabupaten Bandung, Selasa (11/5). Jalan yang merupakan akses menuju industri tekstil Jabar itu banyak berlubang. Pengendara harus berhati-hati, selain karena padatnya kendaraan, jalan berlubang juga memicu kecelakaan. Belum ada perbaikan berarti di jalan itu. Padahal, kerusakan terjadi sejak beberapa bulan lalu.

Kepala Dinas Bina Marga Jabar M Guntoro mengatakan, kendala cuaca berupa hujan terus-menerus dan ancaman bencana lain, seperti longsor dan gempa, turut menghambat perbaikan dan peningkatan jalan. "Semakin sering hujan, potensi jalan rusak semakin tinggi," katanya. Meski berjalan lambat, perbaikan jalan provinsi terus dilakukan, semisal dengan perawatan rutin di Jalan Kopo yang juga menghubungkan Kota Bandung dengan Kabupaten Bandung. Anggaran infrastruktur di Jabar akan paling banyak terserap di wilayah selatan Jabar. Wilayah itu mendapatkan porsi seperempat anggaran atau Rp 250 miliar. Dana itu, antara lain, digunakan untuk meningkatkan jalan di jalur Sindangbarang-Agrabinta-Tegalbeuleud yang memerlukan biaya sekitar Rp 40 miliar. Hingga Mei 2010 tercatat 122 paket proyek infrastruktur telah ditenderkan, yakni meliputi rehabilitasi, peningkatan, dan pembangunan jalur baru.

50 persen

Kepala Seksi Data Informasi dan Leger Jalan Dinas Bina Marga Jabar Lucky R Sumanang menyebutkan, semua pemenang tender telah menandatangani kontrak kerja. "Kontrak baru berjalan sebulan ini. Para pemenang sedang menyesuaikan volume kontrak dengan kondisi di lapangan. Jika ada perbedaan, kontrak harus diperbaiki," katanya. Pengerjaan fisik diperkirakan mulai bulan depan. Anggota Komisi D DPRD Jabar, Awing Asmawi, menargetkan anggaran infrastruktur yang dijalankan eksekutif terserap minimal 50 persen hingga semester I-2010. (REK) (Kompas, 12/05/2010).

Kompas menyebutkan, kerusakan jalan kota disebabkan karena tergerus air hujan dan kualitas materil jalan yang berbeda, penyebab lainnya adalah volume kendaraan yang tinggi sehingga memperpendek usia jalan. Untuk pembiayaan tahun 2009, pemerintah kota telah mengeluarkan 73.222.000 rupiah untuk jalan kota dan 14.961.000 untuk saluran. Pembiayaan tersebut hanya untuk memperbaiki jalan sepanjang 73,342 km jalan kota. Angka hanya ini hanya 17,68 persen dari total jalan yang rusak (BPS, 2010: 242). Artinya, jalan rusak akan tetap dominan di jalan-jalan kota Bandung. Kondisi perbaikan yang tidak maksimal ini akan memperpanjang penderitaan warga kota. Keluhan memburuknya produktifitas dan kualitas hidup sepertinya akan terus bermunculan. Apalagi musim hujan juga tidak menentu.

Disamping persoalan jalan rusak di atas, Bandung memang memiliki persoalan dengan sistim jaringan transportasi. Sebagai kota dengan kondisi topografi pegunungan dan memiliki lahan yang terbatas, menyebabkan jalan kota pendek dan sempit. Sementara pertumbuhan kendaraan bermotor terus meningkat tajam. Bahkan Angkutan umum jumlahnya juga sudah sangat banyak. Karenanya kota ini membutuhkan angkutan umum masal untuk bisa memecahkan persoalan perhubungan dan transportasi di kota tersebut.

Angkutan umum adalah subkategori tertinggi kedua pada kategori perhubungan dan transportasi dengan jumlah 6 berita. Berita-berita tersebut juga dominan tone negatif. Akibat dari kondisi jalan dan kepadatan yang terus bertambah, transportasi umum seharusnya menjadi solusi untuk mengatasi masalah perhubungan dan transportasi di Bandung. Akan tetapi berdasarkan pemberitaan, manajemen angkutan umum belum berjalan dengan baik. Dalam berita berikut disampaikan protes sopir angkutan kota karena adanya penambahan armada baru. Berikut pemberitaannya.

Demo Angkot Sumbat Jalan Aceh, Bandung

Sebanyak 125 mobil angkutan kota jurusan Cikudapateuh-Ciroyom memenuhi Jalan Aceh, depan Gedung DPRD Kota Bandung, Kamis (18/3) sekitar pukul 10.00-15.00. Sopir angkot berunjuk rasa menuntut pembatalan rencana penambahan 15 armada baru di trayek tersebut.

Menurut pengunjuk rasa, Ajat Sudradjat, akan ada tambahan 11 armada. "Dengan jumlah armada yang ada sekarang saja penghasilan kami pas-pasan. Dengan armada baru, apalagi sampai 15 unit, tentu penghasilan kami makin berkurang. Karena itu, kami menolak tambahan armada baru," kata Ajat. Sopir lain, Naek Malauw (42), menambahkan, trayek Cikudapateuh-Ciroyom diisi 125 armada. Setiap armada rata-rata diwajibkan menyeter Rp 140.000 per hari kepada pemilik angkot. Untuk bisa menutupi setoran itu, mereka menempuh 6-7 rit (putaran) setiap hari. "Itu saja kami masih sering menombok setoran," ujarnya.

Wakil Ketua DPRD Kota Bandung Asep Dedy Ruyadi yang menemui pengunjuk rasa mengatakan tidak berwenang menyelesaikan masalah tersebut. Namun, ia berencana mempertemukan perwakilan pengunjuk rasa dengan pengurus Kobanter Baru dan Dinas Perhubungan Kota Bandung. "Kami akan usulkan kepada Dinas Perhubungan Kota Bandung untuk menghentikan sementara empat armada yang telanjur beroperasi sebelum masalah ini selesai. Rencana (penambahan) 11 armada kami minta ditunda dulu," kata Asep. Aksi itu menghambat pengguna Jalan Wastukencana dan Jalan Merdeka. Pengendara motor masih bisa melalui Jalan Aceh, memanfaatkan celah yang disisakan deretan angkot. Namun, mobil tidak bisa menembus jalan itu. (HEI) (Kompas, 19/03/2010).

Jumlah kendaraan angkutan umum di kota Bandung sebanyak 5.501 kendaraan dengan 39 trayek. Armada angkutan umum lainnya adalah taksi. Jumlah taksi di kota Bandung sebanyak 1.018 armada dengan 8 perusahaan armada taksi. Sementara itu, moda angkutan umum kendaraan tidak bermotor, seperti becak dan andong, juga masih beroperasi di beberapa bagian kota tersebut. Secara umum jumlah angkutan umum tidaklah signifikan dibandingkan jenis kendaraan lainnya, misalnya sepeda motor. Jumlah sepeda motor berdasarkan data BPS tahun 2010 adalah

784.726 unit. Jumlah ini hampir naik pesat dibandingkan tahun 2006 sebanyak 446.651 unit. Sementara itu jumlah mobil pribadi berdasarkan sumber data yang sama pada tahun 2010 mencapai 337.261 unit. Jumlah ini juga meningkat pesat dibandingkan data tahun 2006 sebanyak 193.689 unit.

Pertumbuhan sepeda motor disebabkan tidak memadainya jumlah angkutan umum, biayanya lebih murah dan lemahnya regulasi tentang kepemilikan kendaraan. Kendaraan motor beroda dua ini menjadi sumber masalah di beberapa kota besar belakangan ini. Populasi dan pertumbuhannya yang pesat merupakan pesan gagalnya sistem transportasi publik atau angkutan umum yang bercirikan kepada pengangkutan massal. Ternyata pemerintah kota Bandung telah mencoba mengantisipasi masalah ini dengan membuat terobosan meluncurkan Transmetro Bandung. Terobosan penyediaan transportasi massal ini telah dilakukan di Jakarta melalui pengembangan Transjakarta. Terkait Transmetro Bandung, berikut *Kompas* memberitakannya.

Transmetro Bandung, Solusi Final?

Seperti tumor ganas, persoalan kemacetan di Kota Bandung kian lama kian mengakar dan terus menggerogoti sendi-sendi kehidupan masyarakat yang mendiaminya. Ironisnya, karut-marut lalu lintas yang menyebabkan kerugian hingga Rp 2,5 miliar per hari itu kini seolah mulai dipandang sebagai sesuatu hal yang wajar. Menurut pakar transportasi perkotaan Institut Teknologi Bandung, Ofyar Z Tamin, kerugian besar itu dihitung mulai dari inefisiensi penggunaan bahan bakar minyak, kerugian waktu masyarakat, hingga penyusutan usia jalan akibat beban yang berlebihan. Salah satu faktor yang berpengaruh ialah maraknya penggunaan kendaraan pribadi, baik kendaraan roda dua maupun empat.

Angkutan massal sejauh ini digadang menjadi solusi yang mampu memecah keruwetan lalu lintas di perkotaan. Seperti halnya di Jakarta dengan bus Transjakarta atau Yogyakarta dengan bus Transjogja, Kota Bandung pun mengoperasikan bus Transmetro Bandung (TMB) pada Rabu (23/9). Koridor Elang-Cicaheum menjadi trayek pertama angkutan yang hingga akhir tahun 2009 dikelola Damri sebagai pemenang tender. Lepas dari riak-riak penolakan pengelola angkutan kota (angkot), benarkah kehadiran TMB menjadi solusi final karut-marut lalu lintas yang telah mendarah daging di Kota Kembang?

Ofyar menilai, persoalan kemacetan tidak akan serta-merta terpecahkan setelah TMB beroperasi. Bandung harus mampu mengaplikasikan sistem angkutan berbasis intermoda hingga ke kota-kota satelit pendukung, seperti Kabupaten Bandung, Sumedang, atau Cimahi. Parahnya, Pemkot Bandung tak punya rancangan utama (master plan) pembangunan transportasi sehingga kondisinya terkesan tambal sulam.

Transportasi yang nyaman

Apa pun solusinya, kebutuhan transportasi yang cepat dan nyaman menjadi alasan warga menggunakan kendaraan pribadi. Satyamugraha (37), pegawai sebuah bank daerah asal Cimahi, misalnya, memilih menggunakan mobil pribadi dengan alasan kenyamanan. "Jika memakai angkot, pakaian saya bisa kotor kena debu. Apalagi, Bandung semakin panas, bisa-bisa saya sampai kantor mandi keringat. Sama-sama macet, tetapi dengan mengendarai kendaraan pribadi, saya mendapatkan kenyamanan," ujar Satya.

Indri Widyastuti (28), mahasiswi pascasarjana Jurusan Desain Komunikasi Visual ITB, mengatakan, jika ada alternatif transportasi yang aman, nyaman, dan menjangkau sebagian besar ruas jalan Kota Bandung, dia tidak akan menggunakan mobil lagi seperti saat ini. "Setidaknya bisa seperti busway di Jakarta," katanya. Pengamat

transportasi sekaligus ahli planologi ITB, Kusbiantoro, mengatakan, perbandingan luas kota dengan jalan di Bandung sangat tidak seimbang. Di Paris atau Tokyo, misalnya, 15 persen dari wilayah kota adalah jalan. Di Bandung dengan luas 16.729 hektar, luas jalan hanya 835 hektar atau sekitar 5 persen. Ide tentang pembuatan jalur kereta rel tunggal atau monorel mengemuka. Namun, menurut Ketua Organda Jabar Andriansyah, langkah awal yang bisa dilakukan adalah mengoptimalkan dan mensinergikan moda yang ada. (Gregorius Magnus Finesso) (Kompas, 29/09/2009).

Sebagai kota besar memang sudah sewajarnya Bandung memakai sistim transportasi massal untuk melayani mobilitas warga kota. Penolakan sebagian kelompok masyarakat wajar tetapi tidak boleh menghentikan projek tersebut. Angkutan umum massal tentu saja memiliki banyak kelebihan di bandingkan angkutan kota, yang memiliki keterbatasan kemampuan pengangkutan dalam jumlah yang besar. Transjakarta dan Transjogya menjadi acuan.

Transmetro Bandung hanya salah satu moda saja dan belum bisa menyelesaikan persoalan transportasi kota. Karenanya, kota Bandung perlu membuka opsi lain yang bersifat intermoda. Salah satu wacana yang mengemuka adalah pengembangan monorel. Kebutuhan jaringan transportasi intermoda ini juga harus mencapai kota-kota satelit, seperti Kabupaten Bandung, Cimahi dan Sumedang. Karena pertumbuhan kawasan hunian telah berkembang ke daerah tetangga tersebut dan mereka bekerja di Bandung.

Gagasan untuk mengatasi masalah transportasi kota Bandung ini kembali lagi terhadap persoalan klise, yaitu kinerja pemerintah kota. Jumlah armada Transmetro, pada tahun 2009 tercatat hanya 20 armada dari 39 armada yang dibutuhkan, masih jauh dari target dan dalam pengoperasiannya masih terus menerus merugi, dan warga kota juga mengeluhkan pelayanan, dan sebagai akibatnya, Transmetro kurang diminati. Sementara itu kegagalan menangani masalah perhubungan dan transportasi saat ini akan menjadi ancaman bagi kota ini 5 (lima) tahun ke depan. Ancaman tersebut adalah stagnannya arus lalu lintas alias macet total. Pertumbuhan jalan tidak seimbang dengan pertumbuhan kendaraan. Total jumlah jalan juga tidak ideal dengan luas kota. Berikut Kompas menyampaikannya.

Kurang dari Lima Tahun Bandung Macet Total

Bandung, Kompas - Ledakan penjualan kendaraan bermotor di Kota Bandung dinilai sangat tak seimbang dengan pembangunan jalan. Pesatnya penjualan yang tak diiringi dengan pengembangan infrastruktur yang memadai dikhawatirkan membuat Bandung macet total dalam waktu kurang dari lima tahun. Guru Besar Sipil Transportasi Institut Teknologi Bandung Ofyar Z Tamin, Senin (26/7) di Bandung, mengatakan, luas jalan yang dianggap ideal adalah 10-30 persen dari luas kota. Adapun jalan di Bandung hanya 5-6 persen dari luas kota 167,29 kilometer persegi.

Sementara penjualan kendaraan bermotor pada semester I-2010 mencapai angka tertinggi yang belum pernah terjadi sebelumnya. Penjualan mobil pada periode itu naik hampir 90 persen dibandingkan dengan semester I-2009.

Perekonomian yang kian kondusif diperkirakan membuat penjualan terus naik pada tahun-tahun mendatang. Minimnya jalan itu pun membuat separuhnya habis untuk kegiatan yang bukan peruntukannya, seperti tempat parkir dan pedagang kaki lima. Hanya 2-3 persen jalan yang masih bisa digunakan.

"Sementara pertumbuhan panjang jalan sangat lambat, yaitu 0,3-0,4 persen saja per tahun. Sampai kapan mau mencapai luas ideal," ujarnya. Karena itu, luas jalan perlu ditingkatkan untuk mencapai angka ideal. Menurut Ofyar, kemacetan di Bandung tak sebanding dengan kerugian yang terjadi. Jika tidak dibenahi, lanjutnya, tak lebih dari lima tahun mendatang semua jaringan jalan akan macet total. Kekhawatiran itu sudah mendekati kenyataan hampir setiap akhir pekan, terutama saat libur panjang. Kemacetan merupakan bukti ketidakmampuan Pemerintah Kota Bandung mengelola angkutan umum. Solusi yang bisa dilakukan, kata dia, transportasi umum harus diefektifkan.

Seimbang

Regional Operations Manager General Motors Indonesia Bayu Rianto menuturkan, industri kendaraan bermotor memberikan kontribusi pajak dari kenaikan penjualan. Pajak itu seharusnya dapat digunakan untuk membangun infrastruktur, termasuk jalan.

Head Regional Operation West Java PT Astra International Tbk Daihatsu, Jhonson Sitorus, mengungkapkan, penjualan mobil yang meningkat dan pembenahan infrastruktur pada sisi lain harus beriringan. Jika keduanya seimbang, masalah tak akan muncul. (bay) (Kompas, 27/07/2010).

Bandung semenjak jaman Belanda telah tumbuh menjadi kota dengan fungsi utama sebagai hunian dan administrasi, yang berbasis kepada komoditi perkebunan yang tersebar di kawasan *hinterland*-nya. Karena kondisi geografis dan topografinya, kota ini terpilih menjadi kota "idaman" untuk hunian bagi para pedagang dan menghabiskan masa pensiun bagi orang Eropa kala itu. Pertumbuhan Bandung saat ini tidak terlepas dari investasi di masa lalu tersebut. Persoalan kesemrawutan transportasi Bandung ini di jaman Belanda pernah mengemuka menyebabkan pemerintah kolonial saat ini mengundang Thomas Karsten untuk menjadi konsultan perencanaan kota.

Berdasarkan dimensi kinerja kota Lynch, masalah perhubungan dan transportasi di kota Bandung mengancam vitalitas kota. Tentu saja masalah ini berawal dari pengabaian dimensi kinerja kota akses. Akses kota belum inheren dengan metakriteria adil dan efisien. Buktinya, angkutan umum belum maksimal dan kondisi jalan yang rusak. Apalagi kondisi topografi Bandung menyebabkan jaringan jalan di kota tersebut menjadi pendek dan sempit. Perkembangan kota telah menyebabkan kesenjangan panjang jalan dengan jumlah kendaraan, luas kota dengan kebutuhan jalan dan jumlah angkutan dan moda dengan kebutuhan warga. Sementara itu, kinerja pemerintah kota juga tidak menjanjikan untuk mampu mengatasi dan membuat terobosan yang nyata, Ini berpotensi menjadi penyebab stagnerannya jalan-jalan di Bandung di masa depan. Dimensi vitalitas kota terancam karena pengelolaan dimensi akses yang buruk.

Ancaman tersebut sudah dirasakan sehari-hari oleh warga karena kemacetan menyebabkan menurunnya produktifitas dan kualitas hidup. Apalagi kemacetan juga berakibat kepada polusi yang mengancam *safety* warga. Ancaman penyakit yang bersumber dari polusi udara meningkat. Polusi udara yang berlebihan menyebabkan melemahnya kemampuan lingkungan melakukan pemulihan.

Berdasarkan metakriteria adil, pengabaian terhadap angkutan umum massal adalah pengabaian terhadap warga menengah ke bawah. Akibatnya, mereka mengambil resiko finansial untuk membeli kendaraan motor roda dua dan menanggung resikoancaman fisik karena angka kecelakaan kendaraan bermotor roda dua yang terus meningkat. Sementara itu bagi warga kota yang tidak memiliki kendaraan terpaksa memakai angkutan umum, yang kondisinya jauh dari nyaman. Ini juga menyebabkan terbatasnya mobilitas warga karena biaya yang mahal dan waktu tempuh yang lama. Sementara itu dari kriteria efisiensi, kerugian pemerintah kota terjadi akibat moda Transmetro yang tidak bekerja secara maksimal. Akan tetapi, pemerintah harus melihat bahwa Transmetro adalah investasi bersifat jangka menengah dan jangka panjang. Perbaikan sistem transportasi secara langsung dan tidak langsung berpengaruh pada produktivitas kota secara keseluruhan.

6.2.2 TATA RUANG

Ada 42 berita terkait kategori tata ruang. Kategori tata ruang memiliki 9 kategori, yaitu jalur sepeda (11 berita), RTH (9 berita), peruntukan kawasan (9 berita), RTRW (4 berita), identitas kota (4 berita), PJU (3 berita), Fasum (1 berita) dan Kawasan Bantung Utara (KBU) (1 berita). Tata ruang terkait dengan keberlanjutan lingkungan suatu kota, termasuk kasus kota Bandung. Dalam penelitiannya tentang realisasi RTH dalam konteks pembangunan berkelanjutan, alih fungsi lahan dan peran pemerintah terhadap alih fungsi lahan kota Bandung, Wikarta menunjukkan beberapa hal:

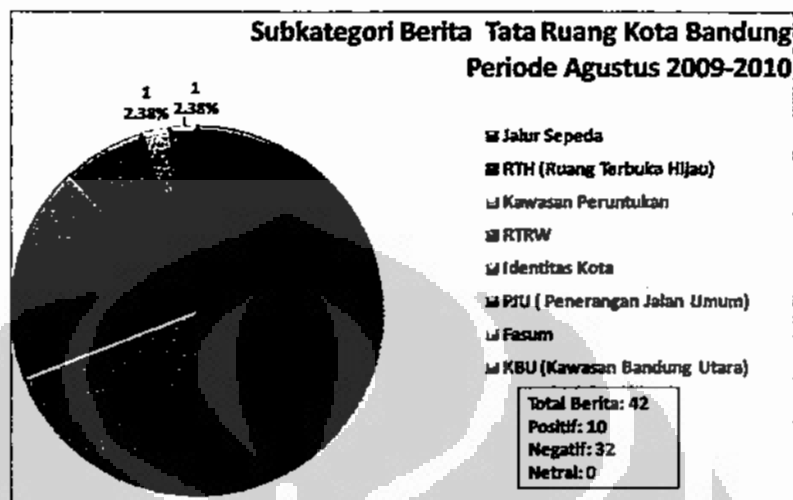
1. Alih fungsi pemanfaatan RTH di kota Bandung menjadi ruang terbangun terpolakan berdasarkan model pusat pengembangan (*growth pole*), yang menunjukkan proses pertumbuhan kota terjadi tidak serentak dan tidak di sembarang tempat, melainkan dimulai pada pusat pengembangan utama yang dibangun sejak masa pemerintahan kolonial Belanda tahun 1810. Pertumbuhannya menyebar ke sekitarnya dan ke sepanjang

jaringan jalan utama (Deandels) dan jalan kolektor serta pusat-pusat sekunder hingga sekarang, dengan intensitas berbeda.

2. Alih fungsi RTH terpola menurut fase pertumbuhan Friedman, yaitu (1) tidak terdapat hirarki dan interaksi spasial, (2) terjadi pusat pengembangan utama yang dikelilingi hinterland, (3) tumbuh pusat-pusat sekunder dan terbentuk hirarki kota serta interaksi spasial, dan (4) terbentuk metropolitan.
3. Kebijakan perluasan kota untuk memenuhi kebutuhan ruang terbangun yang dilakukan pemerintah dengan mengembangkan pusat-pusat sekunder secara menyebar dan horizontal seperti kota Bandung menimbulkan perluasan RTH yang bernilai spekulatif
4. Pola alih fungsi lahan yang didominasi perumahan pada tahun 2000 mencapai 57% akan meningkat menjadi 65% pada tahun 2005
5. Konsekuensinya terjadi penyusutan RTH dari 28% pada tahun 2000 menjadi 10% tahun 2005
6. Mengatasi penyusutan RTH membutuhkan kerjasama seluruh pemangku kepentingan untuk mewujudkan pembangunan berkelanjutan
7. Penyebab utama menyusutnya RTH adalah (1) penataan ruang terbangun yang tidak direncanakan secara terpadu dari awal dan (2) lemahnya penegakan hukum (2004:99-100).

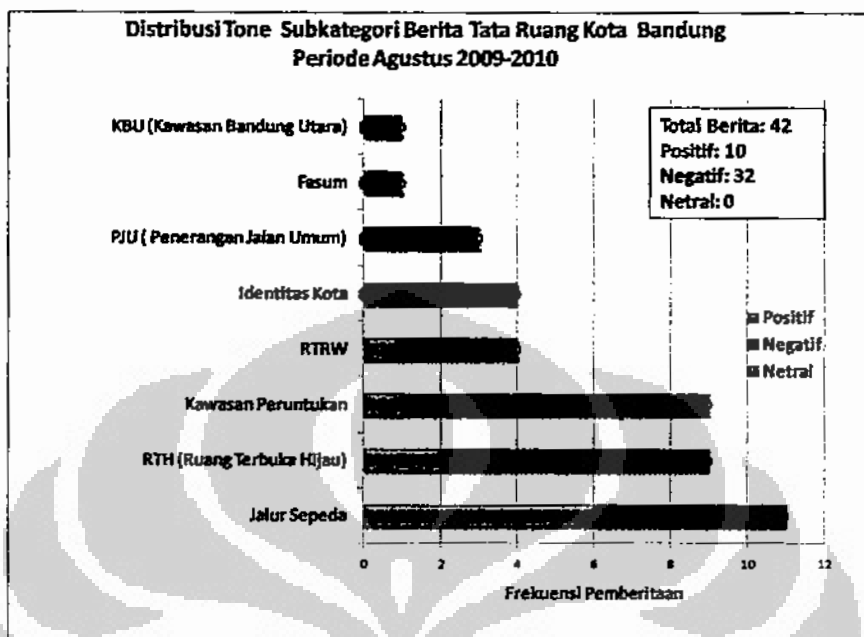
Ternyata kecemasan Wikarta terhadap perkembangan dan pemanfaatan lahan tidak begitu menjadi agenda penting dan tidak dibahas secara komprehensif. Padahal tata ruang adalah penunjuk dan sekaligus penjaga arah pembangunan suatu kota. Buktinya, subkategori berikut dan berbagai permasalahannya, tidak secara komprehensif menggambarkan persoalan-persoalan di atas.

Tabel 6.11. Subkategori Berita Tata Ruang Kota Bandung



Subketegori-subketegori ini menunjukkan bahwa masalah tata ruang di Bandung memiliki berbagai dimensi, yaitu dimensi lingkungan, citra kota dan kebutuhan infrastruktur, Isu-isu berkembang menjadi agenda publik karena diberitakan oleh media cetak. Tetapi dari jumlah berita yang hanya 42 berita, isu-isu tidak signifikan mempengaruhi citra kota. Akan tetapi, isu-isu tersebut adalah permasalahan yang laten dan manifes bagi kota ini. Darisubketegori-subketegori tersebut, berita dengan tone negatif dominan (32 berita) dibandingkan berita positif (10). Artinya, isu-isu ini penting untuk digali tetapi tidak mempengaruhi citra kota secara keseluruhan karena total jumlah berita yang tidak signifikan.

Tabel 6.12. Distribusi Tone Subkategori Berita Tata Ruang Kota Bandung



Kota Bandung Programkan Jalur Sepeda

BANDUNG, KOMPAS - Pembangunan jalur khusus bagi sepeda tetap menjadi salah satu prioritas program Pemerintah Kota Bandung guna mendukung pengembangan kota berwawasan lingkungan. Gerakan moral bersepeda yang kian masif juga diyakini mampu menekan pertumbuhan kendaraan bermotor dan mengurangi tingkat polusi udara. Hal itu disampaikan Wali Kota Bandung Dada Rosada dalam sambutan yang dibacakan Sekretaris Daerah Kota Bandung Edi Siswadi pada pembukaan kegiatan Kompas Jawa Barat Green Fun Bike, Minggu (6/12) di Bandung. Hadir pula dalam kesempatan tersebut Gubernur Jawa Barat Ahmad Heryawan, Wakil Menteri Perhubungan Bambang Susantono, dan Wakil Menteri Perindustrian Alex Retraubun.

Dada menyebutkan, salah satu program Pemkot adalah mewujudkan lingkungan sehat dan lebih manusiawi, yang kemudian dicanangkan melalui program Memuju Langit Biru Kota Bandung. Terlebih tingkat pencemaran udara di Bandung sudah cukup parah seiring dengan pertumbuhan kendaraan bermotor yang kian tak terkendali. Kendati demikian, pembuatan jalur sepeda bukannya tanpa kendala. Menurut Dada, hal ini harus melalui perhitungan yang sangat cermat terkait dengan beban jalan yang sudah cukup berat untuk menampung lalu lintas kendaraan bermotor. Berdasarkan data Kompas, panjang jalan di Bandung hanya 1.230,4 kilometer atau 5 persen dari luas kota yang sekitar 16.729 hektar. Idealnya jaringan jalan minimal 30 persen dari luas kota. Padahal, pada saat yang sama, volume kendaraan di Bandung telah mencapai 700.000 unit.

.....Sementara itu, Wakil Menteri Perhubungan Bambang Susantono mengatakan, ada tiga ciri kota manusiawi (liveable city). Pertama, tersedianya akses transportasi yang baik, layak, dan terjangkau. Kedua, ruang terbuka hijau yang menyediakan fasilitas umum dan fasilitas sosial sebagai tempat berinteraksi masyarakat. Ketiga, menaruh keberpihakan kepada para pejalan kaki, kaum cacat, dan pesepeda. "Keberpihakan ini bisa dalam berbagai bentuk, misalnya pembuatan jalur khusus bagi mereka," ujar Bambang. Rencana pembuatan jalur khusus sepeda di Bandung sangat dinantikan para pegiat aktivitas ini. Satiya Adi Wasana, Ketua Bike to Work Bandung, mengatakan, pembuatan jalur sepeda (bike lane) sudah cukup mendesak, salah satunya untuk meningkatkan keselamatan pesepeda di jalan raya.

"Namun, Pemkot masih seperti setengah hati menjalankan program bike lane. Pembangunan jalur sepeda di Jalan Ganesha-Dago Panyawangan terkesan mubazir karena banyak terhalang tiang listrik dan pepohonan," ungkapnya. Kegiatan Kompas Jawa Barat Green Fun Bike diikuti sekitar 1.200 peserta yang menempuh jarak 22 kilometer dari

Kantor Kompas Biro Jabar di Jalan LL RE Martadinata 46, Bandung, menuju Kota Baru Parahyangan di Padalarang, Kabupaten Bandung Barat. (GRE/REK) (Kompas, 07/12/2009).

Berita di atas menggambarkan minat yang meningkat dari pemangku kepentingan untuk menggiatkan pemakaian moda transportasi nonmotor, yaitu sepeda. Sepeda adalah kendaraan yang efektif dimanfaatkan karena kelebihan moda angkutan ini yang bisa masuk ke jalur sempit (*direct acces*), tidak membutuhkan energi fosil, tidak menyebabkan polusi, baik dan sehat untuk tubuh, hemat tempat, tidak membutuhkan investasi besar dan tidak membutuhkan investasi pihak swasta (Grava, 2003:73–76). Bandung adalah kota dengan jaringan jalan yang sempit dan pendek. Aktivitas warga kota ke lokasi kerja, kampus, dan pasar masih bisa dijangkau dengan mengendarai sepeda. Apalagi kawasan hunian menengah ke bawah kota Bandung yang padat dan memiliki jalan-jalan berukuran kecil. Oleh karena itu,sepeda menjadi efektif karena bisa masuk langsung ke kawasan hunian tersebut.

Pemerintah kota Bandung mendorong penggunaan sepeda dengan membuat jalurnya untuk meningkatkan kualitas udara yang lebih baik, yaitu program Langit Biru. Pemerintah kota membuka jalur sepeda untuk mendukung program Langit Biru tersebut. Beberapa kendala dihadapi pemerintah kota karena jalan yang sempit menyebabkan ruang untuk membuat jalur sepeda menjadi terbatas. Apalagi di pinggir jalan juga terdapat pepohonan yang tidak bisa ditebang karena telah menjadi paru-paru kota.

Pembukaan jalur sepeda merupakan pembangunan dimensi akses untuk mendukung mobilitas warga. Jarak tempuh yang pendek antara berbagai pusat aktivitas yang tidak jauh, udara kota yang tidak panas menyengat dan masih banyaknya pohon pelindung di sepanjang jalan menjadikan Bandung sebagai kota yang cocok untuk menjadikan sepeda sebagai salah satu moda transportasi andalan. Apalagi biaya operasional sepeda yang murah memungkinkan untuk warga menengah ke bawah memanfaatkannya karena lebih ekonomis. Sebagai salah satu pusat pendidikan, kota Bandung di penuh oleh pelajar dan mahasiswa. Biasanya, pelajar dan mahasiswa tinggal tidak jauh dari lokasi sekolah dan kampus. Sepeda adalah salah satu moda transportasi yang efektif dan efisien. Upaya penting yang harus dilakukan pemerintah kota adalah meningkatkan keamanan para pengguna sepeda dengan melakukan kampanye terkait kesadaran berkendara dan perlindungan terhadap hak-hak masing-masing pengguna jalan, seperti pemakai sepeda dan pejalan kaki.

Pembuatan jalur sepeda dengan memaksimalkan jalur yang ada juga akan menghemat pemanfaatan lahan kota untuk pembuatan jalan. Lahan adalah masalah besar di Bandung karena kondisi topografi kota yang kontur tanahnya naik turun. Pembangunan jalur sepeda membangun manfaat berganda bagi kota dan warganya. Lahan kota yang sempit masih memungkinkan jalur sepeda dibangun, dan jalur ini sepeda bisa diimplementasikan pada banyak bagian kota.

Manfaat membangun jalur sepeda banyak dan tak kalah dengan program lainnya, seperti penambahan RTH. Bersepeda akan meningkatkan kualitas lingkungan kota, misalnya turunya polusi udara. Sebaliknya untuk tujuan yang sama meningkatkan kualitas lingkungan udara pemerintah kota ingin menambah RTH. Tetapi karena lahan terbatas menyulitkan penambahan RTH untuk menjaga kualitas lingkungan. Apalagi target pemerintah kota untuk menyisakan 30 persen untuk RTH mustahil untuk diwujudkan. Pertumbuhan kota begitu pesat sehingga saat ini RTH yang dimiliki pemerintah kota hanya mencapai 8,87 % dari luas total lahan kota. Berikut beritanya.

Banyak Taman Kota Tak Terpelihara

Bandung, Kompas - Ambisi Pemerintah Kota Bandung memiliki ruang terbuka hijau (RTH) seluas 30 persen dari luas kota sulit tercapai karena terbatasnya lahan. Ini diperparah dengan banyaknya taman yang tidak terpelihara dengan baik. Pakar lingkungan dari Dewan Pemerhati Kehutanan dan Lingkungan Tatar Sunda Sobirin menjelaskan, Kota Bandung sulit memiliki RTH 30 persen dari luas lahan 16.729 hektar. Alasannya, penduduk yang tinggal di Kota Bandung terlalu banyak, yakni 2,6 juta jiwa, sehingga lahan yang tersisa tinggal sedikit. "Kalau mau dipaksa-paksa, maksimal RTH Kota Bandung hanya bisa mencapai 20 persen," kata Sobirin, Rabu (26/8).

Pemaksaan yang dimaksud Sobirin adalah penerapan secara ketat kewajiban warga untuk menanam dan memelihara pohon. Jika setiap halaman rumah, halaman kantor, median jalan, dan pemakaman ditamani pohon, RTH Kota Bandung bisa meningkat. Sobirin menilai, Wali Kota Bandung Dada Rosada sudah memiliki political will dan komitmen untuk terus membangun taman. Namun, ini masih perlu dipertanyakan karena banyak tanaman, pohon, dan taman yang tidak terpelihara. Penghijauan sepanjang Jalan Ir H Djuanda yang dimulai Pemkot pada 2006 kini nyaris tak bersisa. Rumput dan tanamannya habis. Bahkan, pagar berupa kawat baja hilang. Taman Maluku malah sulit diakses setelah Pemkot memagarinya dengan besi untuk menghalau pengemis dan gelandangan.

Taman di Balakota Bandung di samping Kantor Badan Komunikasi dan Informasi yang baru dibangun pada Juni 2009 juga terbengkalai. Puluhan tanaman layu dan mati karena kurang air. Beberapa bibit pohon mengering. Air mancur hanya berfungsi beberapa hari dan saat ini tampak tidak berfungsi lagi. "Menanam saja belum cukup. Perlu pengairan, pemupukan, dan penyemprotan. Selama musim kemarau ini makin jarang ada penyiraman," ujar Sobirin.

Sekretaris Dinas Pertamanan Kota Bandung Arif Prasetya menjelaskan, taman di lingkungan balakota menjadi tanggung jawab Bagian Umum dan Perlengkapan Kota Bandung. Baru 8,87 persen. Arif memaparkan, di Kota Bandung terdapat 604 taman kota. Sebanyak 240 taman menjadi tanggung jawab dinas pertamanan. Sisanya menjadi tanggung jawab masyarakat atau pengelola perumahan. Dinas pertamanan, kata Arif, rutin memelihara taman. Setidaknya ada 120 petugas dinas pertamanan dalam enam kelompok yang bertugas menanam, menyiangi, mengairi, dan mengganti pohon mati. "Sampai 2009 ini kami sudah menanam 1.177.522 pohon. RTH mencapai 8,87 persen," kata Arif.

Penghitungan RTH ini, lanjutnya, menggunakan foto satelit dan sistem hitung langsung ke lapangan. Dinas pertamanan tidak lagi menggunakan teknik penghitungan RTH berdasarkan rumus bangun ruang karena bisa menyesatkan. Arif mengungkapkan, untuk tahun 2009 Pemkot mengalokasikan dana Rp 18 miliar bagi dinas pertamanan. Dana ini untuk penghijauan, pemeliharaan taman, pembangunan taman, penyulaman, dan perbaikan taman. Sobirin menambahkan, pemeliharaan taman dan penambahan RTH tidak bisa sepihak dari pemerintah. Untuk itu, Pemkot harus tegas terhadap warga yang merusak taman. "Banyak warga tidak memedulikan lingkungan. Mereka membuang sampah sembarangan dan merusak taman. Mereka berpikir, menjaga lingkungan bukan tugas mereka," papar Sobirin. Perilaku masyarakat di sekitar Taman Lansia, kata Sobirin, perlu dicontoh. Mereka secara mandiri memelihara taman. (MHF) (Kompas, 27/08/2009).

Ternyata ada pendekatan lain untuk menambah RTH. RTH kota masih bisa ditingkatkan mencapai angka 20% dengan beberapa cara. Pertama, revitalisasi taman kota yang ada dan dalam kondisi tidak terawat. Pemerintah kota harus mengalokasikan anggaran yang memadai untuk pemeliharaan taman-taman tersebut. Kedua, warga dipaksa untuk melakukan penanaman pohon di lahannya masing-masing, baik halaman rumah maupun kantor. Diharapkan ini semua mampu meningkatkan RTH kota Bandung. Akan tetapi ancaman terhadap RTH terus datang dari peruntukan lahan, misalnya kawasan peruntukan untuk hunian di Rancabentang diperuntukan bagi pembangunan hotel, restoran di Babakan Siliwangi, menjamurnya *factory outlet* di kawasan hunian bahkan yang paling menarik perhatian warga Bandung adalah pembangunan Kawasan Bandung Utara. RTRW sebagai regulasi yang menjadi acuan kawasan lindung sepertinya tidak diikuti lagi. Bahkan hutan lindung diubah peruntukan menjadi kawasan komersil (Kompas, 04/08/2009).

Persoalan tata ruang di Bandung sebagaimana diungkapkan di atas disebabkan oleh ketiadaan perencanaan yang komprehensif sehingga kota berkembang terus tanpa batasan-batasan yang jelas. Perkembangan kota hanya melihat kegunaan lahan dalam jangka pendek, hunian dan komersial, yang menyebabkan terancamnya vitalitas kota sebagaimana yang diingatkan Lynch dalam dimensi kinerja kota yang baik. Dampak melemahnya vitalitas adalah ancaman melemahnya daya dukung lingkungan untuk memberikan pelayanan bersifat nyata. Udara Bandung semakin panas, cadangan air tanah berkurang dan munculnya ancaman banjir dan tanah longsor. Dalam jangka panjang ancaman keberlanjutan kota (*sustenance*) juga akan terjadi dan mengancam ekonomi kota. Bandung menjadi pilihan untuk permukiman karena kondisi geografisnya. Apabila ini tergerus secara terus menerus maka daya saing kota yang hidup dari perdagangan dan pariwisata ini akan hilang.

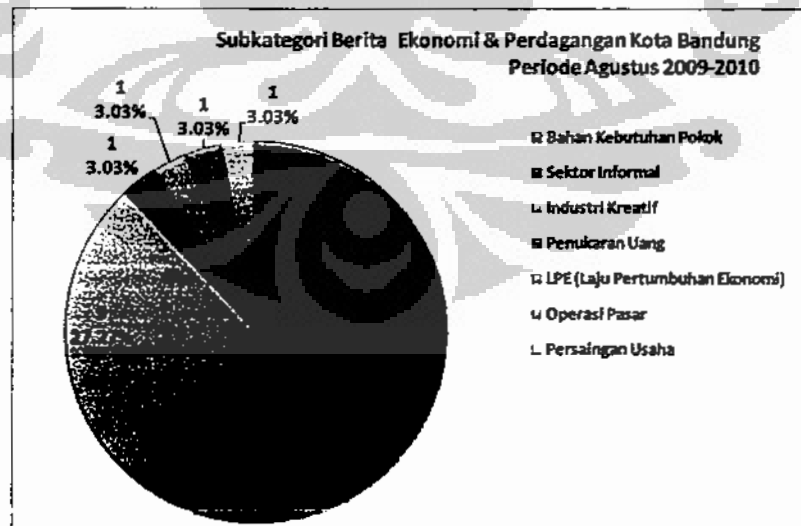
Sementara itu kota ini juga baru bergerak untuk membenahi berbagai persoalan perkotaan. Peningkatan kinerja akses, sebagaimana yang diingatkan Lynch pentingnya dimensi ini,

misalnya akses kota terkait angkutan umum dan pembangunan jalur sepeda. Pembangunan jalur sepeda ini menguntungkan masyarakat kecil karena pengadaan dan biaya operasionalnya yang murah. Ini menunjukkan metakriteria adil. Disamping itu, pembangunan jalur sepeda ini efisien karena mengandalkan jaringan jalan yang sudah ada. Pemerintah kota perlu memaksimalkan peran angkutan nonmotor menjadi salah satu moda andalan transportasi kota. Apalagi jika dilihat dari manfaatnya terhadap lingkungan, yang berpotensi menyumbang untuk mengembalikan vitalitas kota karena membaiknya kualitas udara. Sehingga kota dan warganya tidak perlu mengeluarkan banyak biaya, seperti biaya kesehatan dan pembangunan infrastrukturnya .

6.2.3 EKONOMI DAN PERDAGANGAN

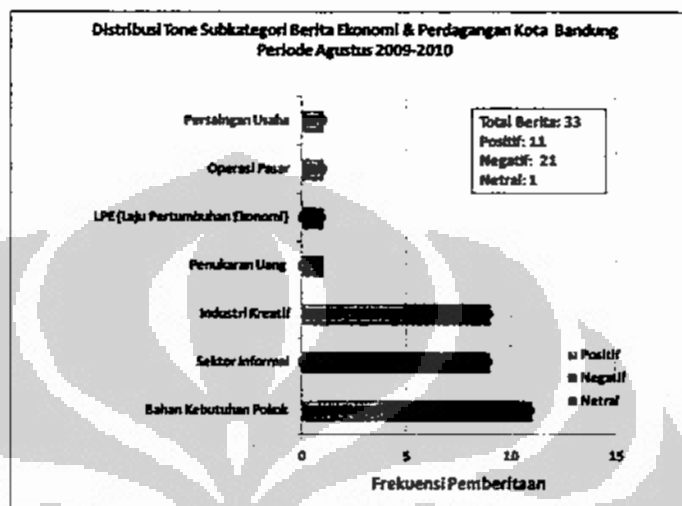
Kategori ekonomi dan perdagangan terdiri atas subkategori bahan kebutuhan pokok (11 berita), sektor informal (9 berita), industri kreatif (9 berita), penukaran uang (1 berita), LPE (1 berita), operasi pasar (1 berita) dan persaingan usaha (1 berita). Jumlah berita ini tidak banyak bahkan sangat sedikit untuk kota yang sektor terbesarnya adalah perdagangan. Apalagi subkategori ini tidak mencerminkan aktivitas ekonomi yang sedang “in” di Bandung, misalnya FO, Kuliner, dan lainnya. Ini merupakan perdagangan yang tengah menggerakkan ekonomi kota dan mempengaruhi lansekap kota, khususnya jalan Juanda, Setiabudi, dan Riau.

Tabel 6.13. Subkategori Berita Ekonomi dan Perdagangan Kota Bandung



Dan kategori ini ternyata dominasi tone pemberitaan adalah negatif (21 berita). Sementara itu berita lainnya, positif (11) dan netral (1 berita).

Tabel 6.14. Distribusi Tone Subkategori Berita Ekonomi dan Perdagangan Kota Bandung



PAD terbesar kota Bandung datang dari perdagangan. Tren ekspor nonmigas Bandung 2005-2008 menunjukkan kenaikan. Akan tetapi pada tahun 2009 tren tersebut menurun. Kota Bandung memiliki berbagai tempat perdagangan. Bandung memiliki 47 mall, 313 toserba, 11 *department store*, 51 supermarket, 2 hipermarket dan 5 perkulakan. Bandung juga memiliki 113 *factory outlet* dan 152 distro. Dua tempat perdagangan terakhir merupakan “tempat perdagangan khas” kota Bandung. Komoditi perdagangan utama adalah produk tekstil dengan total nilai perdagangan 422.635. 248, 28 rupiah. Ini merupakan nilai komoditas tertinggi bahkan tidak ada komoditi lain yang memiliki nilai separuh atau sepertiganya.

Kekuatan ekonomi dan perdagangan Bandung tidak tercermin dalam pemberitaan. Karenanya dalam pembahasan ini semua kategori tidak signifikan dalam pembangunan citra positif kota akibat jumlah berita yang terbatas, maka pada kategori ini fokus pembahasan akan diarahkan pada kekuatan “tersembunyi” Bandung lainnya, yaitu industri kreatif. Wacana tentang tentang industri kreatif tengah tumbuh di Bandung, dan ini merupakan fenomena perkotaan yang menarik, khususnya Bandung. Ide ini juga tengah hangat digagas dan dibahas semenjak tahun 2008.

Pemkot Bandung Prioritaskan Industri Kreatif

Bandung, Kompas - Pemerintah Kota Bandung fokus pada industri kreatif dalam mengembangkan perekonomian kota pada tahun 2010. Industri kreatif diproyeksikan menjadi sektor ekonomi dominan setelah perbankan dan industri pengolahan. Sekretaris Daerah Kota Bandung Edi Siswadi menjelaskan, beberapa negara maju, yang kekurangan sumber daya alam, mulai bergeser ke industri kreatif. Kota Bandung juga melakukan hal serupa karena keterbatasan sumber daya alam. "Itu proyeksi kami. Di negara maju, industri kreatif diutamakan dan bahkan perbankan menjadi nomor dua," kata Edi di Bandung, Senin (4/1).

Dia memaparkan, industri kreatif di Bandung sangat prospektif. Sektor ini mampu menyerap tenaga kerja tak kurang dari 400.000 orang. Uang yang dihasilkan juga luar biasa. "Dalam dua hari pameran industri kreatif bisa terjadi transaksi hingga Rp 15 miliar. Ini mengalahkan pameran-pameran yang kami gelar," ujarnya. Menurut dia, kontribusi nyata industri kreatif tidak bisa semata diukur dari pendapatan asli daerah. Ketika lapangan kerja tercipta, pengangguran berkurang, dan perekonomian warga tumbuh. Itulah indikasi nyata kontribusi industri kreatif bagi perekonomian kota. Edi mengatakan, 10 persen dari Rp 2,6 triliun APBD Kota Bandung 2010 dialokasikan untuk industri kreatif. Dana tersebut antara lain digunakan untuk sosialisasi, bantuan modal, dan pembangunan infrastruktur.

Pada awal tahun, Pemkot Bandung mengidentifikasi kluster industri kreatif. Ini dilanjutkan dengan paket kebijakan agar industri kreatif bisa berkembang. "Ada 15 kluster, antara lain handicraft, fashion, dan musik," papar Edi. Pemkot Bandung juga memiliki jejaring industri kreatif yang sangat kuat. Ini antara lain terwadahi dalam Bandung Creative City Forum (BCCF). Itu pula yang menjadi dasar dijadikannya industri kreatif Kota Bandung menjadi percontohan di Asia Pasifik. Adapun pelaku usaha di tujuh sentra industri menagih janji Pemkot Bandung memperbaiki dan menyediakan infrastruktur demi perkembangan bisnis. Tujuh sentra industri tersebut meliputi sentra kaus di Suci, sepatu di Cibaduyut, celana di Cihampelas, konfeksi di Cigondewah, rajut di Binongjati, boneka di Sukajadi, dan tahu di Cibuntu. Gedung "workshop"

Ketua Asosiasi Perajin Sentra Kaos Suci Marnawi Munarman menagih janji Wali Kota Bandung tentang pembangunan gedung workshop. Gedung workshop, diyakini Marnawi, mampu meningkatkan omzet perdagangan kaus hingga empat kali lipat. "Sekarang omzet kami hanya Rp 10 miliar per bulan. Kalau ada gedung workshop, omzet bisa sampai Rp 40 miliar per bulan," ujarnya. Marnawi membayangkan gedung workshop dilengkapi tempat latihan sablon, toko-toko kecil yang menyediakan oleh-oleh khas Bandung, ruang pameran, dan lahan parkir. Tempat tersebut juga bisa dijadikan obyek wisata bagi pelajar yang ingin mengetahui pembuatan kaus.

Wali Kota Bandung Dada Rosada mengatakan, sudah ada lahan sekitar 5.000 meter persegi di Suci yang akan dibangun untuk gedung workshop. "Tinggal duitnya untuk membeli tanah tersebut. Kami sudah membeli tanah di Cigondewah dan Binongjati, tetapi belum bisa membangun karena belum ada dana," papar Dada. Katanya, diperlukan bantuan pemerintah pusat, provinsi, dan penanam modal. Kusrafidi dari Komunikasi Perajin Alas Kaki dan Barang Kulit (Kompak) Bandung mengatakan, semua pihak perlu duduk bersama membahas masalah pokok pembangunan sentra industri sesuai dengan peran dan kompetensinya. (MHF) (Kompas, 05/01/2010).

Pemerintah kota Bandung melihat bahwa industri kreatif adalah masa depan ekonomi kota. Secara kuantitatif, kontribusi industri kreatif memang belum bisa diukur. Tetapi, gerak industri kreatif ini terasa denyutnya di berbagai lini. Misalnya, pada distro-distro yang berlokasi di berbagai tempat di kota Bandung, dan ternyata distro juga mulai bertebaran di Jabodetabek. Bandung adalah kiblat distro tersebut.

Peran pemerintah kota untuk mendukung perkembangan industri kreatif akan berdampak pada ekonomi riil kota. Misalnya, tuntutan Ketua Asosiasi Perajin Sentra Kaos Suci Marnawi Munarman kepada Wali Kota Bandung tentang pembangunan gedung workshop. Gedung

workshop, diyakini Marnawi, mampu meningkatkan omzet perdagangan kaus hingga empat kali lipat. Gedung workshop tersebut akan menjadi tempat “*knowledge sharing*” yang merupakan salah satu ciri aglomerasi ekonomi kota. Marnawi membayangkan gedung workshop dilengkapi tempat latihan sablon, took-toko kecil yang menyediakan oleh-oleh khas Bandung, ruang pameran, dan lahan parkir. Tempat tersebut juga bisa dijadikan obyek wisata bagi pelajar yang ingin mengetahui pembuatan kaus. Walaupun secara skala, industri dan perdagangan kreatif tidak besar per unitnya tetapi memiliki efek berganda ke berbagai sektor dan bidang.

Industri kreatif ini memiliki kelebihan karena kemampuannya beradaptasi dengan berbagai kondisi spasial. Bandingkan dengan pertanian membutuhkan lahan besar seperti juga manufaktur. Sementara itu, industri kreatif bisa berkembang di lahan sempit perkotaan, misalnya kasus industri tekstil dan *T-shirt* di Binong Jati dan Suci. Kedua tempat tersebut mengembangkan industri berbasis kreatif. Menurut penelitian Soedarsono, industri rajut rumahan di Binong Jati komponen kreatifnya sedikit, sedangkan produksi *T-shirt* di Suci lebih tinggi komponen kreatifnya. Produksi *T-shirt* di Suci membutuhkan desain yang bersifat kustomisasi (2006: A-89). Ini membutuhkan para desainer, yang kreatif tentunya. Sementara itu, produksinya bisa dikerjakan rumahan. Produksi rumahan ini membuat lokasi produksi bersifat multiguna, sebagai tempat tinggal dan sebagai lokasi produksi. Ancaman terhadap Binong Jati dan Suci pernah adalah situasi ekonomi. Binong Jati dan Suci mengalami kesulitan ketika terjadi krisis ekonomi tahun 1998. Ancaman saat ini adalah pedagang besar yang mencoba mengambil ceruk pasar mereka. Distro saat ini mulai terancam oleh FO, yang juga menjual produk distro. Berikut beritanya.

Distro Mulai Terdesak Toko Besar

Keberadaan distribution outlet (distro) di Bandung mulai terdesak toko besar. Persoalannya, pengusaha besar ikut mencantumkan label distro pada toko tersebut. Distro memiliki pasar yang cukup besar sehingga toko besar hendak merebut potensi itu. Pemilik distro Airplane dan Ralij Clothing, Fiki Chikara Satari, Jumat (9/4) di Bandung, mengatakan, keunikan distro terletak pada penjualan produk yang jumlahnya dibatasi. Produk itu menjadi eksklusif dengan jumlah terbatas.

"Padahal, toko-toko besar yang mencantumkan label distro menjual banyak busana dengan desain sama," kata Fiki. Jumlah baju yang dijual bisa lebih dari 1.000 potong. Adapun distro hanya menjual 60-200 potong untuk desain yang sama. Itu pun disebar ke berbagai lokasi penjualan, bahkan kota-kota lain. Pemilik toko besar juga membuat plang promosi dengan istilah distro berlantai dua di jalan protokol Bandung. Sementara distro umumnya hanya satu lantai. Usaha besar dan distro sudah memiliki segmen masing-masing dan hendaknya tak bersaing secara tidak sehat. (bay) (Kompas, 10/04/2010).

Salah satu cikal bakal industri kreatif kota Bandung, distro, sudah mulai mendapatkan ancaman dari toko besar-toko besar karena toko –toko tersebut juga menjual produk yang sama. Pemerintah kota Bandung seharusnya turun tangan karena secara skala ekonomi distro–distro ini tidak akan sanggup bertahan menghadapi toko-toko tersebut. Jika pemerintah kota Bandung serius untuk menjadikan Bandung sebagai kota industri kreatif, maka proteksi perlu diberikan kepada para pelaku distro. Pengaturan ruang melalui zonasi atau pembatasan bisa menjadi senjata ampuh untuk melindungi para pelaku distro tersebut. Sepertinya pemerintah kota sudah punya rencana.

Pemkot Bandung mengidentifikasi kluster industri kreatif untuk mengembangkannya. Kemudian pemerintah kota melanjutkannya dengan paket kebijakan agar industri kreatif bisa berkembang. Ada 15 kluster, antara lain handicraft, fashion, dan musik. Pemkot Bandung juga memiliki jejaring industri kreatif yang sangat kuat. Ini antara lain terwadahi dalam *Bandung Creative City Forum* (BCCF). Itu pula yang menjadi dasar dijadikannya industri kreatif Kota Bandung menjadi percontohan di Asia Pasifik.

Saat ini, tujuh pelaku usaha di sentra industri menagih janji Pemkot Bandung memperbaiki dan menyediakan infrastruktur demi perkembangan bisnis. Tujuh sentra industri tersebut meliputi sentra kaus di Suci, sepatu di Cibaduyut, celana di Cihampelas, konveksi di Cigondewah, rajut di Binongjati, boneka di Sukajadi, dan tahu di Cibuntu. Sentra–sentra akan menjadi kawasan industri kreatif yang bisa menciptakan aglomerasi dan meningkatkan daya saing tinggi. Misalnya, Cibaduyut pernah menjadi sentra sepatu sebelum produk Cina membanjiri pasar lokal.

Pemerintah Kurang Peka

Bandung, Kompas - Pemerintah Kota Bandung sering kali kurang peka terhadap potensi kreatif masyarakatnya. Hal itu membuat pemerintah kehilangan kepercayaan masyarakat dalam menjalankan berbagai kebijakan di lapangan. "Pemerintah tidak bisa memberikan fasilitasi yang tepat karena mereka tidak memerhatikan kebutuhan masyarakat. Akibatnya, masyarakat jadi kehilangan kepercayaan dan apatis terhadap kebijakan pemerintah. Mereka memilih mandiri," kata Gustaff Hariman Iskandar, Direktur Common Room, komunitas urban kreatif Kota Bandung, saat mendampingi warga KPAD Bandung yang berkunjung ke kawasan kreatif Babakan Asih, Bandung, Selasa (3/11). Gustaff mengatakan, fenomena komunitas kreatif yang tidak mendapatkan perhatian pemerintah masih sering ditemui. Ada beberapa yang mati, tetapi banyak yang bergerak secara mandiri. Mereka membawa harum Kota Bandung di tengah minimnya peran pemerintah.

Ia mencontohkan Blok Tahu, Blok Toge, Blok Dorokdok, dan beberapa blok lain di Kota Bandung. Masyarakat di daerah itu menjalankan usaha turun-temurun yang sudah dilakukan sejak puluhan tahun lalu. Mereka mampu bertahan dan produknya terkenal hingga ke luar Bandung. Contoh lain adalah komunitas Ujungberung Rebels. Komunitas kreatif anak muda di Ujungberung ini terkenal dengan produksi kaus dan produk kreatif yang digemari anak muda di beragam daerah.

Ada juga Blok Tempe di RT 04 RW 01 Babakan Asih, Bojongloa Kaler, Bandung. Kaum muda yang banyak di antaranya adalah mantan narapidana mampu mengubah tempat tinggal kumuh menjadi ramah lingkungan. Menurut Gustaff, apa yang dialami tiga daerah di Bandung itu sama dengan daerah lain di luar negeri yang memiliki problem serupa. Dengan tingginya laju pembangunan kota dan cepatnya pertumbuhan ekonomi, warga harus menempuh beragam cara untuk bertahan hidup. Salah satu caranya, mengoptimalkan kreativitas untuk meraih penghasilan serta memperbaiki kualitas lingkungan dan sosial budaya. Daerah itu antara lain New Delhi di India dan Sao Paulo di Brasil.

"Di sana masyarakatnya juga dilupakan pemerintah, tapi mampu mandiri dengan beragam kegiatan. Senasib sepenanggungan, Common Room menjalin hubungan dengan Sarai Media Initiative, pendamping di New Delhi, dan Metare Ciclagem di Sao Paulo," katanya. Tekad untuk mandiri Koordinator warga Babakan Asih, Regi Kayong Munggaran, mengatakan, sejak tahun lalu masyarakat bertekad mandiri dan tidak mengharapkan belas kasihan pemerintah. Beberapa hal yang sudah dilakukan adalah membangun 17 sumur resapan, membeli tanah untuk membangun ruang publik, membuat taman hijau, mengolah air bersih dan sampah, serta menyumbang modal usaha bagi warga. "Dananya kami dapatkan dari program corporate social responsibility beberapa perusahaan swasta dan iuran sukarela warga," kata Regi.

Ia menyatakan, dengan banyak hasil positif, warga tidak lagi berharap mendapatkan bantuan dari Pemerintah Kota Bandung. Justru mereka khawatir pemerintah akan mengklaim semua pekerjaan yang telah dikerjakan masyarakat secara mandiri. "Salah satu buktinya, ketika menolak bantuan Program Nasional Pemberdayaan Masyarakat tahun 2009 yang berjumlah Rp 6 juta. Kami rela uang itu diberikan pada daerah yang membutuhkan. Kami cukup puas dengan apa yang dimiliki saat ini," katanya. (CHE) (Kompas, 4/11/2009).

Berita di atas menggambarkan kritik terhadap keseriusan pemerintah kota untuk mendukung industri kreatif. Akhirnya, para pemimpin komunitas industri kreatif ini bersikap tidak akan menggantungkan diri pada bantuan pemerintah sebagaimana yang dilakukan kelompok yang sama di New Delhi dan Sao Paolo. Memasuki ekonomi dan industri kreatif adalah *advantage* kota Bandung yang tidak dimiliki kota-kota lainnya. Kota Bandung memiliki keuntungan kompetitif karenanya tersedia SDM dan budaya. Karenanya pemerintah kota memang harus menyiapkan diri dengan benar. Contoh yang baik adalah Singapura.

Pemerintah Singapura telah mendesain ekonominya lebih fokus di industri finansial, telekomunikasi, pendidikan, turisme, dan industri kreatif. Menurut Yusuf dan Nabeshima, Singapura adalah negara dengan industri kreatif terbesar di Asia. Singapura telah memulai program untuk membangun industri kreatif pada tahun 1989 dengan mendorong pendidikan seni dan budaya ke kelompok seniman dan sekolah. Karenanya pada tahun 1995, Singapura mencanangkan dirinya sebagai "Global City for the Arts". Kemudian kota ini membentuk sektor perdagangan seni, mengundang artis kelas dunia ke Singapura, dan membangun museum sebagai pusat budaya Asia Tenggara. Ini menjadikan Singapura sebagai kota dengan budaya Asia. Singapura mengembangkan dirinya ke tiga front, yaitu (1) membangun *brand* Singapura

sebagai kota dengan kreatif ekonomi, (2) melakukan investasi anggaran dan (3) melakukan pemasaran dan PR Singapura sebagai kota industri kreatif (Ooi, 2006:B69–B71).

Kemampuan membangun ekonomi yang kuat menjadi syarat untuk berkelanjutannya suatu kota. Tanpa ekonomi, kota tidak memiliki kemampuan finansial untuk memberikan pelayanan kepada warga kota. Ekonomi kuat akan memperkuat vitalitas kota. Kasus kota Bandung dengan kondisi geografi, warisan sejarah ruang kota, dan universitas yang menjadi sumber SDM telah memberikan keuntungan kompetitif. Keunggulan ini bahkan bisa menjadi modal untuk memperbaiki penataan ruang dalam bentuk revitalisasi jika pemerintah kota memiliki perencanaan yang tepat. Artinya, peruntukan (*fit*) yang tepat untuk komunitas industri kreatif akan mendorong penataan kota. Industri kreatif bergerak dalam unit kecil sehingga secara spasial juga tidak membutuhkan tempat yang luas. Selama pemerintah kota memberlakukan persyaratan lingkungan yang jelas maka kerusakan lingkungan akan minimal dibandingkan membuka manufaktur.

Berkembangnya industri kreatif juga memberikan identitas yang kuat untuk Bandung. Pengaturan spasial karena pengaruh industri kreatif bisa memberikan diferensiasi yang kuat tentang citra kota Bandung. Bandung tidak perlu membangun mal besar untuk mendapatkan pemasukan daerah. Berbagai pusat industri rumahan dan pusat penjualan dan berbagai pusat kuliner di kota ini hanya membutuhkan pengaturan. Sementara itu, Bandung masih bisa menggandeng bangunan-bangunan atau ruang yang menjadi identitas kota dengan pengembangan industri ini. Industri kreatif juga memberikan peran ekonomi yang lebih besar kepada warga kota dibandingkan dengan mengembangkan manufaktur besar. Di manufaktur besar, warga kota hanya bisa jadi pekerja sedangkan di industri kreatif kesempatan menjadi pemilik usaha jadi tinggi. Ini lebih adil untuk semua pihak.

6.2.4 LINGKUNGAN

Kasus longsornya TPA Leuwigajah yang telah menelan korban jiwa lebih dari 140 orang meninggal, berdampak pada proses penanganan sampah secara keseluruhan di kota Bandung. Saat ini TPA Leuwigajah tidak lagi dapat digunakan sebagai tempat pembuangan akhir karena masih memerlukan berbagai kajian dan perbaikan, sementara TPA Jelekong yang masih dapat digunakan akan segera penuh. Upaya pengurangan volume sampah dari sumbernya menjadi suatu alternatif penting untuk mengurangi beban pembuangan sampah ke TPA (DPU, 2007:38). Cerita

tentang bencana sampah di TPA Leuwigajah merupakan awal cerita suram sampah kota Bandung.

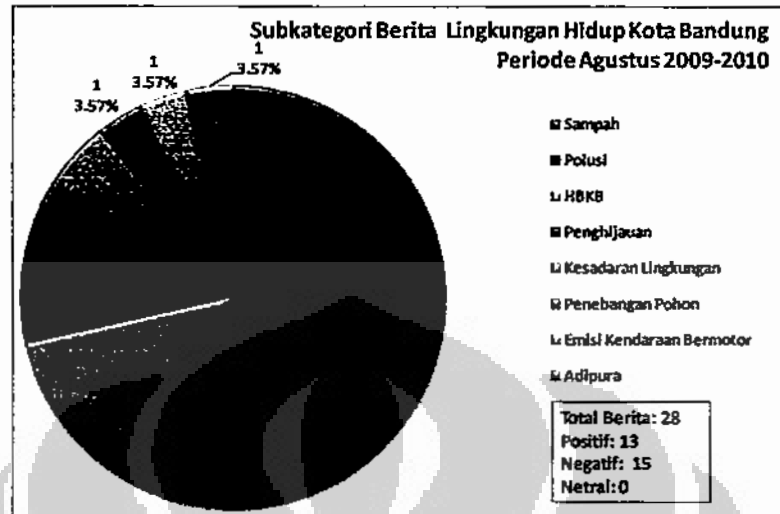
Produksi sampah kota Bandung berdasarkan data tahun 2002, menurut data dari PD Kebersihan Kota Bandung, pelayanan sampah di Kota Bandung hanya melayani 62,73% dari total produksi sampah. Produksi sampah terbesar berasal pemukiman yaitu sebesar 3.921,76m³/hari atau 57,92% dari total sampah. Berikut rinciannya:

Tabel 6.15. Rata-rata Produksi Sampah Per Hari di Kota Bandung Tahun 2002 (PD Kebersihan)

Sumber Sampah	Volume	Sampah Terangkut
Pemukiman	3.921,76	2.460,28
Pasar	618,58	388,06
Pertokoan dan Restoran	602,82	189,97
Penyapu Jalan	452,29	228,13
Kawasan Industri	798,46	283,74
Fasilitas Umum	363,64	509,91
Saluran Lain-lain	12,94	8,12
Jumlah	6.770,49	4.068,21

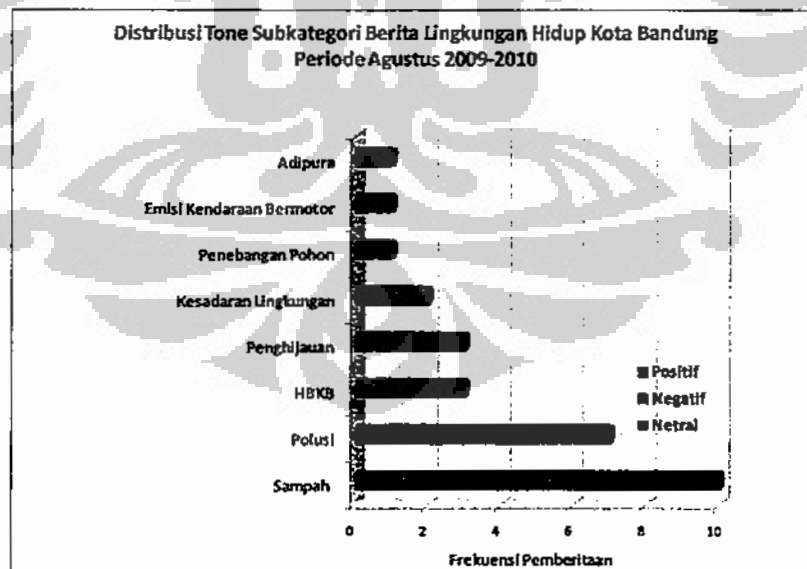
Sampah adalah isu terpenting dalam kategori lingkungan di kota Bandung (10 berita). Kategori lainnya adalah polusi (7 berita), HBKB (3 berita), penghijauan (3 berita), kesadaran lingkungan (2 berita), penebangan pohon (1 berita), emisi kendaraan (1 berita), dan Adipura (1) berita. Total berita adalah 28 berita dengan 8 subkategori.

Tabel 6.16. Subkategori Berita Lingkungan Hidup Kota Bandung



Sementara itu berdasarkan tone berita terdapat 15 berita negatif dan 13 berita positif. Penyumbang berita negatif adalah sampah (4 berita), polusi (7 berita), penghijauan (2 berita), emisi kendaraan (1 berita), dan Adipura (1 berita). Berita dengan tone negatif lebih dominan.

Tabel 6.17. Distribusi Tone Subkategori Berita Lingkungan Hidup Kota Bandung



Masalah utama dari persoalan sampah kota Bandung adalah tidak memadainya TPA, dan sejauh ini sampah dikelola hanya untuk dimusnahkan.

Sampah Kota Bakal Menumpuk

BANDUNG, KOMPAS - Problematika sampah di Kota Bandung terancam semakin runyam menjelang dan sesudah Idul Fitri. Pasalnya, Pemerintah Kabupaten Bandung Barat, pemilik lokasi Tempat Pembuangan Akhir (TPA) Sarimukti yang menjadi tempat pembuangan sampah Kota Bandung, membatasi waktu pengiriman sampah pada tujuh hari sebelum dan sesudah Lebaran. "Akibatnya, sampah di Kota Bandung tidak seluruhnya bisa terangkut," kata Direktur Utama PD Kebersihan Kota Bandung Cece H Iskandar, Sabtu (28/8) di Bandung. Ia menuturkan, pengiriman sampah dari Kota Bandung, Kota Cimahi, dan Kabupaten Bandung hanya diizinkan pada malam hari selama 14 hari itu.

Menurut Cece, peraturan itu dikeluarkan karena sejumlah ruas jalan di Kabupaten Bandung Barat bakal dipenuhi kendaraan selama arus mudik dan balik Lebaran. Pengiriman sampah ke TPA Sarimukti dikhawatirkan menambah kemacetan selama masa padat lalu lintas itu. Cece keberatan dengan pembatasan itu. Namun, sikap resmi Pemerintah Kota Bandung belum ditentukan. Dengan produksi sampah 7.500 meter kubik per hari, sampah harus diangkut sesegera mungkin agar tidak menumpuk. "Permintaan itu sulit diterapkan. Volume sampah, terutama siang hari, begitu banyak. Saya yakin masyarakat akan mengeluh jika sampah tidak segera diangkut," katanya.

Setiap hari Kota Bandung, Kota Cimahi, Kabupaten Bandung Barat, dan Kabupaten Bandung mengirim sampah mulai pukul 03.00 hingga pukul 21.00 ke TPA Sarimukti. Aturan itu adalah keputusan dari Badan Pengelola Sampah Regional (BPSR) yang juga beranggotakan pemerintah keempat daerah tersebut. Cece mengakui, dengan jadwal pengiriman yang berlaku saat ini, masih banyak sampah yang menumpuk di sejumlah tempat pembuangan sementara (TPS). Kondisi seperti itu biasanya terlihat di Jalan Rajawali, di sekitar Pasar Andir dan Ciroyom. Kemungkinan besar, lanjutnya, pengiriman sampah terpaksa dilakukan mulai pukul 18.00 hingga pukul 06.00. Akibatnya, sampah di Jalan Rajawali semakin lama makin menumpuk.

Pemkot Bandung berencana menyikapi aturan itu dengan berkoordinasi terlebih dahulu dengan BPSR. Selain itu, perlu dipertimbangkan kerelaan warga Sarimukti jika ada pengiriman sampah pada malam hari.

Truk terbatas

Kepala Bidang Operasional Wilayah Bandung Utara dari PD Kebersihan Kota Bandung Feri Rahman mengatakan, pihaknya selama ini terhambat keterbatasan jumlah truk pengangkut sampah. Dia menyebutkan, Kota Bandung hanya punya 135 truk sampah dari sejumlah TPS ke TPA. Dari jumlah itu, hanya 107 truk yang layak beroperasi. "Dengan produksi sampah yang relatif besar dan jarak tempuh yang jauh, Kota Bandung idealnya punya setidaknya 350 truk pengangkut sampah," kata Feri.

Lebih jauh lagi, Kota Bandung diminta segera menegaskan kepastian TPA Legoknangka sebagai pengganti TPA Sarimukti. Sebab, TPA Sarimukti akan habis masa kontrak pemakaiannya pada 2011 dan kapasitasnya sudah penuh. "Pembangunan pembangkit listrik tenaga sampah di Gedebage belum jelas. Untuk itu, Pemkot Bandung perlu segera menegaskan kepastian TPA Legoknangka. Jangan sampai ada penolakan warga di sana karena pendekatannya terlambat dilakukan," kata anggota Komisi D DPRD Kota Bandung, Tedy Rusmawan. (HEI) (Kompas, 30/08/2010)

Beberapa TPA yang dipakai kota Bandung untuk mengelola sampahnya berlokasi di luar wilayah administrasinya. Ini menyulitkan pemerintah kota melalui dinas kebersihan untuk mampu melakukan pengelolaan secara maksimal. TPA Leuwigajah berlokasi di kota Bandung, Kabupaten Bandung dan kota Cimahi. Sementara itu, TPA Sarimukti berlokasi di Kabupaten Bandung Barat. Setiap ada aturan atau kebijakan baru dari otoritas setempat menyebabkan operasional pembuangan sampah jadi terhambat. Dan sementara itu, TPA Legoknangka juga belum bisa beroperasi. Apalagi TPA ini berlokasi di kabupaten Garut, bukan di kota Bandung.

Masalah ini berlarut-larut padahal musibah yang terjadi pada tahun 2005 di TPA Leuwigajah merupakan lampu merah untuk model pengelolaan sampah saat ini.

Pemerintah kota ternyata cukup belajar dari masalah tersebut. Pemerintah kota kemudian mengembangkan pengolahan sampah yang bisa dimanfaatkan menjadi sumber energi. Berikut beritanya.

PLTS Berdampak Positif

BANDUNG, KOMPAS - Rencana pembangunan pembangkit listrik tenaga sampah (PLTS) di kawasan Gedebage diyakini berdampak positif bagi problem penumpukan sampah di Kota Bandung selama ini. Sebagian besar produksi sampah yang mencapai 1.500 ton per hari bakal terserap menjadi listrik. "Keberadaan pembangkit listrik yang memanfaatkan sampah tentu bermanfaat sangat besar. Hampir semua sampah warga Bandung bisa diubah menjadi energi listrik untuk berbagai kebutuhan sehari-hari," kata Sobirin, anggota Dewan Pemerhati Kehutanan dan Lingkungan Tatar Sunda, Senin (23/3) di Bandung.

Bertolak dari pemikiran tersebut, Sobirin meminta Pemerintah Kota Bandung melanjutkan rencana yang sudah diwacanakan sejak 2006 ini. Namun, ia juga mendengar bahwa sebagian anggota masyarakat, terutama warga sekitar Gedebage, keberatan dengan rencana tersebut. Ia menilai tentang itu tidak memunculkan solusi lain. "Kalau saya jadi wali kota, saya akan batalkan rencana membangun PLTS asalkan warga bisa memanfaatkan sampah sejak dari sumbernya. Masalahnya sekarang, 90 persen dari sekitar 2,5 juta warga Bandung belum bisa mengelola sampah rumah tangganya sendiri. Jadi, saat ini rencana membangun PLTS adalah solusi terbaik untuk sampah," katanya. Menurut Sobirin, masalah sampah perkotaan baru bisa teratasi bila tiga faktor penting sudah terlaksana. Faktor pertama adalah kehendak politik pemerintah. Faktor lain adalah pendidikan tentang sampah, terutama di sekolah, dan budaya pengolahan sampah oleh masyarakat. Faktor ketiga ini terkait erat dengan perilaku 3M atau mengurangi, memanfaatkan kembali, dan mendaur ulang sampah.

Ia menyarankan, pemerintah lebih proaktif mewartakan rencana ini kepada masyarakat, terutama warga sekitar Gedebage. "Warga di rencana lokasi itu harus tahu bahwa pengolahan sampah menjadi energi listrik ini berbeda dengan pembuangan sampah. Bila perlu, buat saja terlebih dahulu model hidup bangunan serta prosesnya. Tidak perlu besar. Yang penting masyarakat tahu dan bisa memberi masukan tentang model pengolahan yang sedang dikembangkan," katanya.

Lokasi tetap

Direktur PD Kebersihan Kota Bandung Cece H Iskandar selaku penanggung jawab proyek ini mengatakan, tidak ada perubahan lokasi pembangunan, yaitu tetap di Gedebage, di sekitar proyek Stadion Utama Sepak Bola Gedebage. Namun, ia belum bisa memastikan jadwal pembangunan fisiknya. "TPA Sarimukti akan habis kontraknya pada 2011. Kami harap, sebelum kontrak itu selesai, PLTS ini sudah bisa digunakan. Pembangunan diperkirakan memakan waktu 1,5 tahun," kata Cece.

Ia menerangkan, konsultan yang ditunjuk Badan Perencanaan Pembangunan Nasional telah menyelesaikan beberapa temuan teknisnya. Konsultan yang dimaksud adalah Technical Advisory Service dari Bank Pembangunan Asia (ADB). Temuan tim tersebut akan didokumentasikan dan dilaporkan ke Pemkot Bandung, akhir Maret ini. Laporan itu juga bakal mencantumkan estimasi anggaran yang diperlukan. Menurut Cece, proyek itu membutuhkan lahan 10 hektar, yang sedang dalam proses pembebasan. Setelah dapat digunakan, truk pengangkut sampah akan mengirim sampah melalui Jalan Tol Purbaleunyi, masuk dari pintu baru di Kilometer 149. (HEI) (Kompas, 24/03/2010).

Rencana pendirian Pembangkit Listrik Tenaga Sampah bukan berarti tidak ada masalah. Sebagian warga Gedebage menolak rencana tersebut. Pemerintah harus menyediakan lahan

sebanyak 10 hektar. PLTS membutuhkan teknologi, modal dan sumber daya manusia. Ini semua tentu tidak mudah untuk disediakan. Sayangnya selama pemerintah kota kurang menggalakan pendekatan pengelolaan sampah sederhana, murah, tidak membutuhkan lahan luas dan juga memiliki nilai ekonomi. Pendekatan tersebut adalah membangun partisipasi warga dalam mengelola sampah. Contoh yang menarik adalah pengelolaan sampah di kelurahan Cibangkong.

Dalam buku *Kisah Sukses Pengelolaan Persampahan di Berbagai Wilayah Indonesia* (3R-PU, 2007: 38), diceritakan tentang keberhasilan pengelolaan kompos di wilayah Cibangkong merupakan *best practice* yang langsung dikelola oleh masyarakat melalui fasilitasi Pusat Penelitian dan Pengembangan Permukiman Departemen Pekerjaan Umum (PUSLITBANGKIM) sejak tahun 2000. Berdasarkan data yang ada, volume timbunan sampah domestik di seluruh RW di Kelurahan Cibangkong adalah sebanyak $\pm 81,3 \text{ m}^3$. Sebagian besar sampah tersebut ($\pm 35 \text{ m}^3$) tidak terangkut oleh kontainer milik PD Kebersihan Kota Bandung yang berada di TPS-TPS di sekitar lokasi tersebut.

Sejumlah volume $5,8 \text{ m}^3$ sampah dibawa ke lokasi pembakaran di RW 06 dan dari jumlah itu hanya $\pm 4,5 \text{ m}^3$ yang berhasil dibakar di tempat pembakaran, sisanya dibuang ke TPS, ke ruang-ruang terbuka bahkan sebagian di buang ke sungai. Jumlah sampah organik yang berhasil dipilah untuk dijadikan kompos hanya 5 m^3 saja. Timbunan sampah di RW 11, dengan laju timbulan $3.3 \text{ Liter/orang/hari}$ dari jumlah penduduk ± 3.000 orang, ± 800 kepala keluarga, menghasilkan timbunan sampah sekitar $13 \text{ m}^3/\text{hari}$. Sebelum adanya pengomposan sampah sebagian diangkut ke TPS di Jalan Laswi, Kota Bandung, sebagian dibuang lagi di lahan-lahan kosong dan sungai sehingga sering menjadi penyebab utama banjir, gangguan estetika lingkungan, gangguan terhadap kesehatan, pencemaran terhadap air bersih dan lain-lain (3R-PU, 2007:38). Pemerintah kota perlu mencoba pendekatan ini lebih mengingat saat ini pemkot masih bergulat dengan berbagai rencana sementara itu tumpukan sampah terus bertambah.

Perencanaan ruang kota harus menyediakan ruang-ruang tertentu sebagai bentuk pelayanan dasar. Lokasi penyimpanan sementara sampah dan pembuangan akhir harus ada. Kota menghasilkan limbah, dan itu pengetahuan umum para perencana kota. Jika dalam perencanaan kota, lokasi pembuangan sampah terlupakan, maka kota akan terancam keberlanjutannya. Dalam dimensi kinerja kota Lynch, persoalan sampah ini meliputi berbagai dimensi. Vitalitas kota akan

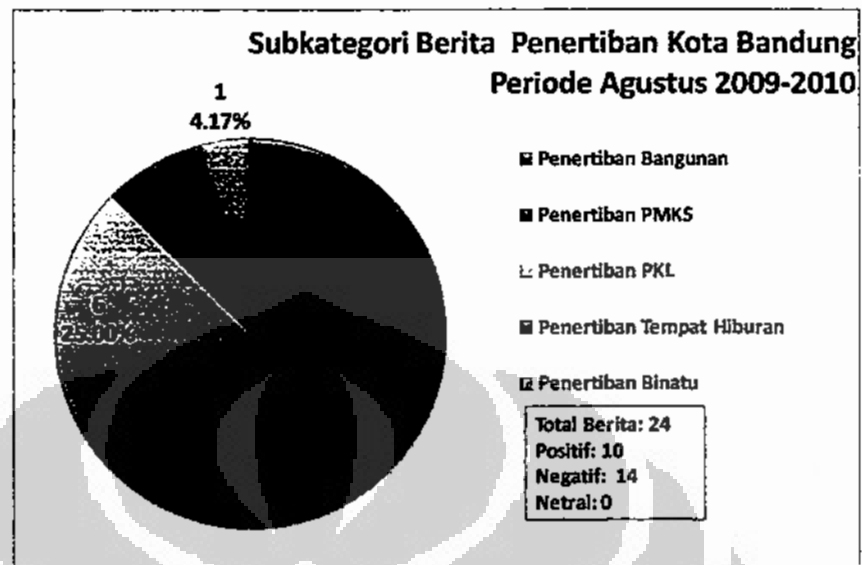
terganggu karena sampah, terutama ancaman terhadap kesehatan. Ancaman lain adalah polusi udara dan air tanah akibat tercemar sampah. Pembangunan kota yang tidak diikuti dengan peruntukan lahan yang ditujukan sebagai fasilitas pengelolaan limbah akan merugikan warga kota secara keseluruhan. Ini menyebabkan tidak efisiennya pengelolaan sampah kota yang berakibat membengkaknya anggaran. Ini tentu merugikan karena anggaran-anggaran tersebut dapat dialokasikan ke kebutuhan lain.

6.2.5 PENERTIBAN

Salah satu ciri kewargaan pada suatu kota adalah tegaknya hukum. Tanpa hukum, maka kota akan menjadi anarki. Salah satu bentuk penegakan hukum penting di kota-kota adalah penegakan hukum terhadap pemanfaatan ruang. Pelanggaran terhadap penggunaan ruang atau zonasi bisa menyebabkan masalah yang berantai. Misalnya, PKL yang berdangang di pinggir jalan dapat menyebabkan kemacetan. Kemacetan menyebabkan hilangnya waktu produktif dan konsumsi bahan bakar menjadi tidak ekonomis. Kendaraan yang terjebak macet dan terus melakukan pembakaran akan menyebabkan polusi udara yang mampu mengganggu kesehatan warga kota. Karenanya, penegakan hukum di kota-kota, khususnya pemanfaatan ruang, menjadi sangat penting.

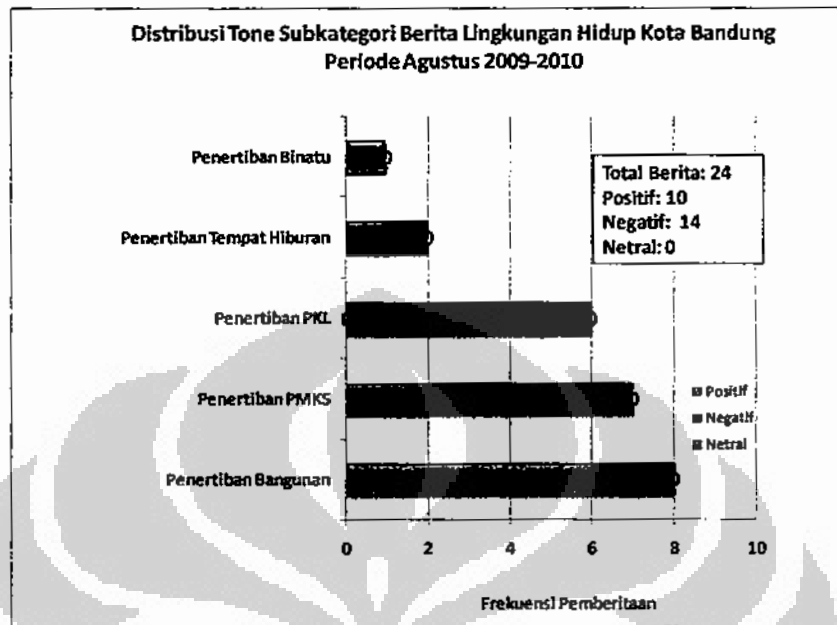
Dalam kategori penertiban, ada 24 berita dengan 5 subkategori. Subkategori tersebut adalah penertiban bangunan (8 berita), penertiban PMKS (7 berita), penertiban PKL (6 berita), penertiban hiburan (2 berita) dan penertiban binatu (1 berita). Jumlah berita kategori ini sedikit dan secara kategori tidak signifikan membangun citra kota.

Tabel 6.18. Subkategori Berita Penertiban Kota Bandung



Dari 24 berita tersebut, terdapat 14 berita negatif dan 10 berita positif. Subkategori yang terbanyak menyumbang berita negatif adalah subkategori penertiban PKL dengan 6 berita negatif. Ini adalah semua berita yang ada dalam kategori tersebut. Subakategori penertiban PMKS menyumbang 5 berita negatif. Sisanya adalah 2 berita positif. Sedangkan subkategori penertiban bangunan menyumbang 6 berita positif dan 2 berita negatif. Ketiga subkategori yang mempengaruhi tone berita secara keseluruhan. Kategori ini berita yang menonjol adalah berita negatif, dan kategori ini akan menyumbang terhadap citra negatif kota.

Tabel 6.19. Distribusi Tone Berita Lingkungan Hidup Kota Bandung



Salah satu isu penertiban yang populer di berbagai kota besar adalah PKL. Bandung juga memiliki masalah dengan penertiban PKL. Berikut *Kompas* memberitakannya.

Penertiban PKL Tidak Efektif

Bandung, Kompas - Penertiban pedagang kaki lima di Kota Bandung selama ini dinilai tidak efektif dan cenderung memboroskan dana pemerintah. Alasannya, pemerintah daerah tidak memiliki rencana yang jelas dan terarah terhadap para PKL pascapenertiban. "Setelah penertiban, terjadi transaksi. PKL menebus barangnya dari Satuan Polisi Pamong Praja (Satpol PP) dan berjualan lagi," kata anggota DPRD Kota Bandung, Lia Noer Hambali, Rabu (9/9) di Bandung. Menurut Lia, pola penebusan barang PKL dari Satpol PP adalah penelikingan terhadap Pemerintah Kota Bandung. Jika barang mereka dikembalikan, otomatis PKL akan berjualan lagi. Itu berarti anggaran penertiban PKL yang mencapai Rp 4 miliar per tahun terbuang percuma.

Beberapa PKL mengakui, mereka sering mengeluarkan uang Rp 150.000-Rp 250.000 untuk menebus barangnya yang disita Satpol PP. Setelah barang ditebus, mereka berjualan lagi di titik-titik yang selama ini menjadi sasaran razia PKL oleh Satpol PP. "Kalau tidak ditebus, ya saya tidak bisa mencari nafkah lagi," kata Solihin, PKL yang juga anggota Paguyuban Pedagang Mandiri Kecamatan Cicendo. Lia menilai Satpol PP tidak konsisten dalam menertibkan PKL. Banyak PKL di sekitar Alun-alun Kota Bandung dibiarkan berjualan. Pada saat yang sama puluhan anggota Satpol PP berjaga-jaga di sana. Untuk itu, Lia mengusulkan agar Pemkot Bandung meminta bantuan polisi untuk menjadi kepala bidang operasi Satpol PP. Jika masih gagal, kepala Satpol PP diganti orang dari kepolisian. Alasannya, polisi lebih memiliki wibawa dibandingkan dengan petugas Satpol PP dalam penertiban. Daerah campuran

Lia menilai penertiban PKL di Kota Bandung juga tidak efektif karena tujuh titik yang harus bebas dari PKL adalah daerah campuran yang banyak berdiri toko dan pusat perbelanjaan. Tujuh titik tersebut ialah Jalan Otto Iskandardinata, Dalem Kaun, Asia-Afrika, Merdeka, Dewi Sartika, dan Kepatihan serta sekitar Alun-alun Kota Bandung. "Selama masih ada pertokoan, sulit PKL dihilangkan karena PKL selalu berjualan di tempat yang ramai pengunjung," katanya. Menurut dia, hal itu bisa diatasi dengan pembatasan jam berjualan. PKL hanya boleh

berjualan pada jam-jam tertentu yang tidak mengganggu lalu lintas dan ketertiban. Di luar waktu yang sudah ditentukan, PKL dilarang berjualan. Pola ini sudah diterapkan di Makassar, Sulawesi Selatan.

Secara terpisah, Kepala Satpol PP Kota Bandung Ferdi Ligaswara mengatakan, penertiban PKL memang belum optimal, tetapi tidak berarti sia-sia. "Pak Lia semestinya juga melihat sisi keberhasilan Satpol PP yang sudah banyak," kata Ferdi. Keberhasilan itu adalah pemetupan kawasan prostitusi Saritem, penertiban PKL di Tegallega, dan peningkatan estetika kota setelah PKL ditertibkan. (MHF) (Kompas, 10/09/2009)

Pedagang kaki lima adalah konsekuensi dari kota besar yang mengundang pendatang karena daya tariknya, seperti peluang lebih besar untuk mendapatkan pekerjaan. Tingginya permintaan penyediaan kebutuhan warga kota yang disebabkan jumlah penduduk yang besar telah membuka peluang bagi sekelompok orang yang tidak tertampung atau tidak memiliki kemampuan bekerja di sektor formal kota. Karenanya, keberadaan PKL adalah konsekuensi ketidakseimbangan ketersediaan lapangan kerja di sektor formal dengan permintaan lapangan kerja.

Seperti yang saya telah uraikan pada bagian sebelumnya, pemakaian terminologi sektor informal sendiri sebenarnya memiliki "masalah" dalam dirinya. Informalitas adalah oposisi dari formalitas. Sedangkan yang mendefinisikan informalitas tentulah para pemikir/kelompok yang berpikir secara formal. Dalam perspektif ini informal akan selalu "dikalahkan". Tekanan dikalahkan tersebut akan semakin nyata dan terasa dalam pemanfaatan ruang, misalnya dalam kasus PKL. Dalam kenyataannya, formal dan informal hanyalah suatu kontinum. Kenyataannya dalam ruang sosial, seperti kasus ekonomi sektor informal di atas, keduanya saling membutuhkan.

Ekonomi sektor informal bukan aktivitas *illegal* atau bersifat *underground*. Sektor informal merupakan katup untuk memenuhi kebutuhan hidup sehari-hari dan beberapa jenis perdagangan, seperti makanan, basis produksinya adalah ekonomi rumah tangga. Akan tetapi, perlakuan yang mereka terima seakan-akan sektor informal adalah ekonomi *illegal* atau *underground*. Para pedagang sektor informal tersebut tidak menjual barang terlarang. Mereka membayar iuran dan retribusi yang ditetapkan oleh pemerintah kota. Sebaliknya, mereka tidak mendapatkan tempat dan perlindungan dari para preman ataupun aparat yang berlaku seperti preman. Kuncinya adalah penataan ruang kota. Penataan ini juga termasuk pengaturan waktu berdagang sebagaimana dicontohkan di kota Makassar, seperti di berita *Kompas* tersebut.

Berdasarkan studi yang dilakukan (Damajani, 2007), penggunaan lapangan Gasibu adalah contoh pemanfaatan ruang publik memadukan informalitas dan formalitas. Lapangan Gasibu merupakan

ruang yang menjadi identitas kota Bandung karena berlokasi di depan Gedung Sate. Gasibu adalah singkatan dari Gabungan Sepakbola Indonesia Bandung Utara dan lokasi tersebut adalah lokasi berlatih sepakbola dan tentunya olah raga lainnya. Gedung Sate sebagai pusat perkantoran pemerintahan di kota Bandung semenjak jaman Belanda tentu saja menyiapkan peruntukan Lapangan Gasibu untuk kegiatan formal. Sekarang Gasibu memiliki beragam kegiatan, seperti sosial dan budaya, politik dan keagamaan. Berikut Damajani menyampaikannya (2007: 167).

"....Fungsi utama lapangan ini yang semula adalah sebagai area olah raga, telah menarik para pedagang untuk berjualan di sekitar Gasibu. Pada awalnya, pedagang berjualan pada jam-jam tertentu saja ketika ada pengunjung yang berolah raga. Namun dengan adanya fasilitas perkantoran di sekitar Lapangan Gasibu, jumlah dan lama aktivitas menjadi semakin meningkat. Beberapa kelompok pedagang bahkan berjualan sepanjang hari, terutama mereka yang skala ekonominya semakin meningkat..."

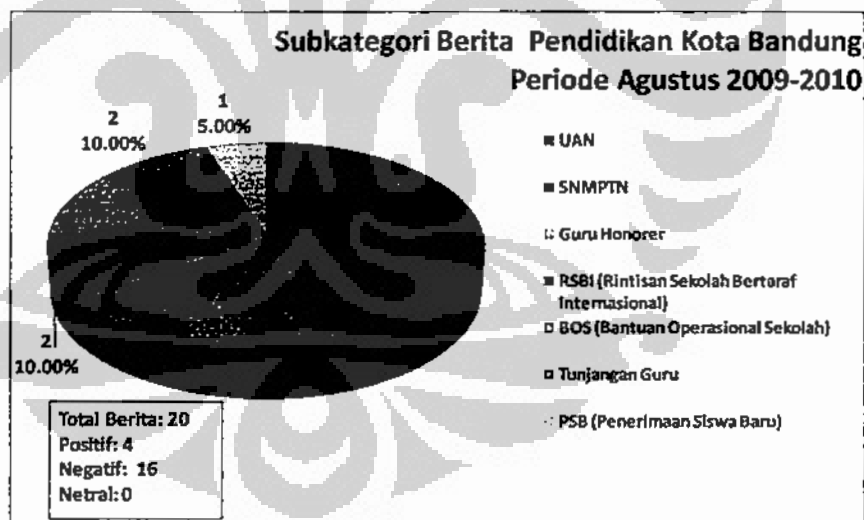
"Terjadilah beberapa sudut/kelompok pedagang di sekitar lapangan, termasuk di sepanjang jalan yang mengelilinginya. Kegiatan pasar minggu merupakan kegiatan paling unik ruang terbuka ini dan selalu dinanti oleh ribuan orang; bukan saja para penjual, melainkan juga para pembeli yang gemar berbelanja.... Pada waktu-waktu tertentu, seperti pada bulan puasa, jumlah aktor pun semakin meningkat. Mereka yang berjualan tidak hanya dari "kelas kaki lima", melainkan yang berdagang dengan menggunakan mobil dengan berbagai jenis (sedan, box, dll)."

Damajani kemudian menyimpulkan bahwaberdasarkan contoh tersebut di atas dengan adanya berbagai peristiwa/event yang berlangsung, terlihat bahwa informalitas merupakan fenomena keseharian yang terjadi di lapangan Gasibu. Hal ini juga terjadi di sebagian besar ruang publik di Kota Bandung. Informalitas juga menjadi peristiwa keseharian yang banyak menopang kehidupan masyarakat kebanyakan. Di sisi lain, keberadaan sektor informal ini terbukti sangat dibutuhkan pula oleh warga kota yang tercermin dari "hidupnya" ruang-ruang yang diisi oleh sektor ini. Aktivitas yang secara alamiah terbentuk (2007: 169). Penataan ruang kota yang baik akan menciptakan dimensi keadilan untuk semua pihak, terutama warga kota yang marjinal. Dalam kaca mata dimensi kinerja kota Lynch, penataan merupakan bagian dari penyesuaian peruntukan dengan aktivitas warga. Apalagi kondisi lahan menunjukkan adanya keterbatasan yang dapat memicu persaingan sehingga merugikan kelompok yang lemah. Penataan kawasan ini juga akan memaksimalkan dimensi peruntukan ruang (*fit*) dan sekaligus inheren didalamnya metakriteria adil karena kelompok yang lemah terwakili secara spasial. Apalagi penataan akan melindungi RTH di sekitarnya, dan tentunya berdampak pada vitalitas kota.

6.2.6 PENDIDIKAN

Kota Bandung bergerak menjadi kota industri kreatif. Industri kreatif ditopang oleh kelas kreatif. Kelas kreatif lahir dari sistem pendidikan yang kuat sebagai pondasi masyarakat. Bandung merupakan salah satu kota industri tekstil terbaik di Asia tahun 1890–an. Itu tentu berhubungan dengan produksi sumber daya manusia yang ada di Institut Tekstil Indonesia yang berlokasi di Bandung. Bandung memiliki banyak kelompok desain kreatif. Itu tentu terhubung dengan pendidikan sumber daya manusia desain kreatif, misalnya FSRD yang dimiliki ITB. Tetapi subkategori pemberitaan dari kategori pendidikan ternyata belum membangun asosiasi dengan salah satu identitas kota. Persoalan pendidikan di Bandung berdasarkan rekaman media cetak *Kompas* Agustus 2009-2010 masih berkuat kepada masalah pemenuhan kebutuhan dasar, misalnya soal UAN, honor, guru, BOS dan RSBI. RSBI mungkin merupakan isu yang lebih maju dari isu-isu sebelumnya. Total berita dalam kategori pendidikan adalah 20 berita dengan 7 subkategori. Subkategorinya adalah UAN (5 berita), SNMPTN (4 berita), guru honorer (4 berita), RSBI (2 berita), BOS (2 berita), tunjangan guru (2 berita) dan PSB (1 berita).

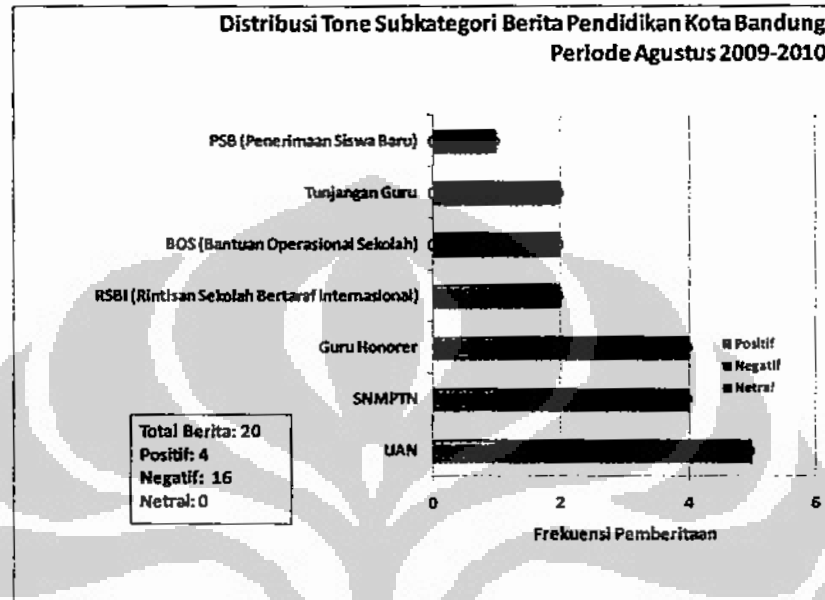
Tabel 6.20. Subkategori Berita Pendidikan Kota Bandung



Sementara itu, tone pemberitaan dominan negatif. Bahkan dari 16 berita tersebut hanya ada 4 berita yang positif. Berarti semua subkategori menyumbang berita negatif. UAN menyumbang 4 berita bertone negatif, SNMPTN 3 berita bertone negatif, guru honorer 3 berita bertone negatif, RSBI 1 berita bertone negatif, BOS 2 berita bertone negatif, tunjangan guru 2 berita bertone

negatif dan PSB 1 berita bertone negatif. Kategori ini menyumbang pencitraan negatif untuk kota Bandung walaupun kontribusinya tidak besar.

Tabel 6.21. Distribusi Tone Subkategori Berita Pendidikan Kota Bandung



Menurut Alisjahbana (2000:1), seorang pengamat ekonomi yang membahas tentang desentralisasi, sektor pendidikan merupakan salah satu sektor yang termasuk sektor pelayanan dasar yang akan mengalami perubahan secara mendasar dengan dilaksanakannya otonomi daerah dan desentralisasi fiskal, baik dari segi birokrasi kewenangan penyelenggaraan pendidikan maupun dari aspek pendanaannya. Pengaruh desentralisasi pemerintahan ini ternyata berdampak luas, termasuk pengelolaan yang dilakukan oleh pemerintah kota.

Sejak tahun 2001, Ebtanas diganti dengan penilaian hasil belajar secara nasional dan kemudian berubah nama menjadi UAN sejak 2002. Dalam UAN (Ujian Akhir Nasional), kelulusan siswa ditentukan oleh nilai mata pelajaran secara individual. Untuk dapat lulus UAN pada tahun 2003, setiap peserta didik harus memperoleh nilai minimal 3,01 pada setiap mata pelajaran dan rata-rata nilainya minimal 6,00. Pada tahun 2004, kelulusan siswa ditentukan hanya berdasarkan nilai minimal pada setiap pelajaran secara individual, yaitu 4,01 tanpa ada persyaratan nilai rata-rata minimal yang harus dicapai. Pada tahun 2007 istilah UAN berubah menjadi UN (Ujian Nasional) dengan nilai standar naik menjadi 4,25. Sedangkan pada tahun 2008, juga terjadi perubahan kebijakan kembali. Pemerintah menambahkan standarisasi nilai menjadi 5,00 dengan

penambahan mata pelajaran menjadi 6 mata pelajaran. Di dalam versi BSNP (Badan Standar Nasional Pendidikan) disebutkan bahwa kebijakan pemberlakuan UN dimaksudkan untuk mengukur pencapaian hasil belajar peserta didik melalui pemberian tes pada siswa sekolah lanjutan tingkat pertama dan sekolah lanjutan tingkat atas. Selain itu UN bertujuan untuk mengukur mutu pendidikan dan mempertanggungjawabkan penyelenggaraan pendidikan di tingkat nasional, propinsi, kabupaten, sampai tingkat sekolah (Kepmendiknas No. 153/U/2007 UN 2003/2004, pasal 3). Sedangkan fungsi dari pemberlakuan kebijakan UN adalah sebagai alat pengendali mutu pendidikan secara nasional, pendorong peningkatan mutu pendidikan secara nasional, bahan dalam menentukan kelulusan peserta didik, dan sebagai bahan pertimbangan dalam seleksi penerimaan pada jenjang pendidikan yang lebih tinggi (pasal 4) (dalam Zaini, 2010:98–99).

Ujian Nasional ini ternyata menimbulkan “kepanikan” walaupun seluruh pemangku kepentingan, siswa, guru dan sekolah mengaku tidak menunjukkan “kepanikan”. Berikut pemberitaannya.

Sekolah Berusaha Tidak Panik

Bandung, Kompas - Meski ujian nasional tahun 2010 tetap diadakan dengan sejumlah perubahan besar, sekolah berusaha agar tidak panik. Pemantapan UN pun diadakan lebih cepat dari tahun-tahun sebelumnya. "Kami yang di lapangan berusaha tidak panik, cemas, atas perubahan ini. Mau tidak mau persiapan harus tetap berjalan. Siswa dikondisikan menyesuaikan perubahan," tutur Endah Mayasari, guru SMPN 14 Kota Bandung, Selasa (1/12).

Perubahan dimaksud tidak lain soal kemungkinan dimajukannya jadwal UN dari biasanya April ke Maret. Perubahan lain adalah ketentuan teknis ujian yang kini dicampur. Artinya, dalam satu ruangan, peserta ujian bisa dari beragam kelas, mirip pelaksanaan seleksi masuk di perguruan tinggi negeri. "Ujian model teknis seperti ini bisa menurunkan moral siswa. Di tempat sendiri saja kadang mereka masih merasa tegang, apalagi kalau di tempat luar," ucap Endah. Ia juga mengkhawatirkan kebingungan para siswa saat mencari lokasi ujian itu. Ia menyayangkan, selama ini pembenahan UN yang dilakukan pemerintah melulu terkait persoalan teknis. "Yang diutak-atik hanya persoalan teknisnya, sementara esensi, misal kualitas soalnya, tidak terlalu diperhatikan," kata Koordinator Litbang Asosiasi Guru Matematika Indonesia ini.

Mengingat pelaksanaan UN bakal dimajukan, SMPN 14 Kota Bandung telah mulai memantapkan persiapan UN sejak minggu lalu. Pemantapan dilakukan dengan memberikan jam pelajaran ekstra untuk mata pelajaran yang di-UN-kan. "Semester VI ini kami praktis hanya mengulang pelajaran di kelas I dan II," ujar Endah. Rahyan Widiyanto, siswa kelas XII SMPN 14 Kota Bandung, menuturkan, meskipun masih bingung menanti kepastian UN, ia tetap berkonsentrasi mengikuti pemantapan di sekolah. "Pemantapan tiap hari. Senin sampai Jumat tambahan sejam, sedangkan hari Sabtu lima jam," ujarnya. Pemantapan UN yang lebih cepat dari jadwal semestinya juga dilakukan di SMAN 5 Kota Bandung. "Hari Sabtu yang biasanya untuk ekskul (ekstrakurikuler) diganti pemantapan," ungkap Silvia Metha (16), siswi kelas XII SMAN 5 Kota Bandung. Tahun-tahun sebelumnya, pemantapan UN biasanya dilakukan pada semester VI.

Tetap tenang

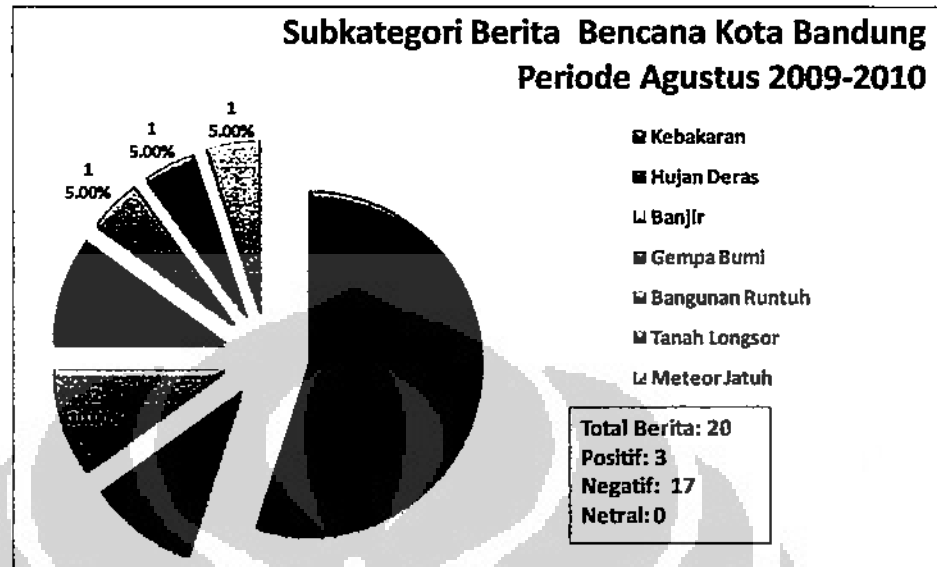
Ketua Musyawarah Kerja Kepala Sekolah SMK Se-Kota Bandung Dedi Indrayana mengatakan, sekolah harus tetap tenang menyikapi ketidakpastian UN tahun depan, termasuk soal berbagai kemungkinan perubahan format ujian. "Sekolah tidak bisa terpengaruh pro-kontra UN, harus tetap bisa berkomitmen pada peserta didik. Caranya, ya dengan persiapan semaksimal mungkin. Bagaimanapun, UN kan baik untuk pemetaan kualitas siswa," tutur Kepala SMKN 8 Kota Bandung ini. Di SMKN 8 Kota Bandung, pemantapan UN telah dilakukan sejak awal semester VI. Materi tambahan diintegrasikan ke dalam pelajaran normal. "Jam pelajarannya yang ditambah langsung, misalnya Matematika dari empat jam menjadi lima jam seminggu," ungkapnya. Kepala Dinas Pendidikan Provinsi Jawa Barat Wahyudin Zarkasyi mengatakan, sambil menunggu turunnya petunjuk teknis tentang UN tahun 2010, sekolah dan guru sebaiknya tetap bersiap menghadapi UN sebaik mungkin. (jon) (Kompas, 02/12/2009).

Ujian nasional yang memiliki tujuan baik berkembang menjadi "momok". Bahkan menurut beberapa pakar, Ujian Nasional telah menjadi sumber kekacauan sistim pendidikan nasional. Kota Bandung yang telah memiliki pencapaian pendidikan di Indonesia, yang diwakili oleh berbagai institusi pendidikan di atas, seharusnya menampilkan sebagai kota pendidikan. Tanpa disebut sebagai kota pendidikan pun, Bandung merupakan salah satu kota pilihan utama untuk meneruskan pendidikan tinggi. Dimensi kinerja kota Lynch tidak banyak bisa dipakai dalam mengevaluasi kategori ini. Akan tetapi, Bandung bisa membangun dan terus mempertahankan identitasnya sebagai kota pendidikan, kota penghasil SDM handal. Sekolah negeri dan berbagai sekolah swasta bertebaran di kota ini. Pendidikan adalah salah satu identitas kota. Karenanya, pendidikan menyumbang dimensi *sense* dalam kinerja kota yang baik versi Lynch. Sayangnya, itu juga tidak banyak terungkap dalam kategori pemberitaan ini.

6.2.7 BENCANA

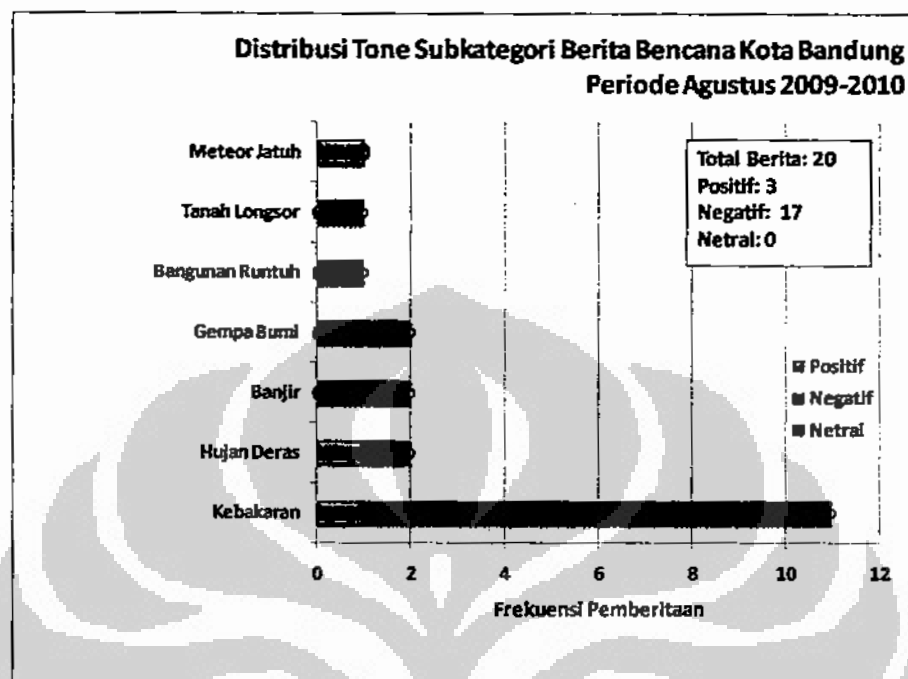
Dari 7 (tujuh) subkategori berita kategori bencana, kebakaran adalah bencana perkotaan yang disebabkan perencanaan dan perilaku yang buruk warga kota. Sementara subkategori lainnya bisa juga disebabkan perencanaan dan perilaku buruk warga tetapi sumbangan perilaku alam juga ikut menentukan. Hujan deras tidak bisa dikelola manusia yang bisa menyebabkan terjadinya banjir. Apalagi gempa bumi, tanah longsor dan meteor jatuh kendali alam lebih menentukan. Karenanya, pembahasan subkategori ini lebih melihat kepada bencana perkotaan, yaitu kebakaran.

Tabel 6.22. Subkategori Berita Bencana Kota Bandung



Ada 20 berita tentang kategori kebakaran dengan 7 subkategori. Subkategori yang dominan adalah kebakaran (11 berita) melebihi separoh total berita dalam kategori ini. Sisanya adalah subkategori hujan deras (2 berita), banjir (2 berita), gempa bumi (2 berita), bangunan runtuh (1 berita), tanah longsor (1 berita) dan meteor jatuh (1 berita). Secara umum, kategori ini tidak signifikan. Secara kategori tidak memiliki pengaruh besar dalam pencitraan kota.

Tabel 6.23. Distribusi Tone Subkategori Berita Bencana Kota Bandung



Dari 20 berita tersebut, dominasi negatif tinggi. Ada 17 berita bertone negatif dan 3 berita bertone positif. Subkategori kebakaran menyumbang separuh berita bertone negatif, yaitu 10 berita. Berikut salah satu berita kebakaran tersebut.

Terus Waspada Saat Kawan Jadi Lawan

Kecil jadi kawan, besar jadi lawan. Itulah pepatah yang paling tepat untuk api. Berkat api, berbagai aspek kehidupan manusia terbantu, dari memasak hingga proses produksi. Namun, api bisa membawa bencana saat merambat tidak terkendali. Saat itulah ia berganti nama menjadi kebakaran. Untuk Kota Bandung yang berpenduduk 2,7 juta jiwa, kebakaran menjadi salah satu ancaman yang patut dikhawatirkan. Menurut Kepala Dinas Kebakaran Kota Bandung Prijo Soebianto, penanganan kebakaran di Kota Bandung tidak bisa maksimal karena beberapa faktor. Perilaku masyarakat yang kurang berhati-hati menjadi salah satu penyebabnya.

"Dalam tiga tahun terakhir kasus kebakaran yang disebabkan kompor gas terus meningkat. Kebakaran akibat arus pendek listrik menurun, tapi jumlahnya tetap dominan," ujar Prijo. Beberapa kasus kebakaran yang melibatkan tabung elpiji ukuran 3 kilogram seharusnya membuat warga sadar harus ekstra hati-hati memperlakukan tabung gas. Penyebab utama kebakaran umumnya adalah kebocoran pada saluran regulator elpiji. Banyak penanganan tabung elpiji yang kurang tepat, seperti menindih regulator dengan barang berat atau melilit leher saluran regulator dengan karet gelang. Adapun kebakaran yang disebabkan arus pendek listrik biasanya terjadi di atas plafon rumah akibat kabel yang terbakar. Semakin kecil diameternya, kabel semakin rentan panas dan terbakar bila menanggung beban daya berlebih.

Ia menjelaskan, kesalahan ini tidak melulu dilakukan warga di rumah, tetapi juga pelaku usaha. Dia menceritakan kebakaran sebuah tempat usaha fotokopi di pinggir jalan dengan 12 mesin fotokopi. Begitu ditengok ke atas plafon, ternyata diameter kabel yang digunakan tidak sesuai dengan beban daya yang mengalir.

Keterbatasan

Di tengah upaya Dinas Kebakaran Kota Bandung menekan angka kebakaran, mereka terhambat keterbatasan peralatan. Prijo menuturkan, Kota Bandung hanya memiliki 19 mobil pemadam kebakaran. Empat unit di antaranya sudah menjadi rongsokan. Dengan standar internasional satu mobil pemadam kebakaran untuk menjaga 10.000 jiwa, berarti hanya 1,5 juta jiwa dari total 2,7 juta warga Kota Bandung yang terlindungi. Ditambah lagi mobil pemadam kebakaran hanya punya waktu 15 menit untuk mencapai sasaran karena kebakaran yang ditinggalkan selama 15 menit bisa mencapai 1.200 derajat celsius. Dalam waktu 15 menit Dinas Kebakaran Kota Bandung hanya mampu melindungi wilayah dengan radius 3,5 kilometer dari kantornya. Radius itu pun belum menjangkau seluruh wilayah Kota Bandung, seperti Sukajadi, Babakan Asih, atau Cibiru. Pasukan pemadam kebakaran di Kota Bandung saat ini hanya berjumlah 133 orang, padahal idealnya 4.050 orang. Kekurangan itu diisi dengan pelatihan sukarelawan tanggap kebakaran dan sosialisasi kepada masyarakat untuk pencegahan kebakaran. Keterbatasan itu tidak harus menjadi pembenaran untuk menurunkan kewaspadaan. Pasalnya, tiga bulan paling rawan sepanjang tahun adalah Agustus, September, dan Oktober. Dalam lima tahun terakhir kasus kebakaran pada tiga bulan itu selalu lebih tinggi daripada sembilan bulan lain. (Didit Putra Erlangga Rahardjo) (Kompas, 10/05/2010)

Kebakaran di kota Bandung disebabkan perilaku warga yang kurang hati-hati dan tidak taat aturan. Ketidakhati-hatian dalam pemakaian kompor gas 3 kg menyebabkan kompor meledak dan menyebabkan terjadinya kebakaran. Sementara itu, pemakaian listrik dan instalasinya yang tidak sesuai menyebabkan arus pendek dan terjadi kebakaran. Sedangkan Dinas Kebakaran Kota Bandung memiliki berbagai keterbatasan. Keterbatasan tersebut adalah jumlah mobil pemadam kebakaran hanya 19 unit dan 4 unitnya sudah menjadi rongsokan. Berdasarkan data, jumlah kebakaran di kota Bandung terus meningkat.

Kebakaran adalah ancaman terhadap vitalitas kota, terutama warga, karena bisa kehilangan nyawa. Penduduk Bandung 2,7 juta jiwa sedangkan mobil pemadam kebakaran yang berfungsi hanya 19 unit. Ini menyebabkan upaya pemadaman menjadi sulit dilakukan apalagi di lokasi-lokasi pemukiman berpenduduk padat. Vitalitas kota terutama elemen *safety* jelas-jelas terus menerus terancam. Ancaman tersebut ditujukan bagi warga kota kelas menengah ke bawah yang bermukim di kawasan padat. Keterbatasan kemampuan pemerintah kota untuk mengatasi kebakaran tentu merugikan pihak kelompok masyarakat tersebut.

6.2.8 ANGGARAN DAERAH

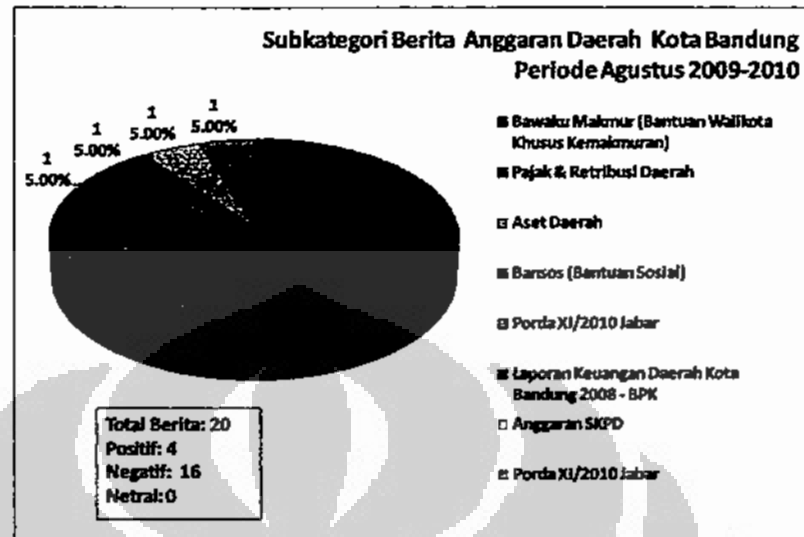
Dari 20 berita kategori anggaran daerah, tidak ada subkategori yang menunjukkan arah politik anggaran kota Bandung untuk pengembangan ruang. Misalnya, pentaan kawasan tertentu untuk kepentingan pedagang kecil, pembangunan RTH atau ruang publik. Politik anggaran pemerintah kota diarahkan kepada pemberian bantuan permodalan kepada masyarakat menengah ke bawah. Sedangkan kategori lain menceritakan pajak-retibusi dan aset daerah. Menurut Kurniasih, Undang-Undang Nomor 32 tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah telah mengarahkan bahwa penentuan skala prioritas diharapkan tidak lagi hanya ditentukan oleh

besaran nilai dari masing-masing kegiatan, tetapi lebih berorientasi pada *output* dan *outcome* yang dikehendaki. Prinsip *value for money* mungkin dapat digunakan ketika penyusunan alokasi anggaran dilakukan. Dengan demikian, penentuan alokasi anggaran untuk kegiatan yang diprioritaskan dapat mempertimbangkan nilai ekonomi, efisiensi, dan efektivitas penggunaan anggaran (2005:73).

Kurniasih menambahkan, Ekonomi berkaitan dengan pemilihan dan penggunaan sumber daya dalam jumlah dan kualitas tertentu pada harga yang paling murah. Efisiensi berarti bahwa penggunaan dana masyarakat harus dapat menghasilkan *output* dan *outcome* yang maksimal. Efisiensi berarti bahwa penggunaan anggaran tersebut harus mencapai target-target atau tujuan kepentingan publik. Selanjutnya, setelah skala prioritas disusun, maka perlu ada rentang waktu (*time schedule*) yang disepakati oleh seluruh *stakeholders* sehingga *output* dari penggunaan anggaran tersebut dapat dievaluasi (2005:73).

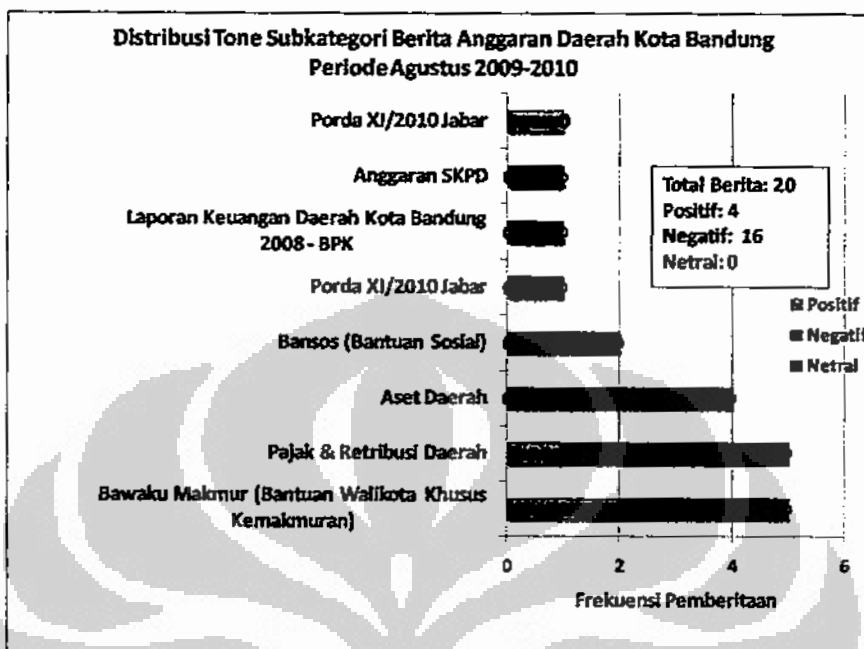
Dari total 20 berita terbagi atas subkategori Bawaku Makmur (5 berita), pajak dan retribusi daerah (5 berita), bantuan sosial (2 berita), laporan keuangan daerah (1 berita), anggaran SKPD (1 berita) dan Porda (1) berita. Jumlah berita ini tidak signifikan untuk membangun citra kota. Tetapi isi dari berita-berita sangat penting karena pengalokasian anggaran menunjukkan keberpihakan pemerintah kota dan kemampuan manjerial dalam mengelola kota. Apalagi pemerintah kota harus menghindari pengalokasian anggaran bersifat pemberian karena hal tersebut akan mematikan kreativitas dan produktivitas warga.

Tabel 6.24. Subkategori Berita Anggaran Daerah Kota Bandung



Dari 20 berita tersebut, ada 16 berita bertone negatif dan 4 berita bertone positif. Berita yang banyak menyumbang tone negatif adalah subkategori pajak dan retribusi daerah (4 berita), Bawaku Makmur (3 berita), aset daerah (4 berita) bantuan sosial (2 berita), Porda (1 berita), laporan keuangan daerah (1 berita), dan anggaran SKPD (1 berita). Sedangkan subkategori dengan berita positif adalah Bawaku Makmur (2 berita), pajak dan retribusi (1 berita) dan Porda (1 berita).

Tabel 6.25. Distribusi Tone Berita Anggaran Daerah Kota Bandung



Berikut berita yang bertone negatif.

Jangan Sekadar Bagi-bagi Uang

BANDUNG, KOMPAS - Program Bantuan Wali Kota Khusus untuk Kemakmuran (Bawaku Makmur) diharapkan tidak berujung pada pembagian uang kepada masyarakat. Pemerintah Kota Bandung perlu memberi pengetahuan tentang dunia usaha sebelum masyarakat menerima bantuan itu. "Sebelum seseorang menerima bantuan, hendaknya ia mengerti bagaimana cara mengembangkan usaha. Setelah bantuan cair, masih perlu ada pengawasan dari tenaga ahli maupun pemerintah sendiri," kata guru besar Fakultas Ekonomi Universitas Padjadjaran, Ina Primiana, Minggu (27/6) di Bandung.

Menurut Ina, pengetahuan akan dunia usaha berperan penting dalam mencapai tujuan program ini, yaitu mengembangkan ekonomi kerakyatan yang adil. Hal mendasar dalam pengembangan usaha, seperti menentukan komoditas dan lokasi serta menilai kemampuan pasar, wajib dimengerti oleh penerima bantuan. "Tanpa pengetahuan itu, uang Rp 500.000 per orang tidak akan menjadi apa-apa. Melihat situasi seperti sekarang, harga kebutuhan pokok mahal dan menjelang tahun ajaran baru, uang itu hanya akan habis dikonsumsi," ujarnya. Pemantauan juga perlu dilakukan setelah bantuan cair. Melalui pemantauan akan diketahui kendala yang dihadapi penerima bantuan sehingga bisa ditemukan solusinya. Menurut Ina, kalangan akademisi dan aparat pemerintah bisa terjun langsung memonitor pemakaian bantuan tersebut.

Ketua Komisi A DPRD Kota Bandung Haru Suandharu juga menyeru kepada pemerintah agar program ini tidak sebatas membagi-bagi uang. Menurut dia, apa yang terjadi sejak 2007, konsep program ini seperti Sinterklas yang membagi hadiah secara cuma-cuma. "Tujuan dari program ini sebenarnya cukup bagus. Namun, mekanismenya perlu diperbaiki. Kami mengusulkan agar pemerintah tidak membagi ikan, melainkan pancingnya," kata Haru. Ia lebih setuju jika nominal bantuan perorangan Rp 500.000 diperbesar dengan anggaran yang pasti ditambah. Namun, dengan penumbuhan nominal itu, harus ada pelatihan berbisnis bagi penerima. Ia merancang penyaluran bantuan melalui bank perkreditan rakyat.

Pinjaman lunak

Wali Kota Bandung Dada Rosada menyatakan, program Bawaku Makmur adalah upaya pemerintah meringankan beban masyarakat dalam pemenuhan kebutuhan dasar hidup, terutama di bidang ekonomi. "Dengan perekonomian yang membaik, diharapkan masyarakat bisa menunjang kebutuhan hidupnya," kata Dada. Sejak digulirkan pada 2007 hingga Juni 2010, pemerintah telah mengucurkan dana Rp 55.029.887.000 untuk 85.780 penerima bantuan. Selain untuk perorangan, bantuan ini juga diperuntukkan bagi organisasi, seperti koperasi. Asisten Daerah Bidang Administrasi Perekonomian dan Pembangunan Kota Bandung Ubad Bachtiar menuturkan, pengaju bantuan mengalami peningkatan. Pada tahap pertama 2007 tercatat 56.693 proposal dengan 5.722 proposal di antaranya ditolak. Pencairan tahap itu dilakukan hingga akhir 2008.

Pada pembukaan pengajuan proposal tahap kedua 2009 jumlahnya melonjak menjadi 184.525 proposal dan 45.464 proposal di antaranya ditolak. Pencairan dana tahap itu baru mencakup 34.761 proposal dengan nilai total Rp 18,5 miliar. Jadi, untuk program tahap kedua pemerintah masih menyisakan 104.300 proposal. "Diharapkan pencairan akan tuntas pada 2011. Untuk itu, kami menutup sementara pengajuan proposal hingga setidaknya 2011," ujar Ubad. Mantan Direktur PD Pasar Bermartabat ini menambahkan, pemerintah akan memperbaiki konsep program dengan mengubah dari bentuk hibah menjadi pinjaman lunak. (HEI) (Kompas, 28/06/2010).

Kurniasih menjelaskan bahwa untuk membangun dan menata sebuah kota secara manusiawi membutuhkan 3 (tiga) persyaratan utama. *Pertama*, partisipasi dan keterlibatan warga kota dalam mengambil keputusan, yang berarti mendengarkan aspirasi. Aspirasi yang dimaksud di sini harus muncul dari bawah guna memperkuat basis pengakuan akan aktivitas dan proyek pembangunan yang sedang berjalan. *Kedua*, mempertimbangkan skala prioritas pembangunan kota. Skala prioritas sebuah proyek pembangunan bisa dinilai dari urgensitasnya, segi kemanfaatan, aspek pemeliharaan, cakupan masyarakat yang mendapatkan manfaat dari proyek pembangunan itu, dan kemampuan sumber daya. Sejauh ini proyek pembangunan yang dijalankan oleh Pemerintah Kota (Pemkot) Bandung perlu dikritisi lagi dari aspek tersebut, mulai dari bagaimana penanganan sampah kota, penanganan masalah banjir, penanganan reklame di dalam kota, perbaikan fasilitas umum dan fasilitas sosial, perbaikan layanan birokrasi kota dan lain sebagainya. *Ketiga*, pembangunan kota harus mempertimbangkan unsur keadilan (2005:73).

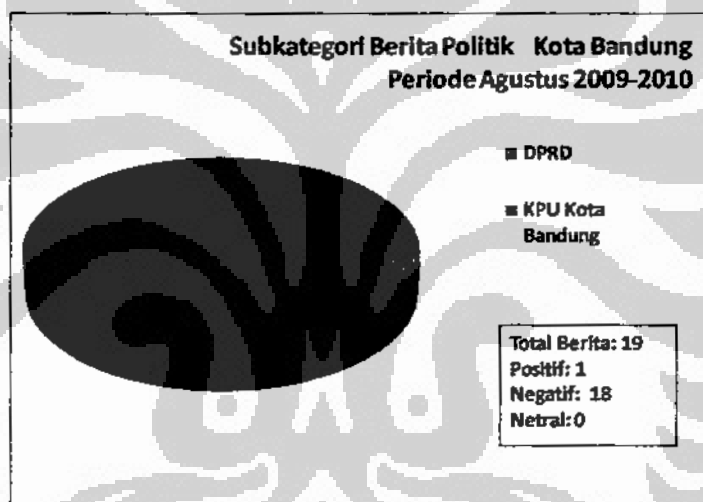
Dana Bawaku Makmur menunjukkan bahwa pemerintah kota mencoba membangun partisipasi warga dalam membangun ekonomi dengan menggulirkan dana tersebut. Pemerintah kota juga menunjukkan keberpihakan dengan mengalokasikan anggaran kepada kelompok masyarakat menengah ke bawah. Itu terlihat dari besaran anggarannya yang hanya 500 ribu rupiah. Akan tetapi persoalannya muncul ditingkat efisiensinya, yaitu output dan outcomes yang diharapkan. Akhirnya, dana ini hanya menjadi konsumsi warga kota untuk kebutuhan sehari – hari. Apalagi jumlahnya yang terlalu kecil dijadikan sbgai modal usaha. Dan pemerintah kota juga tidak memiliki alat ukur yang jelas dalam implementasinya. Karena ini masalah kebijakan, dimensi kinerja kota Lynch tidak banyak bisa berbicara. Dimendi yang masih bisa mengevaluasi masalah

ini adalah metakriteria keadilan. Dimensi metakriteria adal bisa melihat alokasi anggran peruntukan secara spasial atau mengalihkan anggaran untuk melakukan pembangunan dengan perspektif spasial, seperti perbaikan kampung kumuh dan pembuatan akses yang akan mendorong aktivitas ekonomi warga. Sayangnya hal tersebut tidak ada malahan metakriteria ini ternyata bertabrakan dengan metakriteria lainnya, yaitu efisiensi. Dana tersebut tidak efisien dalam penggunaannya sehingga sasaran tidak tercapai.

6.2.9 POLITIK

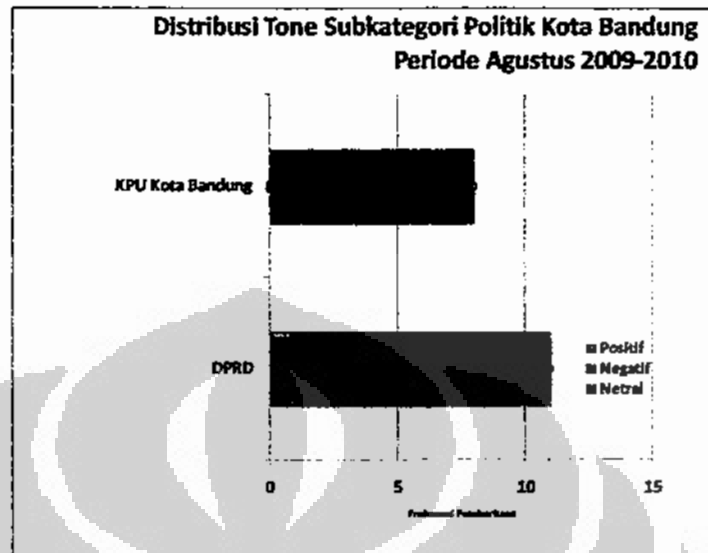
Dalam kategori politik, ada 19 berita dengan 2 (dua) subkategori, yaitu DPRD dan KPU Kota Bandung. Jumlah berita subkategori DPRD adalah 11 berita subkategori KPU 8 berita.

Tabel 6.26. Subkategori Berita Politik Kota Bandung



Menariknya, dari 2 subkateagori tersebut hampir seluruh berita bertone negatif kecuali 1 berita di subkategori DPRD. Berita tersebut adalah tentang penetapan ketua DPRD kota Bandung terpilih. Sisanya berita bertone negatif tentang uang saku anggota DPRD, ketidakdisiplinan berkantor, mobil dan laptop anggota DPRD, gaji, alat kelengkapan dan lainnya. Ini semua hanya menunjukkan kepentingan pribadi dan golongan anggota dewan tersebut, dan jauh dari aspirasi warga.

Tabel 6.27. Distribusi Tone Subkategori Politik Kota Bandung



Fungsi utama DPRD adalah budgeting dan pengawasan. Kedua fungsi tersebut merupakan tolok ukur kinerja DPRD. Akan tetapi, kinerja-kinerja tersebut belum muncul dalam pemberitaan. Menurut Simabura, buruknya kinerja anggota DPRD tidak lepas dari peran partai politik tempat para anggota legislatif berasal. Diakui bahwa sampai saat ini proses demokratisasi dalam tubuh partai politik berjalan sangat lamban. Diperlukan mekanisme internal yang lebih demokratis tidak hanya dalam penentuan kebijakan partai tapi juga terkait dengan penentuan calon anggota legislatif. Publik sangat mengetahui manakala partai akan melakukan rekrutmen calon anggota legislatif maka isu politik uang selalu muncul, maraknya nepotisme, memperdagangkan nomor urut (tidak hanya bagi kalangan eksternal bahkan di internal partai pun terjadi). Peranan elit dalam partai sangat menentukan nasib seseorang untuk dapat dicalonkan sebagai anggota legislative (2009:10).

Anggota-anggota DPRD Bandung mendapatkan perhatian dari kelompok kritis. Hari pertama pelantikannya, berbagai kelompok masyarakat telah melakukan demonstrasi. Berikut beritanya.

Unjuk Rasa Warnai Pelantikan

Bandung, Kompas - Unjuk rasa sekitar 100 mahasiswa mewarnai pelantikan 50 anggota DPRD Kota Bandung, Rabu (5/8). Mereka menuntut anggota DPRD Kota Bandung yang baru dilantik lebih mengedepankan kepentingan rakyat dan mendorong adanya pemerintahan yang bersih. Pengunjuk rasa berasal dari Badan Eksekutif Mahasiswa (BEM) Bandung Raya dan Kesatuan Aksi Mahasiswa Muslim Indonesia (KAMMI) Bandung. Awalnya mereka ingin bertemu dengan perwakilan anggota DPRD Kota Bandung, tetapi dihadang polisi yang menjaga pelantikan.

"Dulu waktu kampanye, kalian mendatangi kami, rakyat. Sekarang tidak satu pun dari kalian mau menemui kami," kata Hilal, salah satu anggota KAMMI. Fakhruddin Isfron dari BEM Bandung Raya mengatakan, DPRD harus ikut berupaya menuntaskan penanganan berbagai kasus dugaan korupsi yang sampai sekarang tidak jelas. Selain itu, mereka juga menuntut agar perilaku aparat diperbaiki. Berjalan lancar

Pelantikan 50 anggota DPRD Kota Bandung oleh Kepala Pengadilan Negeri Bandung Kresna Menon berjalan lancar. Gubernur Jabar Ahmad Heryawan batal hadir dan sambutannya dibacakan Wali Kota Bandung Dada Rosada. Dalam kesempatan sama, Tomtom Dabbul Qobar dari Partai Demokrat dan Tedy Rusmawan dari Partai Keadilan Sejahtera diangkat sebagai ketua sementara dan wakil ketua sementara DPRD Kota Bandung. Tomtom mengatakan, dia dan Tedy bertugas membentuk fraksi-fraksi, tata tertib DPRD, dan memfasilitasi susunan pemimpin definitif DPRD Kota Bandung. "Dalam waktu dekat, kami segera menggelar rapat," katanya. Sembilan anggota DPRD Kota Bandung merupakan perempuan. Dari 50 anggota tersebut, 14 orang di antaranya adalah wajah lama.

Sekretaris DPRD Kota Bandung Ebet Hidayat mengatakan, dalam dua-tiga hari ke depan aktivitas di Gedung DPRD Kota Bandung masih sepi. Selain acara syukuran, selama 10-12 Agustus para wakil rakyat itu akan mengikuti orientasi atau pembekalan di Hotel Lido, Sukabumi. Materi orientasi antara lain tentang susunan dan kedudukan, tata pemerintahan, dan keuangan DPRD. Acara ini membutuhkan dana Rp 275 juta, termasuk uang saku anggota DPRD Rp 1,1 juta per hari per orang. Cimahi belum... (MHF/ELD) (Kompas, 06/08/2009).

Berita tersebut memperkuat stigma tentang DPRD. Apalagi dalam kategori politik, pemberitaan subkategori ini didominasi berita negatif. Berita negatif yang menggambarkan kinerja DPRD ini membahayakan seluruh dimensi kinerja kota. DPRD adalah mitra eksekutif dalam penetapan berbagai kebijakan. Apalagi hak untuk menyetujui anggaran yang merupakan darah bagi berlangsungnya roda kota ada di tangan DPRD. Dari dimensi kinerja kota Lynch, masalah ini memang sulit untuk dievaluasi. Apalagi anggota DPRD belum membuat kebijakan.

6.2.10 TATA BANGUNAN

Berita kategori tata bangunan didominasi oleh pemberitaan tentang bangunan cagar budaya. Bangunan cagar budaya selama ini telah menjadi identitas kota Bandung. Gedung Sate, Gedung Merdeka, Sasana Budaya Ganesha (Sabuga) yang merupakan aula ITB, dan gedung-gedung lainnya telah menjadi penanda kota. Bangunan ini adalah peninggalan kolonial Belanda. Berdasarkan penelitian tahun 2007, ada 38 bangunan peninggalan Belanda yang merupakan cagar budaya yang telah menjadi objek wisata. Bangunan-bangunan tersebut sebagai berikut:

Tabel 6.28. Objek Wisata Bangunan Bersejarah di Bandung

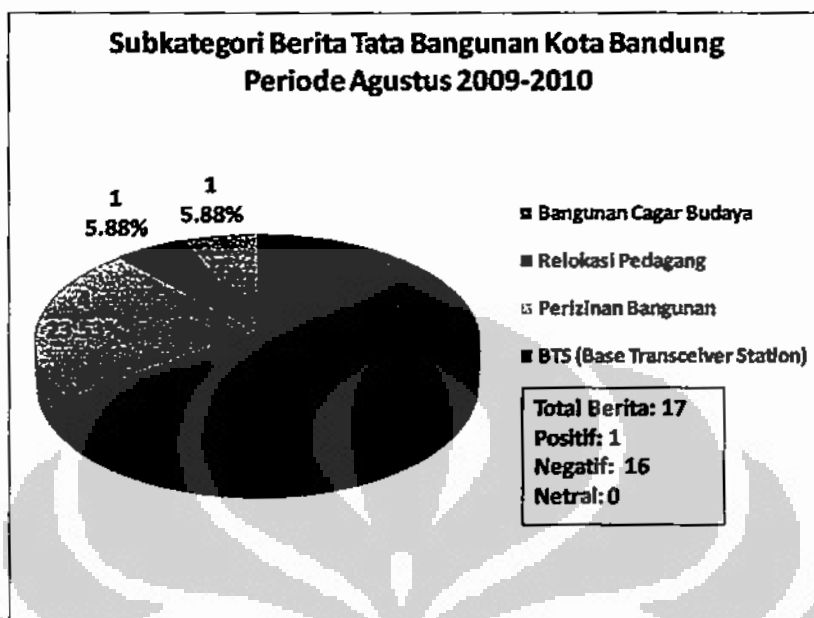
(dalam Suryani dan Logayah, Tt:11- 12)

No	Objek Wisata	Alamat
1.	Balai Kota Pemerintah Bandung	Jalan Aceh
2.	Gedung Kologdam (Jaar Beurs)	Jalan Aceh
3.	Gedung Merdeka	Jalan Asia Afrika
4.	Hotel Preanger	Jalan Asia Afrika
5.	Savoy Homann Hotel	Jalan Asia Afrika

6.	Kantor Pos Besar	Jalan Asia Afrika
7.	Toko Kopi Aroma	Jalan Banceuy
8.	Gedung Rumentang Siang	Jalan Baranang Siang
9.	Gedung SMA 3 dan SMA 5	Jalan Belitung
10.	Museum Asia Afrika	Jalan Braga
11.	Gedung Bioskop Majestic (AACC)	Jalan Braga
12.	Hotel Braga	Jalan Braga
13.	Toko Sarinah	Jalan Braga
14.	Landmark Building	Jalan Braga
15.	Pabrik Kina	Jalan Cicendo
16.	Mesjid Cipaganti	Jalan Cipaganti
17.	Pendopo Kabupaten	Dalem Kaum
18.	Museum Geologi	Jalan Diponegoro
19.	Gedung Sate	Jalan Diponegoro
20.	Gedung Dwiwarna	Jalan Diponegoro
21.	Gedung ITB	Jalan Ganesa
22.	Gedung SMPN 5	Jalan Jawa
23.	Tiga Villa	Jalan Juanda
24.	Gedung SMAN 1 dan SMAK Dago	Jalan Juanda
25.	Pembangkit Listrik Tenaga Air Pakar	Jalan Dago
26.	Kantor/Gudang PJKA	Jalan Kebon Jati
27.	Bandung Milk Centre	Jalan Kebon Sirih
28.	Gedung Kodam III	Jalan Kalimantan
29.	Vihara Setia Budi	Jalan Kelenteng
30.	Pertokoan Cina	Jalan Kelenteng
31.	Museum Mandala Wangsit Siliwangi	Jalan Lembong
32.	Gedung FO Heritage	Jalan Martadinata
33.	Dinas Pariwisata Jabar	Jalan Martadinata
34.	Polwiltabes Bandung	Jalan Merdeka
35.	Gedung Santa Angela	Jalan Merdeka
36.	Kediaman Gubernur Jawa Barat	Jalan Otto Iskandardinata
37.	Guest House Villa Merah	Jalan Taman Sari
38.	Rektora UPI/Villa Isola	Jalan Setia Budi

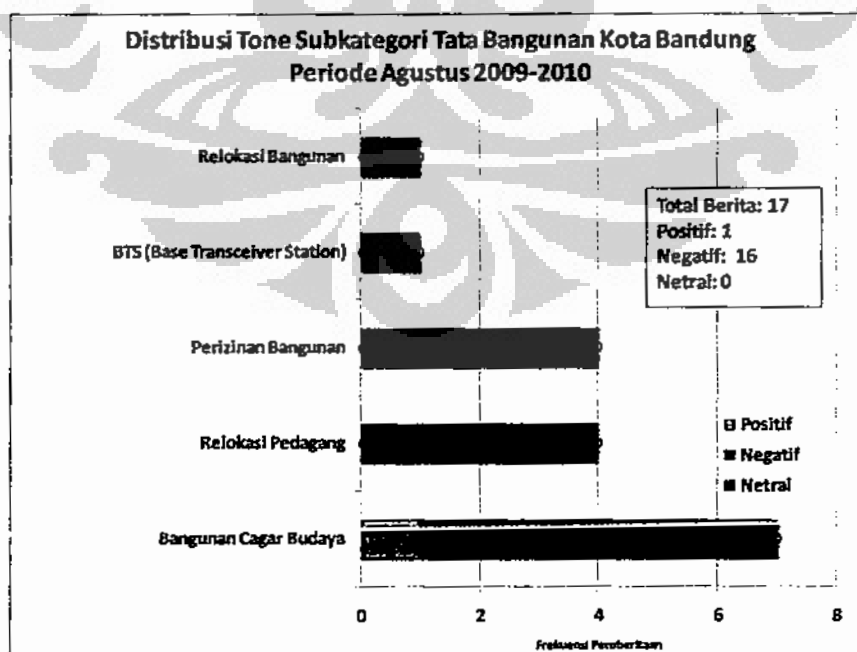
Semua bangunan tersebut adalah peninggalan Belanda yang telah menjadi identitas kota. Beberapa bangunan tersebut “tengah terancam”. Apalagi bangunan-bangunan tersebut telah mapan menjadi identitas kota. Gangguan terhadap bangunan tersebut akan melemahkan citra kota. Dalam kategori tata bangunan ada 17 berita dengan 5 subkategori. Subkategori dengan pemberitaan terbanyak adalah bangunan cagar budaya (7 berita), relokasi pedagang (4 berita), perizinan bangunan (4 berita), BTS (1 berita) dan relokasi bangunan (1 berita).

Tabel 6.29. Subkategori Berita Tata Bangunan Bandung



Dari 17 berita tersebut, ada 16 berita negatif dan 1 berita positif. Subakategori terbanyak menyumbang berita negatif adalah bangunan cagar budaya, yaitu sebanyak 6 berita. Sisanya, semua subkategori menyumbang berita negatif. Kategori ini akan menyumbang terhadap citra negatif kota.

Tabel 6.30. Distribusi Tone Subkategori Tata Bangunan Kota Bandung



Ancaman terhadap identitas kota, dalam dimensinya Lynch disebut *sense*, muncul dalam berita berikut. Ancaman tersebut berawal kurangnya perencanaan dan jebakan komersialisasi yang menyebabkan terkalahkan identitas kota.

Bangunan Tua yang Kini Dalam Dilema

Oleh Rini Kustiasih

Seperti kehidupan warga kota yang dinamis, bangunan-bangunan tua peninggalan Belanda di Kota Bandung turut beralih rupa seiring dengan perkembangan zaman. Pada awal abad ke-18 hingga pertengahan abad ke-19 bangunan itu mencirikan kekuasaan kolonial. Kini, pada era komersialisasi, bangunan tua itu berfungsi menarik pembeli. Deretan rumah tinggal kelompok Eropa di kawasan Dago, misalnya, dalam kurun waktu 10 tahun terakhir berubah menjadi kawasan hunian elite dan pusat perbelanjaan. Rumah dan bangunan berdesain arsitektur art deco, yang beberapa di antaranya bercampur desain dari Tiongkok, beralih rupa menjadi factory outlet (FO) dan distribution outlet (distro). Beberapa di antaranya menjadi restoran dan hotel.

Entah bagaimana mulanya bangunan itu bisa berpindah tangan ke pengusaha. Yang pasti, geliat perdagangan yang sering diidentikkan dengan pesatnya kreativitas telah mengubah wajah Bandung. Bangunan tua yang dulu mencirikan Bandung sebagai pusat kolonial, bahkan hampir menjadi ibu kota Hindia Belanda, kini tidak mencirikan apa pun, kecuali memberikan nilai tambah komersialisasi. Ketua Bandung Heritage Harastoeti D Hartono menyebutkan, alih fungsi bangunan tua yang tergolong cagar budaya tidak dilarang asalkan perubahan itu tidak merusak bentuk aslinya. Ia mencontohkan House of Donatello di Jalan Ir H Djuanda (Dago) Nomor 404 sebagai bangunan tua yang relatif terawat dan bisa menyeimbangkan nilai sejarah dan semangat dunia bisnis.

Rumah bekas dokter bedah Belanda itu dari luar masih seperti aslinya. Tiga pilar besar menyangga atap rumah di bagian depan. Bagian atap yang menyerupai rumah joglo, sebagai bukti desain Indo-Eropa, juga masih gagah. Di bagian dalam rumah pengunjung akan disuguhi puluhan pilar besar khas Romawi. Jangan heran, memasuki House of Donatello, pengunjung seperti berada di rumah kaca. Deretan sepatu dengan harga Rp 65.000-Rp 600.000 memantulkan bayangannya dari kaca satu ke kaca lain. "Suasana klasik bangunan tua memang menjadi daya tarik tersendiri bagi pembeli dan pelanggan ketika berbelanja di sini," kata Pepi Patimah, Supervisor House of Donatello Dago, Jumat (9/4) di Bandung. Suasana belanja yang nyaman dan khas secara tidak langsung akan menaikkan citra toko dan pada akhirnya menggenjot pendapatan. Jika dalam sehari rata-rata ada 20 pembeli dengan harga sepatu Rp 100.000, toko itu minimal bisa meraih Rp 2 juta per hari.

"Genosida budaya"

Namun, persoalan redupnya identitas kota membayangi alih fungsi bangunan tua. Pegiat Common Room, Gustaff Iskandar, mengistilahkan fenomena lenyapnya bangunan tua sebagai "genosida budaya". Tidak ingin bertujuan romantis, pelestarian bangunan tua justru berfungsi edukatif bagi generasi selanjutnya. "Bangunan itu dulu mewakili Bandung sebagai salah satu pusat jajahan terbesar. Jangan sampai itu terulang. Sayangnya, kini kita menghadapi penjajah baru berupa komersialisasi yang berlebihan," ujarnya. Gustaff membandingkan kondisi bangunan tua di negara Eropa yang dijadikan tempat distribusi pendidikan dan budaya.

Perry Trisianto, pemilik bangunan FO Victoria di Jalan Ir H Djuanda, mengemukakan, selama ini rumah tua yang dibelinya acap kali disebut sebagai bangunan cagar budaya. Ia dituntut melestarikan bangunan itu. "Persoalannya, kami sebagai pengusaha dituntut untuk itu, tetapi tidak pernah ada insentif dari pemerintah, semisal kemudahan pajak atau bantuan cat dan sebagainya," ujarnya. Pemerintah kota, pengusaha, dan warga perlu bersama-sama menjaga keseimbangan kepentingan bisnis dan kelestarian identitas kota. Sebab, jika hal terakhir itu hilang, Bandung bakal kehilangan salah satu daya tariknya (Kompas, 10/04/2010).

6.3 PLACE MARKETING BANDUNG

6.3.1 CITRA KOTA BANDUNG

Citra Bandung sebagai “*Paris van Java*” tidak terungkap dalam berbagai pemberitaan tersebut. Bandung sebagai kota yang terkenal dengan kemolekan alamnya juga tidak terungkap dalam berbagai pemberitaan di atas. Pemberitaan tidak mampu menjadi navigasi bagi seseorang untuk memahami Bandung sesuai dengan citra Bandung yang selama ini dikenal publik. Pemberitaan media cetak telah membangun agenda yang negatif terhadap kota ini.

Penyebabnya adalah pemberitaan belum memberikan pengetahuan yang lengkap tentang kota Bandung. Karena belum lengkapnya informasi tentang Bandung sulit menggambarkan perasaan warga tentang kota tersebut, evaluasi mereka terhadap kota dan keputusan beraktivitas. Akan tetapi, beberapa informasi dari beberapa kategori, misalnya transportasi dan lingkungan, mulai menunjukkan beberapa pemahaman. Kategori transportasi memberikan pengetahuan kondisi jalan dan angkutan umum kota yang tidak memadai sehingga menyebabkan ketidaknyamanan untuk warga. Pemahaman ini baru bersifat kognitif, afektif dan evaluatif, belum bisa mengantarkan kepada behavioral warga. Tetapi sepertinya warga tidak memiliki pilihan dalam menentukan lokasi, dalam kasus ini jalan, yang dilalui karena berbagai keterbatasan. Keterbatasan jalan alternatif, angkutan umum dan keterbatasan individual.

Berdasarkan pendekatan *star model*, Bandung adalah kota yang kaya citra. Rentangnya panjang karena ada 26 kategori yang muncul dari total pemberitaan tentang kota Bandung selama Agustus 2009–2010. Walaupun kaya citra, Bandung belum memiliki citra yang menonjol sebagai suatu kota. Kategori-kategori tersebut tidak memiliki jumlah berita yang memadai untuk membangun citra yang menonjol. Misalnya, 3 (tiga) kategori-kategori dengan berita terbanyak adalah transportasi dan perhubungan (46 berita), tata ruang (42 berita), dan ekonomi dan perdagangan (33 berita). Jumlah berita-berita tersebut tidak memadai jika berita-berita tersebut dibagi perminggu selama setahun, maka tidak ada satu pun kategori yang mampu memunculkan 1 (satu) berita per minggu (52 minggu). Apalagi berita-berita tersebut bisa muncul per hari (365 hari). Untuk membangun citra yang kuat, suatu pesan atau suatu berita perlu tampil berulang-ulang. Karenanya, ada kebutuhan agar citra suatu kota menonjol, maka pesan yang diinginkan harus disampaikan berkali-kali.

Kota kaya citra tetapi tidak menonjol terjadi jumlah pesan yang menjadi input bagi pihak-pihak yang berkepentingan tidak mencukupi untuk membangun suatu kepercayaan terhadap kota tersebut. Apalagi menurut Kotler, citra kota adalah sekumpulan kepercayaan, ide-ide dan impresi tentang suatu tempat yang terakumulasi menjadi citra. Citra menyederhanakan itu semua membantu pihak-pihak untuk memahaminya. Dari pemberitaan kota Bandung dan kategorinya, Bandung baru merupakan sekumpulan ide-ide dan impresi belum menjadi kepercayaan. Apabila muncul pertanyaan: Apakah Bandung? Kemungkinan besar jawabannya beragam dan mengacu kepada pemahaman masa lalu bukan masa kini yang terasiasi dengan Bandung.

Citra kota Bandung bersifat campuran. Campuran dari citra positif dan citra negatif. Itu terlihat dari tone pemberitaan tentang kota ini. Sayangnya, berita dengan tone negatif (272) menonjol jumlahnya. Ini akan mengalahkan berita untuk tone berita bertone positif (107) bahkan hampir lebih dua kali lipatnya. Apalagi berita negatif tersebut mendominasi kategori-kategori penting, seperti transportasi, perdagangan dan ekonomi, pendidikan, anggaran daerah, tata bangunan, birokrasi daerah dan lainnya. Ini akan memperkuat citra negatif kota Bandung. Gabungan jumlah berita, analisa per kategori dan analisa persoalan melengkapi citra negatif kota ini.

Bandung memang gagal membangun citra kota. Bandung memiliki berbagai aktivitas dan identitas menonjol yang mampu memproduksi citra kota melalui media cetak. Kategori pariwisata adalah contohnya. Sebagai salah satu bagian penyumbang sektor terbesar PAD, yaitu perdagangan, pariwisata mampu membangun cerita tentang Bandung. Hampir tiap libur akhir pekan apalagi di awal – awal bulan, kota ini penuh penuh sesak dengan wisatawan. Pemandangan ini jarang terjadi pada kota-kota lain di Indonesia. Hotel, pusat perbelanjaan, restoran dan café, dan pusat jajanan dan cendera mata khas Bandung diserbu wisatawan-wisatawan tersebut. Di satu sisi ini menimbulkan kemacetan di jalan-jalan dalam kota Bandung. Akan tetapi di sisi lain menunjukkan bahwa Bandung adalah kota menarik yang menjadi pilihan sehingga ramai dikunjungi. Cerita tersebut tidak muncul secara maksimal di media cetak. Sebaliknya berita lebih cenderung muncul adalah soal kemacetan yang dipublikasikan media.

Dalam perspektif pemasaran kota, kegagalan membangun citra berarti gagal mengirim pesan-pesan yang dikehendaki produsen kepada para pemangku kepentingan kota. Pemangku kepentingan kota adalah warga kota, pelaku bisnis dan pemerintah. Tetapi dalam hal ini, pemerintah kota bertindak sebagai produsen sedangkan warga dan pelaku usaha sebagai

konsemen. Dampak dari gagalnya citra kota, warga tidak melihat kota sebagai produk yang menjadi pilihan mereka. Kategori-kategori dalam pemberitaan belum menjadi fitur-fitur yang membuat warga membuat keputusan terbaik ketika berinteraksi dengan kota tersebut.

Dalam kasus kota Bandung, warga melihat Bandung sebagai produk yang belum memuaskan. Para pelaku bisnis melihat citra negatif sebagai sinyal penundaan atau pembatasan investasi atau aktivitas bisnis. Sedangkan pemerintah kota sebagai produsen akan mengalami kerugian karena kebijakan-kebijakan tidak mendapat pembeli. Akibatnya, partisipasi warga dan investasi swasta akan menurun.

6.3.2 GOOD CITY FORM

Berdasarkan dimensi kinerja kota, perencanaan ruang kota yang sesuai dengan kebutuhan warga kota Bandung belum menggambarkan secara maksimal. Akan tetapi terlihat dari peruntukan lahan, kota Bandung didominasi oleh kawasan pemukiman sebagai hunian warga kota. Sejauh ini sulit untuk melihat hubungan antara produksi spasial kota dengan konstruksi sosial karena pemberitaan jumlah sedikit dan jarang melakukan pembahasan secara mendalam. Karena siaft dimensi kinerja kota bersifat “kurang-lebih”, maka ada beberapa peluang untuk membahas dimensi-dimensi tersebut dengan pendekatan lintas kategori.

Kinerja kota yang menonjol muncul pada dimensi vitalitas kota. Kinerja vitalitas kota ini kurang memuaskan terancam dari kinerja-kinerja dimensi lain. Dimensi lain tersebut adalah peruntukan kawasan yang konsisten (*fit*), yang mengancam *sustenance* dan dimensi akses, yang mengancam *safety* warga kota. Sementara itu persoalan metakriterisa juga muncul pada beberapa dimensi tersebut.

Ancaman terhadap vitalitas kota datang dari beberapa kategori yang diberitakan datang dari peruntukan kawasan yang tidak konsisten. Ancaman bersifat langsung secara fisik adalah pemanfaatan lahan yang akan mengganggu kemampuan lingkungan untuk memberikan pelayanan kepada warga kota. Misalnya, pembukaan lahan kawasan Punclut sebagai lokasi hunian dan pariwisata. Ancaman vitalitas ini datang dari ketidaksesuaian lahan dengan pemanfaatannya. Kawasan Punclut adalah kawasan lindung yang harus diproteksi pemerintah kota. Kegagalan melakukan perlindungan terhadap kawasan Punclut akan menyebabkan gagalnya keberlanjutan

lingkungan. Dalam kenyataannya konsistensi pemerintah dalam kebijakan dan pelaksanaan peruntukan (*fit*) kawasan, misalnya dalam kasus kawasan Punclut.

Persoalan tata ruang di Bandung sebagaimana diungkapkan sebagaimana dijelaskan di atas disebabkan perencanaan yang kurang komprehensif sehingga kota berkembang terus tanpa batasan-batasan yang jelas. Perkembangan kota hanya melihat kegunaan lahan dalam jangka pendek, hunian dan komersial, yang menyebabkan terancamnya vitalitas kota. Ancaman melemahnya daya dukung lingkungan untuk memberikan pelayanan bersifat nyata. Udara Bandung semakin panas, cadangan air tanah berkurang dan munculnya ancaman banjir dan tanah longsor. Dalam jangka panjang ancaman keberlanjutan kota (*sustenance*) juga akan terjadi dan mengancam ekonomi kota. Bandung menjadi pilihan untuk permukiman karena kondisi geografisnya. Apabila ini tergerus secara terus menerus maka daya saing kota yang hidup dari perdagangan dan pariwisata ini akan hilang.

Dimensi vitalitas kota terancam Bandung karena pengelolaan dimensi akses yang buruk. Ancaman tersebut sudah dirasakan sehari-hari oleh warga karena kemacetan menyebabkan menurunnya produktifitas dan kualitas hidup. Apalagi kemacetan juga berakibat kepada polusi yang mengancam *safety* warga. Ancaman penyakit yang bersumber dari polusi udara meningkat. Polusi udara yang berlebihan menyebabkan melemahnya kemampuan lingkungan melakukan pemulihan. Berdasarkan metakriteria adil, pengabaian terhadap angkutan umum massal adalah pengabaian terhadap warga menengah ke bawah. Akibatnya, mereka mengambil resiko finansial untuk membeli kendaraan motor roda dua dan menanggung resiko ancaman fisik karena angka kecelakaan kendaraan bermotor roda dua yang terus meningkat. Sementara itu bagi warga kota yang tidak memiliki kendaraan terpaksa memakai angkutan umum, yang kondisinya jauh dari nyaman. Ini juga menyebabkan terbatasnya mobilitas warga karena biaya yang mahal dan waktu tempuh yang lama. Sementara itu dari kriteria efisiensi, kerugian pemerintah kota terjadi akibat moda Transmetro yang tidak bekerja secara maksimal. Akan tetapi, pemerintah harus melihat bahwa Transmetro adalah investasi bersifat jangka menengah dan jangka panjang. Perbaikan sistem transportasi secara langsung dan tidak langsung berpengaruh pada produktivitas kota secara keseluruhan.

Sementara itu kota ini juga baru bergerak untuk membenahi akses perkotaan dengan membangun jalur khusus sepeda. Pembangunan jalur sepeda ini menguntungkan masyarakat kecil karena

pengadaan dan biaya operasionalnya yang murah. Disamping itu, pembangunan jalur sepeda ini efisien karena mengandalkan jaringan jalan yang sudah ada. Apalagi jika dilihat dari manfaatnya terhadap lingkungan, yang berpotensi menyumbang untuk mengembalikan vitalitas kota karena membaiknya kualitas udara. Sehingga kota dan warganya tidak perlu mengeluarkan banyak biaya, seperti biaya kesehatan dan pembangunan infrastrukturnya .

Vitalitas juga terkait dengan pembangunan ekonomi kota. Semakin baik ekonomi kota, semakin membaik dimensi vitalitas kota. Kemampuan membangun ekonomi yang kuat menjadi syarat untuk berkelanjutannya suatu kota. Tanpa ekonomi, kota tidak memiliki kemampuan finansial untuk memberikan pelayanan kepada warga kota. Ekonomi kuat akan memperkuat vitalitas kota. Pengaturan ekonomi secara tepat secara spasial akan mendukung kinerja vitalitas kota. Misalnya peruntukan (*fit*) yang tepat untuk komunitas industri kreatif akan mendorong penataan kota. Industri kreatif bergerak dalam unit kecil sehingga secara spasial juga tidak membutuhkan tempat yang luas. Selama pemerintah kota memberlakukan persyaratan lingkungan yang jelas maka kerusakan lingkungan akan minimal dibandingkan membuka manufaktur.

Perencanaan ruang kota harus menyediakan ruang – ruang tertentu sebagai bentuk pelayanan dasar. Ini juga akan mendukung kinerja vitalitas kota. Lokasi penyimpanan sementara sampah dan pembuangan akhir harus ada. Kota menghasilkan limbah, dan itu pengetahuan umum para perencana kota. Jika dalam perencanaan kota, lokasi pembuangan sampah terlupakan, maka kota akan terancam keberlanjutannya. Dalam dimensi kinerja kota Lynch, persoalan sampah ini meliputi berbagai dimensi. Vitalitas kota akan terganggu karena sampah, terutama ancaman terhadap kesehatan. Ancaman lain adalah polusi udara dan air tanah akibat tercemar sampah. Pembangunan kota yang tidak diikuti dengan peruntukan lahan yang ditujukan sebagai fasilitas pengelolaan limbah akan merugikan warga kota secara keseluruhan. Ini menyebabkan tidak efisiennya pengelolaan sampah kota yang berakibat membengkaknya anggaran. Ini tentu merugikan karena anggaran–anggaran tersebut dapat dialokasikan ke kebutuhan lain.

Peruntukan dan pengelolaan ruang yang tepat akan meningkatkan dimensi vitalitas, efisiensi dan adil untuk semua pihak. Sebagaimana yang disampaikan Damajani adanya berbagai tentang pemduang ruang untuk kepentingan sektir formal dan informal. Contohnya adalah informalitas yang merupakan fenomena keseharian yang terjadi di lapangan Gasibu. Hal ini juga terjadi di

sebagian besar ruang publik di Kota Bandung. Informalitas juga menjadi peristiwa keseharian yang banyak menopang kehidupan masyarakat kebanyakan. Di sisi lain, keberadaan sektor informal ini terbukti sangat dibutuhkan pula oleh warga kota yang tercermin dari "hidupnya" ruang-ruang yang diisi oleh sektor ini. Penataan ruang kota yang baik akan menciptakan dimensi keadilan untuk semua pihak, terutama warga kota yang marjinal. Penataan ini juga akan memaksimalkan dimensi peruntukan ruang (*fit*), dan tentunya berdampak pada vitalitas kota. Kuncinya, keluar dari jebakan yang mengoposisikan formal dan informal sektor.

Dimensi kinerja kota bisa saling mempengaruhi. Dimensi kinerja kota yang paling menonjol dalam pembahasan kota Bandung adalah dimensi vitalitas yang terkait dengan dimensi kinerja kota lainnya, seperti peruntukan dan akses. Setelah sekian lama Bandung berkembang menjadi kota Metropolitan, ancaman terhadap vitalitas kota terus berlangsung. Ancaman tersebut menunjukkan adanya perencanaan kota yang hanya bersifat jangka pendek, dan warga kota sebagai subjek pembangunan kota, belum melihat suatu kesatuan bahwa kinerja kota yang baik akan mensejahterakan warga kota.

6.3.3 PLANNING GROUP

Pembangunan ekonomi kota melibatkan ketiga pemangku kepentingan utama, yaitu warga, pemerintah kota, dan komunitas bisnis. Kerja sama ketiga pemangku kepentingan ini dalam perencanaan pembangunan kota, termasuk pemasaran kota, akan memantapkan posisi kota dalam persaingan dan meningkatkan daya jual terhadap para konsumennya. Akan tetapi, kerja sama tersebut baru muncul dalam kategori ekonomi dan perdagangan subkategori Bandung sebagai kota industri kreatif. Pihak pemerintah menjanjikan akan memberikan ruang yang memadai untuk pengembangan industri tersebut. Ternyata belum terealisasi sehingga komunitas pelaku di industri kreatif tersebut menyatakan tidak membutuhkan bantuan pemerintah. Mereka akan mengembangkannya sendiri tanpa bantuan pemerintah kota. Hal yang sama juga terjadi pada para pengusaha lainnya yang mengeluhkan kondisi infrastruktur yang berdampak buruk bagi pariwisata. Pesan yang koheren antara pelaku industri kreatif dengan Pemkot juga belum koherens. Para *planning group* kota belum memiliki visi yang sama.

Marketing kota Bandung berupa infrastruktur yang baik dan memadai sebagai daya tarik ekonomi dan merupakan bentuk pelayanan pemerintah kota kepada warganya ternyata belum maksimal.

Jalan rusak dan kebutuhan angkutan umum yang terbatas adalah kendala nyata. Jalan rusak berdampak mengganggu mobilitas warga kota, menimbulkan kemacetan, pemborosan bahan bakar dan menurunkan kualitas hidup karena waktu tempuh menjadi lebih lama. Bandung memiliki festival Braga sebagai kegiatan tahunan. ITB juga melakukan aktivitas Pasar Seni tiap tahunnya. Bandung memiliki festival film, yang cukup mendapatkan apresiasi publik. Akan tetapi, semua kegiatan yang bisa menjadi atraksi tidak muncul dalam berbagai pemberitaan.

Sumber daya manusia adalah daya tarik utama kota ini. Bandung memiliki seniman di berbagai jenis kesenian dari penyanyi, pemain teater (sinetron), pelawak, perupa dan pematung. Banyak grup band besar yang berawal dari Bandung, misalnya grup band Peter Pan. Bandung juga memiliki seniman yang kuat secara citra, tetapi tidak bergantung kepada komersialisasi, misalnya Harry Roesly dan Abah Iwan. Bandung merupakan gudang pakar IT dan teknologi lainnya. Sumber daya manusia adalah daya tarik Bandung yang belum dimaksimalkan sebagai bagian dari produk untuk membangun citra kota. Bandung memiliki beberapa kantor pusat di kota tersebut, seperti PT. Telkom, PT. POS Indonesia, PINDAD, dan PT Dirgantara Indonesia. Keberadaan kantor pusat-kantor pusat tersebut membangun citra bahwa kota ini memiliki daya tarik untuk jasa atau industri tertentu, khususnya yang berbasis teknologi tinggi.

Kerjasama pemangku kepentingan kota dan marketing diharapkan mampu mengundang turis dan aktivitas konvensi, investor, pendatang, dan kantor pusat berbagai perusahaan besar. Turis telah berkunjung ke Bandung, khususnya turis lokal dari Jakarta setiap akhir minggu. Bandung juga menjadi salah satu kota diselenggarakannya konvensi, terutama yang bersifat lokal. Munculnya hotel-hotel besar bahkan hotel beberapa hotel bintang lima menunjukkan adanya peningkatan jumlah wisatawan dan acara konvensi.

6.3.4 IDENTITAS DAN BRAND KOTA

Berkembangnya industri kreatif juga memberikan identitas yang kuat untuk Bandung. Pengaturan spasial karena pengaruh industri kreatif bisa memberikan diferensiasi yang kuat tentang citra kota Bandung. Bandung tidak perlu membangun mal besar untuk mendapatkan pemasukan daerah. Berbagai pusat industri rumahan dan pusat penjualan dan berbagai pusat kuliner di kota ini hanya membutuhkan pengaturan. Sementara itu, Bandung masih bisa menggandengkan bangunan-bangunan atau ruang yang menjadi identitas kota dengan pengembangan industri ini. Industri kreatif juga memberikan peran ekonomi yang lebih besar

kepada warga kota dibandingkan dengan mengembangkan manufaktur besar. Di manufaktur besar, warga kota hanya bisa jadi pekerja sedangkan di industri kreatif kesempatan menjadi pemilik usaha jadi tinggi. Ini lebih adil untuk semua pihak. Itu adalah narasi yang diharapkan atau dikomunikasikan media massa terhadap kota tersebut.

Narasi tersebut menggabungkan identitas spasial dan identitas ekonomi, sosial dan diharapkan diperkaya lagi dengan identitas kultural. Narasi identitas kota yang akan menjadi brand kota secara lansekap diharapkan mendeskripsikan desain kota, arsitektur, ruang public dan seni public. Secara infrastruktur mendeskripsikan aksesibilitas, fasilitas budaya dan fasilitas wisata. Secara organisasional diharapkan mendeskripsikan jaringan kerja sama pemerintah dengan pihak swasta dan partisipasi warga. Sedangkan secara behavioral mendeskripsikan visi kota, kualitas pelayanan, *event* dan insentif financial.

Bandung kaya identitas. Identitas spasial dengan kondisi geografi dan topografi yang menyebabkan kota dianggap sebagai salah satu kota dari beberapa kota dengan pemandangan alam yang indah. Kota yang berbukit dan berlembah ini elok dipandang mata. Udara kota yang lembab membuat nyaman, bahkan berjalan kaki pada saat yang terik. Identitas spasial ini dioerkuat oleh bangunan-bangunan peninggalan Belanda yang mempercantik kota. Tak heran kota ini disebut sebagai "*Paris Van Java*". Hampir di semua sudut kota terdapat gedung peninggalan penjajah Belanda. Beberapa bagian kota, seperti Braga, merupakan cerminan kota-kota di Belanda pada jamannya. Bandung juga tidak perlu menutup diri terhadap bangunan baru, misalnya gedung perkantoran, bisnis dan hotel, selama identitas tempat tetap bisa diperhatikan dan dijaga untuk mampu membangun *sense of place*. Sejauh ini, kota Bandung masih identik dengan Gedung Sate dari pada hotel berbintang lima lainnya.

Keberadaan universitas besar, seperti ITB, dan sekolah tinggi lainnya yang bersifat khusus (STT Telkom dan NHI), yang ditopang oleh industri berteknologi tinggi seperti PT. DI, PINDAD dan PT. Telkom telah melahirkan suatu *milieu*, yang membuat sumber daya manusia Bandung menjadi khas dan kompetitif. Sementara itu di industri *hospitality*, NHI menyumbang sumber daya manusia terbaiknya di sektor pariwisata dan kuliner. Pilihan Bandung sebagai kota pariwisata dan industri kreatif adalah brand yang mampu membangun diferensiasi untuk Bandung, saat ini dan di masa depan.

7. PENUTUP

7.1 KESIMPULAN

Semenjak Kevin Lynch menerbitkan *The Image of The City* (1960) tentang studi citra kota telah banyak perubahan terhadap tesis Lynch tersebut bahwa citra kota yang tadinya terbentuk dari interaksi warga kota dengan lingkungannya ternyata juga saat ini dipengaruhi oleh media massa. Kemajuan teknologi komunikasi dan informasi menyebabkan interaksi seseorang dengan suatu tempat bisa bersifat tidak langsung dan menembus batas – batas spasial. Penemuan mesin cetak yang mampu memproduksi materi publikasi secara massal, serta penemuan telegram dan telepon sebagai cikal bakal pengiriman pesan jarak jauh menjadi sempurna ketika televisi diciptakan. Teknologi satelit memungkinkan semua itu terjadi. Belakangan teknologi satelit juga menopang perkembangan ICT. Teknologi komunikasi dan informasi ini salah satunya berwujud dalam bentuk industri media massa, yaitu cetak dan elektronik. Industri ini telah berkembang menjadi insitusi sosial yang mampu mempengaruhi dan membangun publik opini, termasuk citra suatu kota.

Perkembangan kota karena dorongan kepentingan ekonomi dan didukung oleh teknologi informasi dan komunikasi tidak bisa dihambat lagi. Karenanya, para perencana dan manager kota harus mampu beradaptasi mengelola kota sejalan dengan perkembangan tersebut, termasuk mengelola citra kota yang merupakan bagian dari cara untuk pembangunan kota. Sayangnya, citra kota ternyata belum menjadi perhatian para perencana dan manager kota. Dari komunikasi tersier terkait citra kota yang terekam di media massa cetak berbagai tindak komunikasi kota, seperti tindak komunikasi primer dan tindak komunikasi sekunder, akan menjadi pesan untuk membangun citra kota ternyata belum bisa menyampaikan identitas kota. Identitas – identitas kota sebagai wujud pesan pembangunan brand kota ternyata belum terkomunikasikan di ketiga kota yang menjadi studi kasus penelitian ini. Berita-berita di media massa cetak *Kompas* periode Agustus 2009 – Agustus 2010 belum mampu merekam pesan-pesan yang kuat dari Jakarta, Surabaya dan Bandung menyampaikan identitas geografi, sejarah, sosial dan budaya. Belum lagi jika pesan kota tersebut diperluas dalam bentuk strategi lansekap, infrastruktur, organisasi dan administrasi, serta visi pemimpin kota, maka ketiga kota tersebut terlihat lemah berkomunikasi dengan khalayaknya. Hal tersebut tidak perlu terjadi karena kota memiliki kemampuan untuk

melakukan kegiatan kehumasan dan beriklan sebagai bentuk dari komunikasi sekunder, khususnya untuk membangun citra kota.

Citra kota berawal dari kerjasama ketiga pemangku kepentingan utama kota, yaitu pemerintah kota, warga dan pelaku usaha (pemodal). Sayangnya dalam penelitian ini, beberapa kategori pemberitaan membuktikan bahwa hubungan ketiga pemangku kepentingan utama ini tidak akur. Konflik pemerintah kota dan pelaku usaha terjadi di Jakarta dalam kasus peruntukan kawasan di Kemang, Antasar dan Menteng. Di kota Surabaya, terjadi ketegangan antara warga dengan pemerintah kota dalam kasus Surat Hijau. Potensi konflik juga tinggi di Surabaya karena perkembangan pembangunan untuk kepentingan komersial yang “mengepung” pemukiman warga yang merupakan kampung – kampung di tengah kota.

Dari analisa data perkembangan kota dari sumber – sumber kedua dan analisa isi media yang membentuk kategori – kategori kota terlihat bahwa Jakarta, Surabaya dan Bandung tidak banyak berubah dasar-dasar perkotaannya semenjak kota-kota tersebut ditinggalkan oleh Belanda, khususnya struktur kota untuk Surabaya dan Bandung. Sementara itu, kota Jakarta mengalami perkembangan fisik yang pesat yang mempegaruhi struktur kotanya. Ternyata struktur kota peninggalan Belanda di Surabaya dan Bandung tersebut belum tergali menjadi identitas fisik kota yang terekam melalui media massa cetak *Kompas*. Sebaliknya ketika Belanda membangun kedua kota tersebut, identitas fisik tersebut menjadi pertimbangan yang penting sehingga membentuk citra kota sampai saat ini. Misalnya, Bandung sebagai calon kota pemerintahan ketika itu dan Surabaya sebagai kota pelabuhan. Ironi ketika pemerintah penjajah lebih “memahami” kota-kota tersebut dibandingkan dengan pemiliknya sendiri.

Apalagi dalam era persaingan global, kota – kota adalah lokasi persaingan tersebut terjadi. Karenanya, kota – kota perlu membangun citra sebagai bagian untuk memenangkan persaingan lokasi tersebut. Dari pendekatan pemasaran kota yang meliputi perencanaan yang melibatkan pemangku kepentingan kota, pengembangan produk dan target sasaran, kota-kota tersebut belum terlihat serius melakukannya. Sebaliknya dari analisa berita media massa cetak, para manager kota cenderung menjadikan kota hanya sebagai mesin pertumbuhan (*growth machine*) sebagai “satu – satunya strategi” dalam pembangunan kota ini. Dan strategi para perencana dan manager kota mengutamakan pemasaran kepada pihak luar, seperti investor, pendatang baru, industri dan

turis. Padahal konsumen loyok suatu kota adalah warganya. Sebaliknya dengan strategi kota sebagai mesin pertumbuhan menyebabkan warga menjadi terpinggirkan.

Kota sejatinya memiliki dimensi–dimensi lain di luar masalah ekonomi. Dimensi–dimensi tersebut adalah dimensi kinerja kota sebagaimana yang dijelaskan oleh Lynch. Keseimbangan antara dimensi pembangunan ekonomi kota dengan pembangunan warga dan perlindungan lingkungan harus diciptakan. Perspektif yang menyamakan kota sebagai produk *an sich* harus ditambah dengan dimensi–dimensi kinerja kota yang menjadikan warga sebagai subyek. Warga kota dan lingkungan alam adalah dimensi–dimensi yang terpenting dari kota. Oleh karena itu perspektif *place marketing* harus mengikuti dimensi manusia dan lingkungan alam yang mana diakomodasi melalui pendekatan *city branding*.

Perspektif yang mengutamakan dimensi ekonomi menyebabkan kota tidak kompetitif. Citra kota pun menjadi seragam karena penguasa pembangunan kota adalah aktor ekonomi terkuat kota, yaitu para pengembang. Pengembang Jakarta dapat dan telah berinvestasi di Surabaya dan/atau Bandung. Tanpa pendekatan *city branding* yang menitikberatkan pada identitas fisik, sosial budaya, dan ekonomi, maka kota – kota akan tumbuh seragam dan tercerabut dari identitasnya.

Globalisasi telah menyatakan bahwa persaingan antar negara merupakan persaingan antara kota–kota. Seharusnya peringatan globalisasi ini memberikan arah bahwa identitas kota tidak untuk diseragamkan karena akan menyebabkan kota kehilangan diferensiasinya. Penyeragaman Jakarta, Surabaya, dan Bandung membuat kota – kota ini tidak akan sanggup bersaing dengan Singapura, Hongkong, apalagi Tokyo. Jika Jakarta, Surabaya, dan Bandung mengikuti jejak kota – kota tersebut maka kota – kota di Indonesia hanya akan jadi pengekor dan selalu tertinggal dalam persaingan kota – kota global.

Identitas kota adalah konsep yang terabaikan dalam *place marketing*. Kotler melalui kerangka *level of marketing* melihat identitas kota hanya sebatas *place image*. Citra kota merupakan produk akhir dari *placemarketing*. Penelitian ini menunjukkan bahwa citra kota harus merupakan aset yang bersifat *intangible* dan tidak dapat diserahkan keberadaannya begitu saja kepada marketing kota yang hanya mengutamakan kepentingan salah satu dari pemangku kepentingan kota, dalam hal ini pemilik modal (investor) atau pengembang. Citra kota harus dirancang berdasarkan keberadaan warga kota sebagai pemilik kedaulatan dan keunikan spasial kota tersebut. Warga

kota adalah konsumen tetap dan loyal yang berbeda dengan para investor, pengembang, dan turis yang akan meninggalkan kota ketika kepentingannya telah selesai. Kota tidak bisa terjebak dalam kondisi seperti ini karena kota harus terus hidup demi warga yang hidup dan menetap di dalamnya.

Kelemahan *place marketing* dalam pembangunan kota yang cenderung mengabaikan identitas kota bisa ditutupi dengan kehadiran *city branding*. *City branding* berangkat dari identitas kota. Pembangunan ekonomi yang berbasis *city branding* akan mengakomodasi kepentingan kota dan sekaligus memberikan keuntungan ekonomi. Pertama, kota tidak perlu menambahkan investasi yang berlebihan karena warga, lingkungan fisik, dan sosial adalah aset kota sehingga ini bisa menjadi modal kota tersebut. Kedua, identitas kota adalah identitas warga. Kota yang membangun *sense of place* berarti membangun konsumen yang loyal. Karenanya dalam pendekatan pemasaran kota, *city branding* adalah perspektif yang lebih tepat.

Penelitian tentang citra kota di media massa belum sepenuhnya bisa menggambarkan citra kota, namun merupakan salah satu pilihan dalam menggambarkan citra kota tersebut. Keperkasannya media massa dalam membangun opini mampu berkontribusi pada citra kota dan upaya untuk mengelola citra kota melalui media massa perlu dipertimbangkan oleh para perencana dan pemerintah kota secara serius, terutama dalam bentuk komunikasi primer dan sekunder. Jangkauan pemberitaan yang melewati batas – batas spasial dan kemampuan media menyimpan informasi dalam waktu yang lama menempatkannya sebagai alat yang ampuh untuk membangun citra kota.

Penelitian ini memanfaatkan media cetak *Kompas* sebagai sumber data yang menjadi unit analisa, yaitu Koran yang terbit selama periode Agustus 2009 – Agustus 2010. Berita total untuk kota Jakarta sebanyak 2.054 berita dengan 28 kategori, Surabaya sebanyak 347 berita dengan 26 kategori dan Bandung sebanyak 381 berita dengan 26 kategori. Kemudian total berita tiap kota tersebut dikerucutkan menjadi 10 (sepuluh) kategori. Berita untuk kota Jakarta mengerucut menjadi 1.557 berita, berita untuk kota Surabaya mengerucut menjadi 300 berita dan berita untuk kota Bandung mengerucut menjadi 272 berita. Jakarta menempati urutan pertama dalam pemberitaan dengan jumlah yang sangat jauh di atas dua kota lainnya. Sementara itu, Surabaya mengambil posisi Bandung di tempat kedua dalam jumlah berita jika berita – berita tersebut dikerucutkan ke dalam sepuluh kategori dengan frekuensi tertinggi dalam pemberitaan.

Berdasarkan penelitian ini, struktur isu yang bersumber dari berita-berita Jakarta, Surabaya, dan Bandung di *Kompas* edisi Agustus 2009-Agustus 2010 ditemukan bahwa ketiga kota tersebut memiliki berita yang dikelompokkan dalam berbentuk kategori-kategori. Kategori-kategori tersebut menjadi isu atau masalah perkotaan. Berikut 10 (sepuluh) kategori utama pemberitaan ketiga kota tersebut sebagai berikut.

Tabel 7.1. Perbandingan Kategori Jakarta, Surabaya dan Bandung

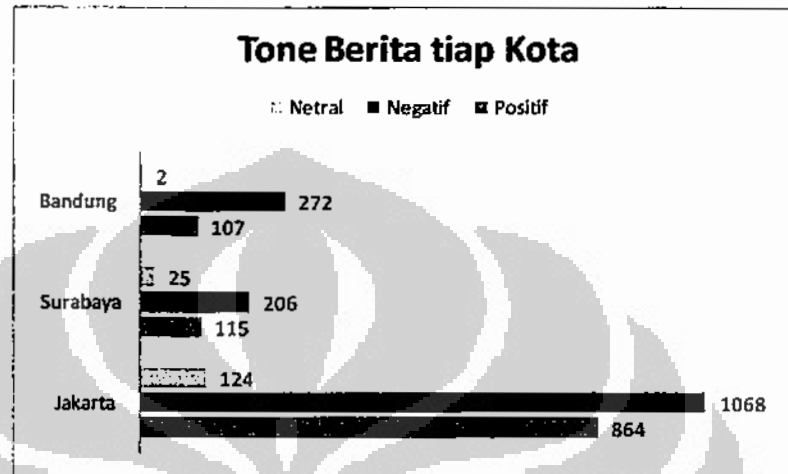
Jakarta	Surabaya	Bandung
Kriminalitas	Politik	Perhubungan dan Transportasi
Perhubungan dan Transportasi	Penertiban	Tata Ruang
Kecelakaan	Pendidikan	Ekonomi dan Perdagangan
Penertiban	Pariwisata	Lingkungan Hidup
Bencana	Hukum	Penertiban
Tata Air	Perhubungan dan Transportasi	Pendidikan
Sosial dan Budaya	Anggaran Daerah	Bencana
Lingkungan Hidup	Tata Bangunan	Anggaran Daerah
Tata Ruang	Kriminalitas	Politik
Hukum	Ekonomi dan Perdagangan, Birokrasi Daerah dan BUMD	Tata Bangunan

Berdasarkan 10 kategori-kategori tersebut dengan frekuensi terbanyak, perhubungan dan transportasi adalah kategori yang muncul pada setiap kota. Kategori tersebut paling menonjol di kota Jakarta (2), Surabaya (6) dan Bandung (1). Berdasarkan kategori yang sama, kategori-kategori lain yang juga terjadi pada kota Jakarta, kota Surabaya dan kota Bandung adalah penertiban. Sementara itu, kategori yang hanya terjadi pada kota Jakarta dan kota Surabaya adalah bencana, lingkungan hidup dan tata ruang. Sedangkan kategori yang hanya terjadi pada kota Jakarta dan kota Bandung adalah kategori hukum, kriminalitas dan bencana. Kategori yang hanya terjadi pada kota Surabaya dan kota Bandung adalah ekonomi dan perdagangan, pendidikan, tata bangunan, anggaran daerah dan politik. Dari kesamaan kategori-kategori dari ketiga kota ini, Surabaya dan Bandung memiliki kategori yang sama dibandingkan kedua kota tersebut dengan Jakarta. Jakarta memiliki kategori yang hanya terjadi pada kota tersebut, yaitu kecelakaan dan tata air.

Pemberitaan mencerminkan persepsi media terhadap suatu isu atau masalah perkotaan. Persepsi yang dibangun media melahirkan citra media terhadap kota. Citra media dapat dilihat melalui berdasarkan tonalitas berita. Jakarta, Surabaya dan Bandung secara dominan direkam oleh media massa cetak secara negatif. Citra ketiga kota tersebut dalam periode pemberitaan Agustus 2009

– Agustus 2010 adalah negatif. Berikut gambaran masing-masing citra kota tersebut di media cetak berdasarkan tonenya.

Tabel 7.2. Perbandingan Tone Berita Jakarta, Surabaya dan Bandung



Berdasarkan *star model*, citra kota di media massa dalam kasus kota Jakarta, Surabaya, dan Bandung rentangnya luas atau kaya citra. Jakarta memiliki jumlah berita yang ideal untuk membangun citra kota karena hampir ada 5 (lima) berita tiap hari tentang Jakarta di media cetak *Kompas*. Jakarta memiliki beberapa citra yang menonjol dalam bentuk kategori berita, yaitu citra tentang kriminalitas, perhubungan dan transportasi, kecelakaan, dan tata air. Citra tersebut bersifat campuran (*mixed image*) karena adanya citra positif dan negatif. Akan tetapi secara keseluruhan dan masing-masing kategori, citra negatif lebih menonjol. Apalagi kategori yang menjadi penyumbang citra-citra tersebut memang cenderung dipersepsikan secara umum juga merupakan hal yang negatif.

Sementara itu, Surabaya tidak memiliki jumlah berita yang memadai untuk membangun citra kota. Tidak tiap hari berita tentang Surabaya muncul di media cetak *Kompas* rubrik Jawa Timur. Artinya, tidak tiap hari ada berita tentang kota Surabaya. Apalagi kategori citra yang menonjol adalah kategori politik, yaitu rekaman peristiwa Pemilu pada bersifat 5 (lima) tahunan. Walaupun Surabaya adalah kota yang kaya citra karena rentangnya yang luas, tetapi tidak ada citra tersebut yang menonjol. Kategori politik yang menonjol adalah pemilu pada yang tidak terkait langsung dengan masalah spasial perkotaan yang bersifat sehari-hari. Sedangkan kategori-kategori lain yang diharapkan mampu membangun citra kota tidak memadai jumlah pemberitaannya, yang dengan sendirinya sulit untuk menonjol dalam membangun citra kota.

Kota Bandung adalah kota yang berpotensi besar untuk membangun citra kota yang menonjol. Akan tetapi sama seperti kota Surabaya tidak memiliki jumlah berita yang memadai untuk membangun kategori untuk menjadi citra. Walaupun citra kota kaya karena memiliki rentang kategori yang luas tetapi tidak ada dari kategori tersebut yang menonjol. Akibatnya, citra kota lemah. Citra tersebut bertambah lemah karena mayoritas berita bersifat negatif. Sebagai kota yang memiliki modal spasial, ekonomi dan sosial serta kultural, Bandung gagal membangun citranya.

Kota lahir dan berkembang untuk kepentingan warganya. Oleh karena itu, kota hadir untuk melayani warga kota. Warga membutuhkan kota yang baik dengan dimensi kinerjanya seperti vitalitas, akses, citra, peruntukan, dan kontrol. Kelima dimensi kinerja kota tersebut harus memiliki metakriteria yang inheren di dalamnya, yaitu adil dan efisien. Secara umum persoalan dimensi kinerja kota Jakarta, Surabaya dan Bandung terkait dengan vitalitas kota. Masalah dimensi vitalitas kota pada ketiga kota ini masih banyak terkait dengan masalah perencanaan, implementasi dan kebijakan spasial kota. Persoalan-persoalan di Jakarta lebih kental problem spasialnya. Kategori yang menonjol adalah akses, peruntukan dan kontrol. Misalnya dalam kategori kriminalitas, perhubungan dan transportasi, kecelakaan, penertiban, bencana, lingkungan hidup dan tata ruang.

Surabaya dan Bandung belum menunjukkan masalah perkotaan terhubung dengan persoalan spasial sebagaimana Jakarta. Disamping masalah vitalitas dalam dimensi kinerja kota, Surabaya dan Bandung juga memiliki masalah dimensi kinerja kota yang banyak terkait dengan metakriteria adil dan efisiensi. Surabaya bahkan belum menunjukkan permasalahan spasial yang cukup menonjol sebagai kota besar. Surabaya hanya memiliki beberapa kategori yang berhubungan langsung dengan masalah spasial, yaitu penertiban, perhubungan dan transportasi, dan tata bangunan. Sementara itu kota Bandung menunjukkan persoalan spasial yang lebih menonjol daripada Surabaya, seperti perhubungan dan transportasi, tata ruang, lingkungan hidup, penertiban, dan tata bangunan. Berdasarkan dimensi kinerja kota Lynch, maka masalah perkotaan yang muncul terkait spasial tersebut mengacu kepada dimensi vitalitas, akses, peruntukan dan kontrol.

Konsep *city branding* lebih tepat digunakan untuk melakukan pemasaran kota. Pemasaran kota yang baik dimulai dari identitas kota. Identitas kota adalah nama, geografi, iklim, sejarah,

budaya, infrastruktur, seni publik, dan yang terpenting, yaitu warga kota. Media akan merekam identitas-identitas kota tersebut menjadi pesan – pesan tentang suatu kota yang membedakannya dengan kota lainnya. Identitas kota akan berkembang menjadi brand kota. Itulah citra kota. Citra kota tersebut karena bersumber dari identitas – identitas kota yang mudah dicerap, terutama oleh warga kota. Kota yang mudah dicerap warga menciptakan *imageability*. Apalagi jika identitas – identitas tersebut direkam media cetak untuk disebarluaskan, maka warga kota mudah mengidentifikasi dirinya dengan suatu kota.

Berita media cetak adalah bentuk dari komunikasi tersier dalam membangun citra kota. Media cetak merekam komunikasi primer dan komunikasi sekunder yang merupakan modal untuk membangun brand kota. Sementara itu, kota melalui tindak komunikasi primer sekunder dapat membangun brand kota, seperti strategi lansekap, infrastruktur, organisasi dan administrasi, serta visi pemimpin. Sedangkan tindak komunikasi sekunder adalah kegiatan kehumasan dan iklan.

Berdasarkan sepuluh kategori berita terbanyak terhadap ketiga kota ini identitas kota hampir tak tersampaikan. Misalnya, media cetak tidak merekam strategi lansekap kota-kota tersebut. Jakarta telah membebaskan beberapa kawasan untuk dijadikan RTH, seperti pom bensin yang dikembalikan menjadi jalur hijau, tetapi tidak terekam. Secara komunikasi primer kota telah menjalankan strategi lansekap, tetapi lemah dalam komunikasi sekunder, seperti publikasi. Akan tetapi untuk kota sebesar Jakarta, pembebasan beberapa kawasan untuk dijadikan RTH belum menjadi pesan yang kuat untuk membangun identitas apalagi brand kota. Kota-kota tersebut, terutama para pengelola kota, lemah dalam melakukan komunikasi untuk membangun citra kota. Padahal kota-kota tersebut memiliki berbagai identitas – identitas yang mampu membangun brand kota, terutama secara geografi, sejarah, sosial dan budaya. Jakarta adalah kota pantai yang memiliki sejarah menarik terdiri atas warga kota yang beragam latar belakang sosial dan budayanya. Surabaya kota pelabuhan yang memiliki nilai strategis sehingga diperebutkan semenjak zaman Majapahit, Belanda, Jepang dan Kemerdekaan. Surabaya adalah kota yang kental dengan budaya Jawa. Ini mampu membangun keunikan tersendiri. Sementara itu Bandung adalah kota berhawa sejuk di kaki pegunungan sehingga menjadi pilihan orang asing yang pernah menjajah Indonesia sebagai tempat tinggal dan pusat pemerintahan. Bandung kaya akan gedung bersejarah. Bandung juga merupakan salah satu sumber penghasil SDM terbaik

Indonesia. Warga kota Bandung terkenal dengan keramahtamahannya, kulinernya, dan kreatif. Kota ini merupakan lokasi industri kreatif terkemuka di Indonesia.

Berdasarkan penelitian ini, saya melihat bahwa hipotesis baru tentang citra kota bisa ditawarkan:

1. Media massa cetak tidak akan menjadi medium yang efektif untuk membangun citra kota, jika kota tidak secara aktif melakukan tindakan komunikasi primer dan sekunder
2. Jika suatu kota menempatkan dimensi kinerja dalam pembangunan kota, maka berita media massa cetak tentang kota cenderung positif
3. Media massa cetak mampu membangun citra kota karena media massa memiliki kekuatan untuk membangun *agenda setting*. Jika media massa cenderung menjalankan fungsinya sebagai *watchdog*, maka pemberitaan media massa cetak terhadap masalah atau isu kota cenderung negatif

7.2 SARAN

Tidak banyak pihak yang melakukan penelitian citra kota memakai media massa sebagai satuan analisis. Sedangkan analisa citra kota berdasarkan interaksi warga dengan lingkungan kota sebagaimana yang dipelopori Lynch telah banyak dilakukan. Dalam penelitian ke depan, beberapa hal berikut dapat dipertimbangkan untuk menjadi alasan pentingnya citra kota di media massa:

1. Media massa memiliki peran membangun publik opini melalui agenda setting. Agenda setting media mampu mempengaruhi agenda publik dan agenda kebijakan. Semua pihak yang terlibat dalam pembangunan citra kota, terutama manager kota, harus memasukan media massa sebagai bagian dari perencanaan citra kota untuk kepentingan *place marketing*.
2. Penelitian yang pernah ada yang telah disampaikan pada bagian pengantar cenderung melihat kota hanya sebagai suatu produk. Sedangkan penelitian ini melihat kota sebagai suatu pesan/brand. Karenanya agar lebih mendalam dan memberikan jawaban yang menyeluruh, maka penelitian kota harus dilengkapi dengan analisa sejarah dan budaya yang mendalam tentang suatu kota. Produk hukum yang mengatur perencanaan kota, tata ruang dan visi-misi pemimpin kota juga penting untuk dievaluasi mengingat para pemimpin di era otonomi daerah memiliki kebebasan mengimplementasikan ide dan

pikirannya sebatas koridor yang telah ditetapkan. Ide dan pikiran merupakan bagian dari identitas kota, yang juga akan sangat mempengaruhi citra kota. Jika penelitian citra kota dengan memakai unit analisa berita di media cetak, maka pembahasan yang didapatkan bersifat terbatas. Ini juga penting untuk mengklarifikasi data – data yang disebutkan suatu media cetak.

3. Penelitian citra kota dengan memakai berita di media massa cetak sebagai unit analisa belum banyak dilakukan, khususnya di Indonesia. Sejauh ini studi citra kota yang memakai pendekatan Lynch telah banyak dilakukan. Studi citra kota dengan memakai berita sebagai unit analisa perlu mempertimbangkan peran fungsi dan sifat media massa. Media massa memiliki fungsi sebagai penyebar informasi sekaligus memiliki fungsi kontrol sosial. Media massa juga memiliki sifat penyebaran informasi yang dua arah. Artinya, pesan yang dimuat media massa tidak dapat dikontrol oleh narasumber penyampai pesan, seperti pemerintah kota.
4. Penelitian yang memanfaatkan dimensi kinerja kota yang baik versi Lynch perlu menambahkan dimensi lain karena ternyata persoalan kohesi sosial yang tidak begitu banyak diulas Lynch kecuali secara spasial. Kohesi sosial telah menjadi persoalan penting di perkotaan saat ini sejalan dengan berkembangnya konsep modal sosial.
5. Bagi perencana kota, perspektif *place marketing* dapat digunakan untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi kota. Semakin kuat pengetahuantentang kota, dan pengetahuan tersebut yang menampilkan citra positif terkait suatu kota, semakin luas pasar yang dapat dijangkau
6. Penelitian citra kota dengan memakai media cetak agar lebih mencerminkan kepentingan warga kota perlu disandingkan dengan *survey*. Media memiliki agenda yang mencerminkan kepentingan media, yang memungkinkan tidak terekamnya seluruh kepentingan warga kota. Survei dibutuhkan untuk menyempurnakannya.

8. DAFTAR PUSTAKA

- Alisjahbana, Armida S. (2000). Otonomi Daerah dan Desentralisasi Pendidikan. *Jurnal Analisis Sosial Ekonomi*. Yayasan AKATIGA, Bandung
- Arifin, Zainal dan Kuncoro, Mudrajad. (2003). Konsentrasi Spasial dan Dinamika Pertumbuhan Industri Manufaktur di Jawa Timur (Studi Kasus Industri Besar dan Sedang, 1994-1999). *Sosiohumanika*, Vol. 16 A (1), Januari
- Avraham, Eli. (2000) Cities and Their News Media Image. *Cities*, Vol 17, No. 5, pp 363-370
- Avraham, Eli. (2008). *Media Strategies For Marketing Places In Crisis*. Elsevier
- Avraham, Eli dan First, Anat. (2006). Media, Power and Space: Ways Of Constructing The Periphery As The Other. *Social & Cultural Geography*, Vol. 7, No.1, February 2006
- Basundoro, Purnawan. (2009). *Dua Kota Tiga Zaman Surabaya dan Malang Sejak Kolonial Sampai Kemerdekaan*. Penerbit Ombak, Yogyakarta
- Berg, Bruce L. 2009. *Qualitative Research Method for the Social Sciences*. Ally & Bacon
- Babbie, Earl. 2008. *The Basics Of Social Research*. Thompson-Wadsworth
- Bakker, Karen. (2007). Trickle Down? Private Sector Participation and The Pro-Poor Water Suply Debate in Jakarta, Indonesia. *Geoforum* 38, 855-868
- Biro Pusat Statistik (2010). *Bandung Dalam Angka*.
- Biro Pusat Statistik (2010). *Jakarta Dalam Angka*.
- Biro Pusat Statistik (2010). *Surabaya Dalam Angka*.
- Bounds, Anna Maria. (2010). Creative Class. Hutchison, Ray (Ed.). *Encyclopedia of Urban Studies*. Sage Publications, Thousand Oak-California
- Buchanan, Carrie. (2009). Sense of Place in the Daily Newspaper. *Aether* Vol.IV, 62-84 Maret
- Braun, Erik. 2008. *City Marketing: Toward an Integrated Approach*. Erasmus Universiteit Amsterdam
- Cozens, Michael Paul; Saville, Greg; Hillier, David. (2005). Crime Prevention Through Environmental Design (CPTED): A Review and Modern Bibliography. *Property Management*, Vol.23, No.5
- Creswell, John W. (2007). *Qualitative Inquiry & Research Design Choosing Among Five Approaches*. California. Sage Publications, Inc
- Damajani, Dhian RR. (2007). Informalitas Dalam Formalitas Ruang Terbuka Publik (Studi Kasus Lapangan Gasibu, Bandung). *Dimensi Teknik Arsitektur*, Vol.35, No.2, 164-171
- Darrundono dan Darrundono, Danang. (2010). Kebijakan Tata Ruang Jabodetabekjur Dan Implikasinya Terhadap Jakarta. *Jurnal Ilmu Pemerintahan*, Edisi 32
- Departemen Pekerjaan Umum. (2007). *Kisah Sukses Pengelolaan Persampahan di Berbagai Wilayah di Indonesia*. 3R-PU

- Dick, Howard. (2003). *Surabaya City of Work A Socioeconomic History, 1900-2000*. Singapore. SUP
- Dreier, Peter. (2005). How The Media Compound Urban Problems. *Journal of Urban Affair*, Volume 27, Number 2, pages 193-201
- Druckman, James N. (2005). Media Matter: How Newspaper and Television News Cover Campaigns and Influence Voters. *Political Communication*, 22: 463-481.
- Eman, Suparman. (2005) *.Strategi Pemasaran Kota Berdasarkan Tingkat Daya Tarik Investasi*. Tesis Program Pasca Sarjana Program Ilmu Administrasi, FISIP-UI
- Erickson, Bill; Roberts, Marion. (1997). Marketing Local Identity. *Journal of Urban Design*, 1469-9664, Volume 2, Issue 1, Pages 35-59
- Evers, Hans-Dieter. (2002). *Urbanisasi di Asia Tenggara Makna Dan Kekuasaan Ruang-Ruang Sosial*. Yayasan Obor, Jakarta
- Firman, Tommy.(1998). The Restructuring of Jakarta Metropolitan Area: A "Global City" in Asia. *Cities*, Vol. 14, No.4, pp. 229-243
- Firman, Tommy. (2004). *New Town Development in Jakarta Metropolitan Region (JMR): A Perspective of Spatial Segregation*. PAA2004 Princeton
- Gamson, William A; Croteau, David; Hoynes, William; Sasson, Theodore.(1992) Media Image and the Social Construction of Reality. *Annual Review of Sociology*, Vol.18, pp. 373-393
- Grava, Sigurd. (2003). *Urban Transportation System Choices for Communities*. McGraw-Hill, USA
- Govers, Roberts; Go, Frank. (2009). *Place Branding Glocal, Virtual and Physical Identities, Constructed, Imagined and Experienced*. Palgrave Macmillan
- Gottdiener, Mark dan Leslie Budd. (2005). *Key Concept in Urban Studies*. London, Thousand Oaks, New Delhi, Sage Publications
- Grauman, Carl F. (2002). The Phenomenological Approach to People-Environment Studies. Bechtel, Robert B dan Churman, Arza. *Handbook Of Enviromental Pyschology*. New York. John Wiley & Sons, Inc.
- Gunawan, Myra P. (2005). Pendekatan Kepariwisata Dalam Perencanaan Kota. Soegijoko, Budhy Tjahyati Sugijanto; Napitupulu, Gita Chandrika; Mulyana, Wahyu (Editor). *Bunga Rampai Pembangunan Kota di Indonesia. Buku 1 Konsep dan Pendekatan Pembangunan Perkotaan Indonesia*. URDI-YSS-Jakarta, Lembaga Penerbitan Fakultas Ekonomi
- Handinanto. (2004). Kebijakan Politik Dan Ekonomi Pemerintah Kolonial Belanda Yang Berpengaruh Pada Morfologik (Bentuk dan Struktur) Beberapa Kota Jawa. *Dimensi Teknik Arsitektur*, Vol.32,No.1, Juli : 19-27
- Hadinanto; Hartono, Samuel. (2007). Surabaya Kota Pelabuhan (Surabaya Port City). *Dimensi Teknik Arsitektur*, Vol.35,No.1, 88-99
- Hague, Ashilp Lappegard.(Tt). *Identity and Place*. Faculty of Architecture and Fine Art, University of Trondheim, Norway. <http://www.google.co.id/search?>, 15/10/2010

- Hastijanti, Retno. (2002). The Gated Communities Of Vernacular Settlement In Global City The Change of Socio-Cultural Values in Vernacular Settlement In Globalization Era, Case Studies: The Kampung Around Undaan Street, Genteng District, Surabaya. *Second International on Vernacular Settlement, Department of Architecture, Faculty of Engineering University of Indonesia*.
- Howe, Peter.D. (2009). Newsworthy Spaces: The Semantic Geographies of Local News. *Aether*, Vol.IV, 43-61, Maret
- Holloway, Lewis dan Hubbard, Phil. (2001). *People and Place The Extraordinary Geographies Of Everyday Life*. Prentice Hall
- Irwanto, Budhi Karya. (2005). *Infrastruktur dan Pertumbuhan Ekonomi (Studi Kasus Infrastruktur Jalan Raya DKI Jakarta)*. Tesis Magister Perencanaan dan Kebijakan Publik Program Pasca Sarjana Univeritas Indonesia
- Julianery, Bernadette Esther. (2007). *Kajian Upaya Pengendalian Banjir di Jakarta: Rencana dan Realisasi Pembangunan Banjir Kanal Timur*. Tesis Kajian Pengembangan Perkotaan Program Pasca Sarjana Univerisitas Indonesia.
- Kaiser, Edward J; Godschalk, David R; Chapin, Stuard F Jr. (1995). *Urban Land Use Planning*. University of Illonois Press, Urbana and Chicago
- Kavaratzis, Michail.(2004). From City Marketing to Place Branding: Framework for Developing City Brands. *Place Branding* Vol.1,1,58-73
- Kavaratzis, Michail. (2008). *From City Marketing to City Branding*. Disertasi Doktor Gronigen University.
- Kenichiro, Arai. (2001). Only Yesterday in Jakarta: Property Boom and Comsumption Trends in The Late New Order Meropolitan City. *Southeast Asian Studies*, Vol.38, No. 4, March
- Kohlbacher, Florian. (2006). The Use of Qualitative Content Analysis in Case Study Research. *Forum: Qualitative Social Research*. Volume 7, No.1, Art.21-Januari
- Kotler, Philip (*et all*). (1993). *Marketing Places: Attracting Investment, Industry, and Tourism to Cities, States and Nations*. Free Press
- Kotter, Philip dan Armstrong, Gary. (1996). *Principles Of Marketing*. Prentice Hall International
- Krippendorf, Klaus. (2004). *Content Analysis: An Introduction to Its Methodology*. Sage Publication
- Kumiasih, Dewi. (2005).Model Skala Prioritas Pembangunan Kota Bandung Berbasis Good Governance. *Makara,Sosial Humaniora*, Vol.9, No.2, 72-83
- Kusno, Abidin. (2000). *Behind the Postcolonial Architecture,Urban Space, and Political Cultures in Indonesia*.London. Routledge
- Lynch, Kevin. (1960). *The Image Of The City*. The MIT Press
- Lynch, Kevin. (1981). *The Good City Form*.MIT
- Lawler, Steph.(2008). *Identity Sociological Perspective*. UK. Polity Press
- Littlejhon, Sthephen W. & Foss, Karen. (2005). *Theories of Human Communication*. Thompson-Wasworth

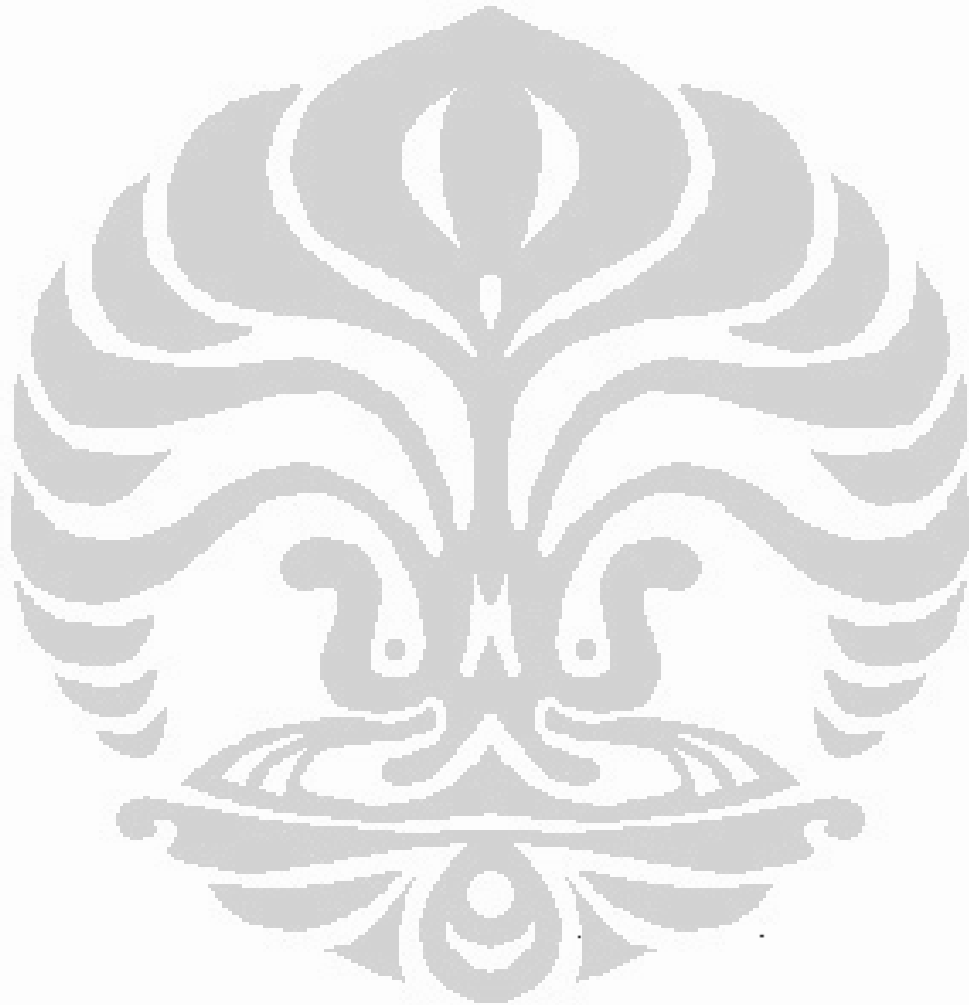
- Maharika, Ilya F.(2009). Diagram Dinamika Informalitas. Murti, Yoshi Fajar Kresno (*Penyunting*). *Kampung Menulis Kota, Praktik-Praktik Informalitas*. Yayasan Pondok Rakyat, Yogyakarta
- Marizi, Nizar. (2005). *Evaluasi Keefektifan Institusi Yang Terkait Dengan Penedalihan Pemanfaatan Ruang (Studi Kasus Kawasan Kemang)*. Tesis Program Studi Ilmu Lingkungan Pasca Sarjana Universitas Indonesia
- Martin, Deborah G. (2000). Constructing Place: Cultural Hegemoni And Media Images Of Inner-City Neighborhood. *Urban Geography*, 21,5, pp.380-405
- Martinez, Noberto Muniz dan Blanco, Miguel Corvantes. (2009). Identity and Marketing Cities. Hernandez, Mila Gasco dan Coronas, Teres Torres. *Information Communication Technologies and City Marketing: Digital Opportunities for Cities Around The World*. Information Science Reference, Hershey-New York
- Maryani, E dan Logayah, Siti. (Tt). Pengembangan Bandung Sebagai Kota Wisata Warisan Budaya (Cultural Heritage).
http://file.upi.edu/Direktori/FPIPS/JUR._PEND._GEOGRAFI/196001211985032-ENOK_MARYANI/Dina.pdf, 29/05/2011
- Mayring, Phillip. (2000). Qualitative Content Analysis. *Forum: Qualitative Social Research*. Volume 1, No. 2, June
- Metaxas, Theodore. (2010). Cities Competition, Place Marketing And Economic Development In South Europe: The Barcelona Case As FDI Destination. *Theoretical and Empirical Researches in Urban Management*, Number 5 (14)/February
- Nas, Peter J.M. (2007). *Kota-kota Indonesia Bunga Rampai*. Yogyakarta. UGM Press
- Noor, Irwan. (2010). Inovasi Pemerintahan Daerah Mengapa Gagal?. *Jurnal Ilmu Politik*, Edisi 21
- Norris, Robert dan Marlowe, Patrick. (2002). *Media Monitoring to Promote Democratic Election: Handbook for Citizen Organization*. NDI
- Ooi, Can-Seng. (2008). Creative Singapore: Image and Reality. *Artepolis* 2, B-68-B-77
- Pacione, Micahel. (2009). *Urban Geography: A Global Perspective* (Third Edition). Routledge
- Paddison, Ronan. (1993). City Marketing, Image Reconstruction and Urban Management. *Urban Studies*, Vol.30, No. 2, page 339-350
- Rainisto, Seppo. (2003). *Succers Factors Of Place Marketing: A Study Of Place Marketing Practices In Northern Europe And The United States*. Helsinki University of Technology, Institute of Strategy and International Business, Doctoral Dessertation
- Raksdjaya, Rini. (1999). *Konsep Bentuk Kota Dalam Kognisi Spasial Masyarakat Kota Bandung*. Disertasi Insititut Teknologi Bandung.
- Relph, Edward.(1996). Place. Ian, Douglas; Hugget, Richard; Robinson, Mike (Ed).*Companion Encyclopedia of Geography The Environment and Humankind*. Routledge
- Robi, Ningsih. (2006). *Strategi Memasarkan Kota Bekasi Berdasarkan Daya Tarik Investasi*. Tesis Magister Perencanaan dan Kebijakan Publik, UI.

- Rutz, Werner. (1987). *Cities and Towns in Indonesia Their Development, Current Positions and Function with Regard to Administration and Regional Economy*. Gebruder Borntraeger. Berlin. Stuttgart.
- Salamah, Ummi.(2010). *Berita Bisnis dan Reputasi Perusahaan: Analisis Data Panel Bisnis Perbankan dan Opini Publik terhadap Reputasi Perusahaan Bank Mandiri, BNI dan BRI*. Tesis Program Studi Ilmu Komunikasi, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Univeritas Indonesia
- Santoso, Jo. (2006). *(Menyiasati) Kota Tanpa Warga*. Centropolis, Jakarta
- Saputra, Irlan Dharma. (2008). *Fluktuasi Polusi Udara di Jakarta*. Skripsi Departemen Geografi, FMIPA, UI
- Sawarendro. (2010). *Sistem Polder & Tanggul Laut Penanganan Banjir Secara Madani di Jakarta*. Yogyakarta, ILWI.
- Silas, Johan. (2002). Toll Road and Development of New Settlement: The Case of Surabaya Compared to Jakarta. In: *Bijdragen tot de Taal-, Land-en Volkekunde, On The Road Social Impact of New Road in Southeast Asia* 158, No:4, Leiden, 677-689
- Silas, Johan. (1996). Perkampungan Surabaya dari Hina ke Jaya. *Kampung Surabaya Menuju Metropolitan*. Yayasan Keluarga Bakti Surabaya dan Surabaya Post, Surabaya
- Silver, Christopher. (2008). *Planning The Megacity: Jakarta in the Twentieth Century*. New York. Routledge Taylor Francis.
- Silverman, David. (2000). *Doing Qualitative Research A Practical Handbook*. London. Sage Publication
- Simabura, Charles. (2009). Akuntabilitas Rekrutmen Calon Anggota DPRD Sebagai Wujud Kedaulatan Rakyat. *Jurnal Kontitusi*, Vol.II, No.1
- Soedarsono, Woerjantari. (2006). Comparison Study: The Impact Of Bandung Fashion Creative Community To Suci And Binong Jati Physical Environment Quality. *Artepolis 2*, A-87-A-92
- Soehoed, A.R. (2004). *Membenahi Tata Air Jabotabek Seratus Tahun dari Bandjir Kanaal hingga Ciliwung Floodway*. Djambatan
- Soemardi, Ahmad Rida dan Radjawali, Irendra. (2004). Creative Culture and Urban Planning: The Bandung Experience. *The Elevent International Planning Hostory Conference*. Unpublished Paper. http://www.etsav.upc.es/personals/iphs2004/pdf/210_p.pdf, 26/05/2011
- Sriwinarti, Asih. (2005). Beberapa Karakteristik Umum Pertumbuhan Enam Kota Besar di Indonesia Tahun 1980-2000. *Jurnal Ekonomi Pembangunan*, Vol. 10, NO.1, hal.67-79
- Stake, Robert E.(2005). Qualitative Case Studies. Denzin, Norman K dan Lincoln, Yvonna S. *The Sage Handbook of Qualitative Research*. Third Edition. California. Sage Publications
- Suhodo, Diah Setiari. (2009). Industri Kreatif, Solusi Baru Ekonomi Indonesia. *Jurnal Ekonomi dan Pembangunan*, 17 (2), p 17-29
- Sumabrata, Jachrizal. (2005), Permasalahan Transportasi Kota: Bagaimana Mengatasinya?. *Jurnal Kajian Pengembangan Perkotaan*, Vol.1, No.1, April 2005
- Suryadinata, Andi dkk. (2008). Analisis Kritis Kebijakan Pemerintah Dalam Pengelolaan Pasar Tradisional dan Alternatif Solusinya. *Program Kreatifitas Mahasiswa*, IPB

- Suryani, Erni.(2004). *Korelasi Emisi Kendaraan Bermotor Dengan Tingkat Kesehatan Masyarakat*. Tesis Program Studi Ilmu Lingkungan Program Pasca Sarjana, Universitas Indonesia
- Syaukat, Syarifah. (2007). *Persebaran Gedung Perkantoran di DKI Jakarta*. Tesis Program Studi Kajian Pengembangan Perkotaan Program Pasca Sarjana, Universitas Indonesia
- Tunas, Devisari. (2008). *The Spatial Economy in Urban Informal Settlement*. Netherland. International Forum on Urbanism.
- Twigger-Ross, Claire L dan Uzzel, David L. (1996). Place And Identity Processes. *Journal of Enviromental Psychology* 16, 205-220
- Uguy, Mediana Johanna Hendriette. (2006). *Pengembangan Lingkungan Peri-Urban Yang Menuju Keberlanjutan: Suatu Analisis tentang Urban Sprawl sebagai Akibat Suburbanisasi*. Disertasi Program Studi Ilmu Lingkungan Program Pasca Sarjana Univeristas Indonesia
- Van de Velde, Bart. (2008). *City's Images in The Media. Toward a Roadmap for Researching a City's Media Image*. Master Thesis Erasmus School of Economics, Erasmus University of Rotterdam
- Voskuil, Robert P.G.A (dkk). (2007). *Bandung, Citra Sebuah Kota*. (Terj. Myra P. Gunawan). Bandung. Departemen Planologi ITB bekerja sama dengan PT. Jagaddhita.
- Wanta, Wayne; Golan, Guy dan Cheolan Lee. *Agenda setting and International News: Media Influence on Public Perception of Foreing Nation*. *Journalism and Mass Communication Quarterly* Vol.81, No.2 Summer 2004, 364-377
- Watts, Michel J. (2009). Market. Gregory, Derek; Jonston, Ron; Pratt, Geraldine; Watts, Michael J; Whatmore, Sarah. *Dictionary Of Human Geography*. Balckwell Publishing
- Wikarta, Engkus Kusnadi, (2004). Pola Alih Fungsi Pemanfaatan RTH Pada Kawasan Perkotaan Di Pulau Jawa Studi Kasus Di Kota Bandung Provinsi Jawa Barat. *Majalah Geografi Indonesia*, Vol.18, No.2, September, halaman 99-115
- Yin, Robert K.1994. *Case Study Research Design Method*. Second Edition. Sage Publications.
- Yuswono, Sony; Utomo, Dwi Cahyo; Zein, Suheyri dan A.R, Azrafiany. (2008). *Memahami APBD dan Permasalahannya (Panduan Pengelolaan Keuangan Daerah)*. Bayumedia Publishing, Malang.
- Zaini, Moch. (2010). Kebijakan Ujian Nasional Kritis Politik Pendidikan. *Jurnal Salam*, Volume 13, No.1

Lampiran 1.

Daftar Berita dan Tone Kota Jakarta



No	ID.Berita	Judul	Tanggal	Media	Halaman	Rubrik	Kategori	Sub-Kategori	Tone
1	6115	Jaksa Musnahkan Narkoba	2009-08-01	Kompas	27	Metropolitan	Kriminalitas	Napza	Positif
2	6137	Barang Bukti Senilai Rp 2 Miliar Disita Polisi, Dua Tersang	2009-08-07	Kompas	26	Metropolitan	Kriminalitas	Napza	Positif
3	5854	Tahanan Polda Diduga Kendalikan Bisnis Sabu	2009-09-02	Kompas	28	Metropolitan	Kriminalitas	Napza	Negatif
4	5864	Polisi Sita Narkoba Senilai Rp 1 Miliar	2009-09-03	Kompas	28	Metropolitan	Kriminalitas	Napza	Positif
5	5899	Artis Shella Marcia Kembali Ditahan	2009-09-08	Kompas	28	Metropolitan	Kriminalitas	Napza	Negatif
6	5943	Sabu Senilai Rp 2 Miliar Disita Polisi	2009-09-15	Kompas	26	Metropolitan	Kriminalitas	Napza	Positif
7	5546	Pabrik Sabu di Kelapa Gading	2009-10-02	Kompas	28	Metropolitan	Kriminalitas	Napza	Positif
8	5592	Polisi Sita Ekstasi Senilai Rp 4 Miliar	2009-10-08	Kompas	27	Metropolitan	Kriminalitas	Napza	Positif
9	5607	Pasangan Pemilik Pabrik Sabu Ditangkap	2009-10-10	Kompas	28	Metropolitan	Kriminalitas	Napza	Positif
10	5647	Pemain Sinetron Tersangkut Narkoba	2009-10-15	Kompas	27	Metropolitan	Kriminalitas	Napza	Positif
11	5765	Sabu di Apartemen	2009-10-27	Kompas	27	Metropolitan	Kriminalitas	Napza	Positif
12	5774	Dua Tersangka Kasus Sabu Masih Bujon	2009-10-28	Kompas	27	Metropolitan	Kriminalitas	Napza	Positif
13	5793	Awasi Produsen Sabu	2009-10-29	Kompas	26	Metropolitan	Kriminalitas	Napza	Positif
14	5182	Penyimpanan Ekstasi di Cengkareng	2009-11-06	Kompas	28	Metropolitan	Kriminalitas	Napza	Positif
15	5189	Polisi Tangkap 11 Orang Tersangka	2009-11-07	Kompas	28	Metropolitan	Kriminalitas	Napza	Positif
16	5286	Polisi Sita 7,050 Pili Ekstasi	2009-11-19	Kompas	28	Metropolitan	Kriminalitas	Napza	Positif
17	5305	Polisi Gerebek Pabrik Sabu	2009-11-21	Kompas	26	Metropolitan	Kriminalitas	Napza	Positif
18	5330	Pengawasan Laut Akan Diperketat	2009-11-24	Kompas	28	Metropolitan	Kriminalitas	Napza	Positif
19	4536	Sabu Asal China Disita	2009-12-04	Kompas	27	Metropolitan	Kriminalitas	Napza	Positif
20	4771	Pengacara Jadi Perantara Sabu	2009-12-12	Kompas	28	Metropolitan	Kriminalitas	Napza	Negatif
21	4807	Ekstasi Dibuat di Rumah	2009-12-17	Kompas	27	Metropolitan	Kriminalitas	Napza	Netral
22	5134	61 Persen Tersangka Narkoba Lulus SMA	2009-12-30	Kompas	27	Metropolitan	Kriminalitas	Napza	Negatif
23	5135	8 Pengedar Dibekuk	2009-12-31	Kompas	26	Metropolitan	Kriminalitas	Napza	Positif
24	4379	Industri Rumah Ekstasi Digerebek	2010-01-20	Kompas	26	Metropolitan	Kriminalitas	Napza	Positif
25	6433	Korban dan Tersangka Masih Diperlakukan Sama	2010-02-03	Kompas	28	Metropolitan	Kriminalitas	Napza	Positif
26	6441	Sammy Kerispath, Tersangka Pengguna Narkotika	2010-02-04	Kompas	27	Metropolitan	Kriminalitas	Napza	Negatif
27	6459	Tergur Upah, Pengojek Jadi Kurir	2010-02-08	Kompas	27	Metropolitan	Kriminalitas	Napza	Positif
28	6499	Rumah Dijadikan Pabrik Sabu	2010-02-13	Kompas	26	Metropolitan	Kriminalitas	Napza	Positif
29	6528	Korban Tidak Dikriminalkan Lagi	2010-02-17	Kompas	27	Metropolitan	Kriminalitas	Napza	Positif
30	6551	Rumah Produksi Sabu Digerebek	2010-02-19	Kompas	26	Metropolitan	Kriminalitas	Napza	Positif
31	6570	Penyidik Cbaerul Akan Disidang	2010-02-23	Kompas	28	Metropolitan	Kriminalitas	Napza	Netral
32	6718	Pemilik 10.000 Ekstasi Masih Dikejar	2010-03-04	Kompas	28	Metropolitan	Kriminalitas	Napza	Positif
33	6726	Ribuan Pili Ekstasi Dimusnahkan	2010-03-05	Kompas	28	Metropolitan	Kriminalitas	Napza	Positif
34	6828	Sammy Sakti	2010-03-20	Kompas	26	Metropolitan	Kriminalitas	Napza	Positif
35	6851	Polda Bongkar Pabrik Ekstasi Rp 160,7 Miliar	2010-03-24	Kompas	28	Metropolitan	Kriminalitas	Napza	Positif
36	6860	Jakbar Paling Rawan	2010-03-25	Kompas	27	Metropolitan	Kriminalitas	Napza	Negatif
37	6873	Area Privat Jadi Pilihan	2010-03-26	Kompas	28	Metropolitan	Kriminalitas	Napza	Negatif
38	6880	Ada Serbuk Putih di Apartemen Imam S Arifin	2010-03-27	Kompas	27	Metropolitan	Kriminalitas	Napza	Positif

39	6956	Polisi Bedah Johar Baru	2010-04-01	Kompas	27	Metropolitan	Kriminalitas	Napza	Positif
40	7071	Hartina Tuntut Lima Tahun	2010-04-16	Kompas	26	Metropolitan	Kriminalitas	Napza	Positif
41	7081	Pemasaran Pabrik Ekstasi Diatur dari Penjara	2010-04-17	Kompas	26	Metropolitan	Kriminalitas	Napza	Negatif
42	7120	Sekali Lagi, Napl Diduga Terlibat	2010-05-04	Kompas	28	Metropolitan	Kriminalitas	Napza	Positif
43	7047	BNN Sita Sabu Senilai Rp 15 Milliar	2010-05-05	Kompas	27	Metropolitan	Kriminalitas	Napza	Positif
44	6997	Bandarnya Terpidana	2010-05-07	Kompas	27	Metropolitan	Kriminalitas	Napza	Negatif
45	6057	WNA Pasok Narkoba	2010-06-02	Kompas	26	Metropolitan	Kriminalitas	Napza	Positif
46	6040	Tangkap Pengedar Sabu	2010-06-04	Kompas	26	Metropolitan	Kriminalitas	Napza	Positif
47	5871	Penyandang Cacat Jadi Incaran Sindikat Narkoba	2010-06-09	Kompas	28	Metropolitan	Kriminalitas	Napza	Negatif
48	5845	Pembawa Ganja Ditangkap	2010-06-10	Kompas	28	Metropolitan	Kriminalitas	Napza	Positif
49	5743	Warga Iran Berusaha Masuk Jakarta	2010-06-21	Kompas	27	Metropolitan	Kriminalitas	Napza	Positif
50	5687	Warga Singapura Ditangkap di Bandara	2010-06-23	Kompas	28	Metropolitan	Kriminalitas	Napza	Positif
51	5608	Gagal, Kiriman Sabu	2010-06-29	Kompas	27	Metropolitan	Kriminalitas	Napza	Positif
52	5570	Bersihkan Zona Merah	2010-06-30	Kompas	27	Metropolitan	Kriminalitas	Napza	Positif
53	5563	Residivis Jadi Pengedar	2010-07-01	Kompas	26	Metropolitan	Kriminalitas	Napza	Negatif
54	5525	BNN Temukan Sabu	2010-07-02	Kompas	26	Metropolitan	Kriminalitas	Napza	Positif
55	5221	Pabrik Sabu Digerbek	2010-07-08	Kompas	28	Metropolitan	Kriminalitas	Napza	Positif
56	5147	Pabrik Rumahan Ekstasi Digerbek	2010-07-09	Kompas	27	Metropolitan	Kriminalitas	Napza	Positif
57	5094	Berkedok Pengepul Kardus	2010-07-13	Kompas	27	Metropolitan	Kriminalitas	Napza	Positif
58	5091	Polisi Serang Tangkap Pemakai Sabu	2010-07-14	Kompas	26	Metropolitan	Kriminalitas	Napza	Negatif
59	4856	Tergitur Uang, Asep Jadi Kurir	2010-07-16	Kompas	26	Metropolitan	Kriminalitas	Napza	Positif
60	4849	Kendali Sabu dari Bui	2010-07-17	Kompas	26	Metropolitan	Kriminalitas	Napza	Negatif
61	4629	Revaldo Ditangkap dalam Kasus Sabu	2010-07-22	Kompas	28	Metropolitan	Kriminalitas	Napza	Negatif
62	4524	NARKOBA	2010-07-23	Kompas	26	Metropolitan	Kriminalitas	Napza	Netral
63	4398	Revaldo Merasa Dijebak Kawan	2010-07-24	Kompas	27	Metropolitan	Kriminalitas	Napza	Netral
64	4264	Ahli Bubut Bisnis Narkoba	2010-07-27	Kompas	28	Metropolitan	Kriminalitas	Napza	Netral
65	4256	Polisi Tangkap Pengedar Ganja	2010-07-28	Kompas	27	Metropolitan	Kriminalitas	Napza	Positif
66	4231	Amir Machmud Tuntut Balik	2010-07-29	Kompas	28	Metropolitan	Kriminalitas	Napza	Positif
67	4239	Pabrik Sabu Digerbek	2010-07-29	Kompas	27	Metropolitan	Kriminalitas	Napza	Positif
68	4227	Seorang Pelaku Memiliki Tiga Pabrik	2010-07-30	Kompas	28	Metropolitan	Kriminalitas	Napza	Positif
69	2648	Sabu Dikemas dalam Bungkus Kopi	2010-08-02	Kompas	27	Metropolitan	Kriminalitas	Napza	Positif
70	1740	Dalam Sembilan Hari, Narkoba Rp 1,2 Milliar Disita	2010-08-12	Kompas	28	Metropolitan	Kriminalitas	Napza	Positif
71	2709	Sindikat Narkotik Memiliki Sanjata Api	2010-08-21	Kompas	28	Metropolitan	Kriminalitas	Napza	Negatif
72	1914	Jaringan Bisnis Narkoba Dibongkar	2010-08-26	Kompas	27	Metropolitan	Kriminalitas	Napza	Negatif
73	2733	Penyelundupan Sabu Rp 2,76 Milliar	2010-08-28	Kompas	27	Metropolitan	Kriminalitas	Napza	Positif
74	1957	Pabrik Sabu Digerbek	2010-08-31	Kompas	28	Metropolitan	Kriminalitas	Napza	Positif
75	6120	RM Masih Tersangka Judi di Hotel Sultan	2009-08-04	Kompas	28	Metropolitan	Kriminalitas	Perjudian	netral
76	6874	Selama Satu Bulan 46 Kasus Judi Togel Dilungkap	2010-03-26	Kompas	27	Metropolitan	Kriminalitas	Perjudian	Positif
77	5560	Nenek Pengedar Togel Ditangkap	2010-07-01	Kompas	28	Metropolitan	Kriminalitas	Perjudian	Negatif

78	6123	DKI Perketat Pengamanan Infrastruktur	2009-08-04	Kompas	27	Metropolitan	Kriminalitas	Pencurian	Positif
79	6160	Kecopetan BlackBerry Saat Meliput Jenazah Ibrohim	2009-08-13	Kompas	21	Metropolitan	Kriminalitas	Pencurian	Negatif
80	5893	Penjambret Bermotor Dihajar Massa	2009-09-07	Kompas	22	Metropolitan	Kriminalitas	Pencurian	Negatif
81	5258	Tindak Tegas Pelaku Penyuntikan	2009-11-16	Kompas	22	Metropolitan	Kriminalitas	Pencurian	Negatif
82	5260	Aguswandi Didakwa Curi Ustrik, Kerugian Rp 375.000	2009-11-17	Kompas	22	Metropolitan	Kriminalitas	Pencurian	Netral
83	4491	Kejahatan Pencurian Tetap Menonjol	2009-12-01	Kompas	21	Metropolitan	Kriminalitas	Pencurian	Negatif
84	4540	Uma Orang Ditangkap, 283 Tabung Disita	2009-12-04	Kompas	26	Metropolitan	Kriminalitas	Pencurian	Positif
85	4541	Aguswandi Tahanan Kota	2009-12-04	Kompas	26	Metropolitan	Kriminalitas	Pencurian	Netral
86	5034	Dua WNI Bobol Perusahaan AS	2009-12-22	Kompas	26	Metropolitan	Kriminalitas	Pencurian	Negatif
87	4208	Satu Regu Petugas Satpam Curi Besi	2010-01-09	Kompas	27	Metropolitan	Kriminalitas	Pencurian	Negatif
88	6463	Bajaj Pun Menjadi Sasaran Pencuri	2010-02-09	Kompas	26	Metropolitan	Kriminalitas	Pencurian	Positif
89	6482	Penjambret Dikeroyok, Satu Orang Meninggal	2010-02-11	Kompas	22	Metropolitan	Kriminalitas	Pencurian	Negatif
90	6523	Patung Abdurachman Saleh Hilang	2010-02-16	Kompas	22	Metropolitan	Kriminalitas	Pencurian	Negatif
91	6719	21 Ton Solar PT Pelni Dicur	2010-03-05	Kompas	21	Metropolitan	Kriminalitas	Pencurian	Netral
92	6720	Gara-gara Mengecas Baterai, Ditungut 1,5 Tahun	2010-03-05	Kompas	22	Metropolitan	Kriminalitas	Pencurian	Negatif
93	6728	Ditukus karena Memergoki Pencuri	2010-03-05	Kompas	22	Metropolitan	Kriminalitas	Pencurian	Negatif
94	6732	Pencuri Spion Alphard Menyamar Jadi Pengamen	2010-03-06	Kompas	23	Metropolitan	Kriminalitas	Pencurian	Negatif
95	6802	Polisi Berhasil Tangkap Pelaku	2010-03-17	Kompas	21	Metropolitan	Kriminalitas	Pencurian	Positif
96	6837	Aluminium Senilai Rp 600 Juta Dicur	2010-03-23	Kompas	22	Metropolitan	Kriminalitas	Pencurian	Netral
97	6853	Kabel Baja Proyek KBT Dicur	2010-03-24	Kompas	23	Metropolitan	Kriminalitas	Pencurian	Negatif
98	6855	Maling Ayam Dikeroyok	2010-03-24	Kompas	21	Metropolitan	Kriminalitas	Pencurian	Negatif
99	7011	Jalan Rawan Jambret	2010-04-08	Kompas	22	Metropolitan	Kriminalitas	Pencurian	Negatif
100	7069	Aguswandi Dihukum 6 Bulan	2010-04-16	Kompas	22	Metropolitan	Kriminalitas	Pencurian	Negatif
101	7075	Polisi Bekuk Pencuri Rem KA	2010-04-16	Kompas	22	Metropolitan	Kriminalitas	Pencurian	Positif
102	6897	Pencurian Laptop	2010-05-18	Kompas	21	Metropolitan	Kriminalitas	Pencurian	Negatif
103	6910	Penjambret Dibekuk	2010-05-15	Kompas	26	Metropolitan	Kriminalitas	Pencurian	Negatif
104	6750	Pencuri Spesialis di Gereja Dibekuk	2010-05-20	Kompas	26	Metropolitan	Kriminalitas	Pencurian	Positif
105	6521	Pencuri Incar Polda Metro	2010-05-25	Kompas	26	Metropolitan	Kriminalitas	Pencurian	Negatif
106	6290	Empat Orang Rampas Tukang Jamu	2010-05-27	Kompas	27	Metropolitan	Kriminalitas	Pencurian	Positif
107	6033	Dana Pegadalan Dicur	2010-06-04	Kompas	26	Metropolitan	Kriminalitas	Pencurian	Negatif
108	5518	Polisi Gerebek Tempat Oplosan	2010-07-03	Kompas	22	Metropolitan	Kriminalitas	Pencurian	Positif
109	5410	Polisi Tangkap Empat Tersangka Pengoplos	2010-07-06	Kompas	22	Metropolitan	Kriminalitas	Pencurian	Positif
110	4646	Penggelapan Diakui	2010-07-21	Kompas	21	Metropolitan	Kriminalitas	Pencurian	Negatif
111	4529	Jambret Beraksi di Lift	2010-07-23	Kompas	22	Metropolitan	Kriminalitas	Pencurian	Negatif
112	4399	Massa Menghajar Satu Tersangka hingga Tewas	2010-07-24	Kompas	22	Metropolitan	Kriminalitas	Pencurian	Negatif
113	4282	Spesialis Pencurian Rumah Kosong Dibekuk	2010-07-27	Kompas	23	Metropolitan	Kriminalitas	Pencurian	Negatif
114	4235	Maling Baju Dibekuk	2010-07-29	Kompas	21	Metropolitan	Kriminalitas	Pencurian	Positif
115	2661	Pengutli di Minimarket Ditangkap	2010-08-05	Kompas	22	Metropolitan	Kriminalitas	Pencurian	Positif
116	2729	Pencuri Dipukuli Massa	2010-08-27	Kompas	23	Metropolitan	Kriminalitas	Pencurian	Negatif

117	6125	Tujuh Perampok Perhiasan Diringkus	2009-08-04	Kompas	21	Metropolitan	Kriminalitas	Perampokan	Positif
118	6236	Perampok Ditembak	2009-08-29	Kompas	22	Metropolitan	Kriminalitas	Perampokan	Positif
119	6242	Pelaku Semakin Tidak Takut Polisi	2009-08-31	Kompas	22	Metropolitan	Kriminalitas	Perampokan	Negatif
120	6246	Dibekuk, 3 Perampok Penumpang Taksi	2009-08-31	Kompas	22	Metropolitan	Kriminalitas	Perampokan	Positif
121	5947	Spesialis Perampok Sembako Dicuruk	2009-09-16	Kompas	21	Metropolitan	Kriminalitas	Perampokan	Negatif
122	5545	Perampok Uang BNI Ditangkap	2009-10-02	Kompas	26	Metropolitan	Kriminalitas	Perampokan	Positif
123	5266	Perampok Bersenjata Dibekuk	2009-11-17	Kompas	26	Metropolitan	Kriminalitas	Perampokan	Negatif
124	5035	Makan di Mobil, Didatangi Perampok	2009-12-22	Kompas	26	Metropolitan	Kriminalitas	Perampokan	Netral
125	6179	Pasangan Suami-Istri Bobol Bank	2009-08-19	Kompas	27	Metropolitan	Kriminalitas	Perampokan	Positif
126	6195	Lagi, Karyawati Ditodong di Taksi	2009-08-21	Kompas	26	Metropolitan	Kriminalitas	Perampokan	Negatif
127	6197	Perhiasan Emas 1,5 Kg Dirampok	2009-08-22	Kompas	22	Metropolitan	Kriminalitas	Perampokan	Negatif
128	5860	Toyota Harrier Dirampas	2009-09-02	Kompas	22	Metropolitan	Kriminalitas	Perampokan	Negatif
129	5915	Toko Emas Dirampok	2009-09-11	Kompas	21	Metropolitan	Kriminalitas	Perampokan	Negatif
130	5956	Saya Pernah Dirampok Tiga Kali...	2009-09-17	Kompas	23	Metropolitan	Kriminalitas	Perampokan	Negatif
131	5964	Polisi Tembak Tiga Penjahat	2009-09-18	Kompas	21	Metropolitan	Kriminalitas	Perampokan	Positif
132	5986	Situasi Sepi Rawan Pencurian	2009-09-24	Kompas	22	Metropolitan	Kriminalitas	Perampokan	Negatif
133	5697	Bandit Pemecah Kaca Mobil Meresahkan Warga	2009-10-19	Kompas	23	Metropolitan	Kriminalitas	Perampokan	Negatif
134	5733	10 Perampok Emas Dibekuk, Satu Dikembak	2009-10-22	Kompas	21	Metropolitan	Kriminalitas	Perampokan	Negatif
135	5238	Truk Gas Dirampok Pria Berjaket Loreng	2009-11-12	Kompas	22	Metropolitan	Kriminalitas	Perampokan	Negatif
136	5242	Pelaku Beraksi, Harta Ralib, Korban Terluka	2009-11-13	Kompas	22	Metropolitan	Kriminalitas	Perampokan	Negatif
137	5307	Dua Aksi Perampokan	2009-11-21	Kompas	22	Metropolitan	Kriminalitas	Perampokan	Negatif
138	5331	Hadang Perampok, Ruil Tewas Ditusuk	2009-11-24	Kompas	21	Metropolitan	Kriminalitas	Perampokan	Negatif
139	4567	Baling Loncat Berkeliaran	2009-12-08	Kompas	26	Metropolitan	Kriminalitas	Perampokan	Negatif
140	4783	Polisi Mengguling Komplotan Perampok	2009-12-14	Kompas	26	Metropolitan	Kriminalitas	Perampokan	Positif
141	4786	Motor Dipepet, Rp 15 Juta Dirampas	2009-12-14	Kompas	26	Metropolitan	Kriminalitas	Perampokan	Netral
142	5118	Perampok Babak Belur	2009-12-28	Kompas	27	Metropolitan	Kriminalitas	Perampokan	Negatif
143	5120	Kantor Maarif Institute Dibobol Maling	2009-12-28	Kompas	26	Metropolitan	Kriminalitas	Perampokan	Negatif
144	5140	Modus Baru di Jalan Tol	2009-12-31	Kompas	22	Metropolitan	Kriminalitas	Perampokan	Negatif
145	4166	Kantor Tambang Dibobol	2010-01-04	Kompas	22	Metropolitan	Kriminalitas	Perampokan	Netral
146	4173	Rumah Staf Kedutaan Besar Sri Lanka Dirampok	2010-01-05	Kompas	21	Metropolitan	Kriminalitas	Perampokan	Netral
147	4189	Dua Penjahat Sikat Harta Pengendara Mobil	2010-01-07	Kompas	22	Metropolitan	Kriminalitas	Perampokan	Netral
148	4324	Perampok Berpistol Beraksi di Kebon Jeruk	2010-01-12	Kompas	22	Metropolitan	Kriminalitas	Perampokan	Netral
149	4422	Pembobol Bank Pakal Cara Lama	2010-01-21	Kompas	21	Metropolitan	Kriminalitas	Perampokan	Netral
150	4456	Brankas Dibobol	2010-01-26	Kompas	26	Metropolitan	Kriminalitas	Perampokan	Netral
151	4481	Pramugari Dirampok, Rp 70 Juta Rail	2010-01-30	Kompas	26	Metropolitan	Kriminalitas	Perampokan	Netral
152	6427	Bappenas Dibobol Maling, Rp 11,3 Juta Rail	2010-02-02	Kompas	26	Metropolitan	Kriminalitas	Perampokan	Netral
153	6436	Dana Dibobol Via "Teller"	2010-02-04	Kompas	27	Metropolitan	Kriminalitas	Perampokan	Positif
154	6449	Bank BTN Klarifikasi Soal "Teller"	2010-02-05	Kompas	22	Metropolitan	Kriminalitas	Perampokan	Positif
155	6461	Rumah Mantan Kapolri Dibobol	2010-02-08	Kompas	21	Metropolitan	Kriminalitas	Perampokan	Negatif

156	6465	Brankas Digasak, Rp 200 Juta Ralib	2010-02-09	Kompas	22	Metropolitan	Kriminalitas	Perampokan	Negatif
157	6471	Bandit Berpistol Jarah Toko Kebutuhan Pokok	2010-02-10	Kompas	22	Metropolitan	Kriminalitas	Perampokan	Netral
158	6502	Sopir Truk Dirampok	2010-02-13	Kompas	21	Metropolitan	Kriminalitas	Perampokan	Negatif
159	6514	Anggota Kepolisian ikut Terlibat	2010-02-16	Kompas	26	Metropolitan	Kriminalitas	Perampokan	Negatif
160	6765	Sehari Terjadi Tiga Kasus Perampokan	2010-03-10	Kompas	26	Metropolitan	Kriminalitas	Perampokan	Negatif
161	6827	Perampok Ditangkap	2010-03-20	Kompas	26	Metropolitan	Kriminalitas	Perampokan	Positif
162	6959	Uma dari Tujuh Pelaku Dibekuk	2010-04-01	Kompas	27	Metropolitan	Kriminalitas	Perampokan	Positif
163	6978	Penumpang Taksi Jadi Sasaran Perampokan	2010-04-06	Kompas	26	Metropolitan	Kriminalitas	Perampokan	Negatif
164	7027	Dirampok, Dua Korban Ditembak	2010-04-09	Kompas	22	Metropolitan	Kriminalitas	Perampokan	Netral
165	7078	Empat Pemuda Merampok Taksi	2010-04-17	Kompas	21	Metropolitan	Kriminalitas	Perampokan	Positif
166	7093	Satu Tersangka Perampokan Penumpang Taksi Ditembak	2010-04-20	Kompas	21	Metropolitan	Kriminalitas	Perampokan	Positif
167	7103	Rumah Dubes Dimasuki Maling, Dua Ponsel Ralib	2010-04-21	Kompas	26	Metropolitan	Kriminalitas	Perampokan	Negatif
168	7141	Beras Raskin Dicuri Bajing Loncat	2010-04-28	Kompas	26	Metropolitan	Kriminalitas	Perampokan	Negatif
169	7147	Kenalan Baru Merampok Hendra	2010-05-03	Kompas	26	Megapolitan	Kriminalitas	Perampokan	Negatif
170	7151	Perampok Berkedok Orang Suruhan Istri	2010-05-03	Kompas	27	Metropolitan	Kriminalitas	Perampokan	Netral
171	7157	Sopir Taksi Berani Melawan	2010-05-03	Kompas	28	Metropolitan	Kriminalitas	Perampokan	Positif
172	7102	Jempol Tangan Kanan Ditebas, Uang Lenyap	2010-05-04	Kompas	27	Metropolitan	Kriminalitas	Perampokan	Negatif
173	6735	Kapak Merah Beraksi, Rp 4 Juta Ralib	2010-05-21	Kompas	28	Metropolitan	Kriminalitas	Perampokan	Negatif
174	6068	Kapak Merah Dibekuk	2010-06-01	Kompas	28	Metropolitan	Kriminalitas	Perampokan	Positif
175	6058	Geng Motor Merampok Motor	2010-06-02	Kompas	27	Metropolitan	Kriminalitas	Perampokan	Positif
176	6041	Polisi Tangkap Pembajak Mobil Isi Ponsel	2010-06-04	Kompas	28	Metropolitan	Kriminalitas	Perampokan	Positif
177	5957	Perampok Rumah Mewah Dibekuk	2010-06-08	Kompas	27	Metropolitan	Kriminalitas	Perampokan	Positif
178	5785	Dealer Mobil Dirampok	2010-06-18	Kompas	28	Metropolitan	Kriminalitas	Perampokan	Netral
179	5776	Baling Loncat Tewas Terlindas Truk	2010-06-19	Kompas	28	Metropolitan	Kriminalitas	Perampokan	Positif
180	5625	Subuh, Dua Pekerja Hotel Dijambret Sepulang Kerja	2010-06-29	Kompas	27	Metropolitan	Kriminalitas	Perampokan	Negatif
181	5103	Mengaku Polisi, Merampok	2010-07-12	Kompas	27	Metropolitan	Kriminalitas	Perampokan	Negatif
182	4621	Pemuda Rampok Bank	2010-07-22	Kompas	28	Metropolitan	Kriminalitas	Perampokan	Netral
183	4257	Perampokan Truk Suku Cadang	2010-07-28	Kompas	28	Metropolitan	Kriminalitas	Perampokan	Netral
184	2658	Rumah Duta Besar Portugal Disatroni Maling	2010-08-04	Kompas	27	Metropolitan	Kriminalitas	Perampokan	Negatif
185	2659	Pura-pura Minta Daun, Rampok Gondol Emas	2010-08-04	Kompas	28	Metropolitan	Kriminalitas	Perampokan	Netral
186	1662	PERAMPOKAN - Kepala Pegadalan Cilincing Ditangkap	2010-08-06	Kompas	27	Metropolitan	Kriminalitas	Perampokan	Negatif
187	2700	Polisi Tangkap Perampok Emas	2010-08-19	Kompas	28	Metropolitan	Kriminalitas	Perampokan	Positif
188	2702	Pejambret Digagalkan Polisi Tidur	2010-08-20	Kompas	28	Metropolitan	Kriminalitas	Perampokan	Positif
189	2714	Dua Pelaku Gagal Merampok	2010-08-24	Kompas	27	Metropolitan	Kriminalitas	Perampokan	Positif
190	6188	Kredit Celana, Parman Dirikam	2009-08-20	Kompas	26	Metropolitan	Kriminalitas	Pembunuhan	Negatif
191	6203	Pedagang Tewas Disabet Celurit	2009-08-24	Kompas	27	Metropolitan	Kriminalitas	Pembunuhan	Positif
192	6208	Empat Nelayan Tewas di Kapal	2009-08-25	Kompas	28	Metropolitan	Kriminalitas	Pembunuhan	Negatif
193	6214	Kasus KM Nazarah II Dihentikan	2009-08-26	Kompas	27	Metropolitan	Kriminalitas	Pembunuhan	Negatif
194	5885	Mobil Dirampas dan Sopir Dibunuh	2009-09-05	Kompas	28	Metropolitan	Kriminalitas	Pembunuhan	Negatif

195	5919	Pemuda Tewas akibat Dikeroyok	2009-09-11	Kompas	28	Metropolitik	Kriminalitas	Pembunuhan	Negatif
196	5980	Mahasiswa Tewas di Apartemen	2009-09-23	Kompas	27	Metropolitik	Kriminalitas	Pembunuhan	Negatif
197	5987	Novita Diduga Kenal Pembunuhnya	2009-09-24	Kompas	28	Metropolitik	Kriminalitas	Pembunuhan	Negatif
198	6005	Polisi Sebar Tim untuk Kejlar Tersangka	2009-09-29	Kompas	27	Metropolitik	Kriminalitas	Pembunuhan	Positif
199	6013	Novita Purnamasari Mahasiswa Pendiam	2009-09-30	Kompas	28	Metropolitik	Kriminalitas	Pembunuhan	Negatif
200	5995	Pembunuh Mahasiswa Trisakti Tertangkap	2009-10-08	Kompas	28	Metropolitik	Kriminalitas	Pembunuhan	Positif
201	5640	Anak di Bawah Umur Diduga Membunuh	2009-10-14	Kompas	27	Metropolitik	Kriminalitas	Pembunuhan	Negatif
202	5646	Polisi Tetapkan Anak Angkat sebagai Tersangka	2009-10-15	Kompas	27	Metropolitik	Kriminalitas	Pembunuhan	Positif
203	5662	Baru M Jadi Tersangka	2009-10-17	Kompas	26	Metropolitik	Kriminalitas	Pembunuhan	Negatif
204	5770	Dendam, Mantan Suami Panah Adik	2009-10-27	Kompas	27	Metropolitik	Kriminalitas	Pembunuhan	Negatif
205	5813	Suami Diduga Membunuh	2009-10-31	Kompas	28	Metropolitik	Kriminalitas	Pembunuhan	Positif
206	5150	Pembunuh Istri Ditangkap	2009-11-02	Kompas	27	Metropolitik	Kriminalitas	Pembunuhan	Negatif
207	5166	Wanita Pengusaha Marmer Dibunuh	2009-11-04	Kompas	28	Metropolitik	Kriminalitas	Pembunuhan	Negatif
208	5217	Gaki Serahkan Foto Yulianto kepada Polisi	2009-11-11	Kompas	28	Metropolitik	Kriminalitas	Pembunuhan	Negatif
209	5235	Model Cantik Dibunuh	2009-11-12	Kompas	27	Metropolitik	Kriminalitas	Pembunuhan	Positif
210	5236	Pembunuh Pengusaha Marmer Ditangkap	2009-11-12	Kompas	28	Metropolitik	Kriminalitas	Pembunuhan	Netral
211	5245	Polisi Memburu Pria "Gemulai"	2009-11-13	Kompas	27	Metropolitik	Kriminalitas	Pembunuhan	Negatif
212	5268	Tak Ada Lagi Kue Natal Tante Ombing	2009-11-17	Kompas	28	Metropolitik	Kriminalitas	Pembunuhan	Netral
213	5276	Pembunuh Model Cantik Diringkus	2009-11-18	Kompas	28	Metropolitik	Kriminalitas	Pembunuhan	Positif
214	5283	Karyawan Toko Diduga Membunuh Majikan	2009-11-19	Kompas	27	Metropolitik	Kriminalitas	Pembunuhan	Negatif
215	4565	Suami Istri Bunuh Majikan	2009-12-08	Kompas	27	Metropolitik	Kriminalitas	Pembunuhan	Netral
216	4785	Anto Dibunuh Sesama Tunawisma	2009-12-14	Kompas	28	Metropolitik	Kriminalitas	Pembunuhan	Netral
217	4801	Grup Pengamen Bunuh Sesama Pengamen	2009-12-16	Kompas	28	Metropolitik	Kriminalitas	Pembunuhan	Netral
218	5031	Mayat Perempuan Ditemukan	2009-12-21	Kompas	27	Metropolitik	Kriminalitas	Pembunuhan	Netral
219	5124	Mayat Itu Rusminawati	2009-12-29	Kompas	28	Metropolitik	Kriminalitas	Pembunuhan	Netral
220	4155	Mayat di Kolong Tol TB Simatupang Masih Misteri	2010-01-02	Kompas	27	Metropolitik	Kriminalitas	Pembunuhan	Netral
221	4172	Siswa SMU Bunuh Gay	2010-01-05	Kompas	21	Metropolitik	Kriminalitas	Pembunuhan	Netral
222	4207	Korban Mutlasi di Cakung	2010-01-09	Kompas	26	Metropolitik	Kriminalitas	Pembunuhan	Netral
223	4315	Tersangka Dicurigal Pembunuh Berantai	2010-01-12	Kompas	27	Metropolitik	Kriminalitas	Pembunuhan	Positif
224	4323	Pengusaha Onderdil Mobil Tewas dengan 11 Tusukan	2010-01-12	Kompas	27	Metropolitik	Kriminalitas	Pembunuhan	Netral
225	4333	Babeh Mengaku Pembunuh Berantai	2010-01-13	Kompas	27	Metropolitik	Kriminalitas	Pembunuhan	Netral
226	4334	Tersangka Terancam Hukuman Mati	2010-01-14	Kompas	27	Metropolitik	Kriminalitas	Pembunuhan	Positif
227	4347	Korban Babeh Jadi Tujuh Anak	2010-01-15	Kompas	27	Metropolitik	Kriminalitas	Pembunuhan	Netral
228	4353	Korban Babeh Diduga Belasan Anak	2010-01-16	Kompas	26	Metropolitik	Kriminalitas	Pembunuhan	Netral
229	4361	Pembunuh Bos Onderdil Mobil Ditangkap	2010-01-18	Kompas	27	Metropolitik	Kriminalitas	Pembunuhan	Positif
230	4362	Kuli Bongkar Muat Tewas Dikeroyok Rekannya	2010-01-18	Kompas	26	Metropolitik	Kriminalitas	Pembunuhan	Positif
231	4367	Gara-gara Sakit, Ecl Batal Diperiksa	2010-01-19	Kompas	26	Metropolitik	Kriminalitas	Pembunuhan	Netral
232	4376	Polisi Cari Korban Sodomi	2010-01-20	Kompas	26	Metropolitik	Kriminalitas	Pembunuhan	Positif
233	4446	Dua Pembunuhan di Jakarta Utara	2010-01-25	Kompas	25	Metropolitik	Kriminalitas	Pembunuhan	Positif

234	4448	Babeh Berkedok Jadi Ayah yang Hangat	2010-01-25	Kompas	26	Metropolitan	Kriminalitas	Pembunuhan	Netral
235	4482	Mayat di Depan Dufan	2010-01-30	Kompas	26	Metropolitan	Kriminalitas	Pembunuhan	Netral
236	6426	Sudah 14 Anak Dihabisi Babeh	2010-02-02	Kompas	26	Metropolitan	Kriminalitas	Pembunuhan	Positif
237	6428	Mayat Bocah Laki-laki Mengapung di Kali	2010-02-02	Kompas	27	Metropolitan	Kriminalitas	Pembunuhan	Netral
238	6429	Anggota Paspampres Tersangka Pembunuhan	2010-02-03	Kompas	26	Metropolitan	Kriminalitas	Pembunuhan	Negatif
239	6432	Kontras: Rehabilitasi Keluarga Robot Gedek	2010-02-03	Kompas	22	Metropolitan	Kriminalitas	Pembunuhan	Negatif
240	6435	Dalam Kasus Robot Gedek, Hakim Harus Jelas Sebut Pera	2010-02-04	Kompas	22	Metropolitan	Kriminalitas	Pembunuhan	Negatif
241	6443	Babeh Diduga Fitnah Robot Gedek	2010-02-05	Kompas	21	Metropolitan	Kriminalitas	Pembunuhan	Negatif
242	6450	Jumlah Korban Babeh Bisa Bertambah	2010-02-06	Kompas	26	Metropolitan	Kriminalitas	Pembunuhan	Negatif
243	6488	Jimmy Membeduk di Rumahnya	2010-02-12	Kompas	26	Metropolitan	Kriminalitas	Pembunuhan	Negatif
244	6540	Remaja Tewas Djerat	2010-02-19	Kompas	26	Metropolitan	Kriminalitas	Pembunuhan	Negatif
245	6575	Poires Jakarta Selatan Periksa Lima Saksi	2010-02-23	Kompas	27	Metropolitan	Kriminalitas	Pembunuhan	Positif
246	6594	Kepala Dikepruk Barbel	2010-02-27	Kompas	28	Metropolitan	Kriminalitas	Pembunuhan	Netral
247	6867	Mayat Mengambang di Pantal Muara Angke	2010-03-25	Kompas	27	Metropolitan	Kriminalitas	Pembunuhan	Negatif
248	6950	Korban Mutlasi Bisa Saja Waria	2010-03-31	Kompas	28	Metropolitan	Kriminalitas	Pembunuhan	Netral
249	6967	Korban Mutlasi Diduga Waria Salon	2010-04-03	Kompas	28	Metropolitan	Kriminalitas	Pembunuhan	Netral
250	6979	Ahli DNA Optimis Kasus Terungkap	2010-04-06	Kompas	27	Metropolitan	Kriminalitas	Pembunuhan	Positif
251	7004	Korbannya Perempuan	2010-04-08	Kompas	28	Metropolitan	Kriminalitas	Pembunuhan	Netral
252	7061	Kejwaan Malsy Normal	2010-04-14	Kompas	27	Metropolitan	Kriminalitas	Pembunuhan	Positif
253	7077	Berkas Babeh Siap Dilimpahkan	2010-04-17	Kompas	28	Metropolitan	Kriminalitas	Pembunuhan	Positif
254	7148	Petugas Kebersihan Bunuh Rostinah	2010-04-29	Kompas	28	Metropolitan	Kriminalitas	Pembunuhan	Netral
255	6515	Babeh Mulai Diadili	2010-05-25	Kompas	27	Metropolitan	Kriminalitas	Pembunuhan	Positif
256	6318	Babeh Dituntut Hukuman Mati	2010-05-26	Kompas	27	Metropolitan	Kriminalitas	Pembunuhan	Positif
257	6406	Pekerja Karaoke Membeduk di Kamar Kos	2010-05-26	Kompas	28	Metropolitan	Kriminalitas	Pembunuhan	Negatif
258	6063	Polisi Masih Kejar Pengeroyok	2010-06-02	Kompas	26	Metropolitan	Kriminalitas	Pembunuhan	Positif
259	6054	Sadiah Dikenal dari Tatonya	2010-06-03	Kompas	26	Metropolitan	Kriminalitas	Pembunuhan	Netral
260	5863	Dibakar Cemburu, Dua Orang Tewas	2010-06-09	Kompas	27	Metropolitan	Kriminalitas	Pembunuhan	Negatif
261	5866	Jejri Ditemukan Tewas	2010-06-09	Kompas	28	Metropolitan	Kriminalitas	Pembunuhan	Netral
262	5831	Jasad Tanpa Identitas	2010-06-11	Kompas	26	Metropolitan	Kriminalitas	Pembunuhan	Negatif
263	5738	Polisi Tangkap Iwan	2010-06-21	Kompas	26	Metropolitan	Kriminalitas	Pembunuhan	Negatif
264	5576	Guru Jahit Tewas di Kontrakannya	2010-06-30	Kompas	27	Metropolitan	Kriminalitas	Pembunuhan	Positif
265	5384	Tersinggung, Nekat Menusuk Pelanggan	2010-07-06	Kompas	26	Metropolitan	Kriminalitas	Pembunuhan	Negatif
266	5089	Mayat Wanita Ditemukan di Kebun Pisang	2010-07-14	Kompas	22	Metropolitan	Kriminalitas	Pembunuhan	Negatif
267	4851	Mayat Tanpa Kepala	2010-07-17	Kompas	22	Metropolitan	Kriminalitas	Pembunuhan	Netral
268	4258	Oday Ditembak Oknum	2010-07-28	Kompas	21	Metropolitan	Kriminalitas	Pembunuhan	Netral
269	2646	Ibu Bunuh Bayinya	2010-08-02	Kompas	26	Metropolitan	Kriminalitas	Pembunuhan	Negatif
270	2721	Melisa Tewas, Diduga Dianiaya Ibunya	2010-08-26	Kompas	26	Metropolitan	Kriminalitas	Pembunuhan	Negatif
271	5172	Petugas Sita 17.000 Botol Minuman Keras	2009-11-05	Kompas	27	Metropolitan	Kriminalitas	Miras	Positif
272	4198	Miras Ilegal Disembunyikan	2010-01-08	Kompas	28	Metropolitan	Kriminalitas	Miras	Positif

273	7013	Tewas Minum Miras	2010-05-06	Kompas	26	Metropolitan	Kriminalitas	Miras	Negatif
274	2715	Jamu Oplosan Renggut 11 Jiwa	2010-08-24	Kompas	26	Metropolitan	Kriminalitas	Miras	Negatif
275	2728	Korban Meninggal Bertambah	2010-08-27	Kompas	27	Metropolitan	Kriminalitas	Miras	Negatif
276	5146	PSK Dipaljak Oknum Polisi di Grogol	2009-11-02	Kompas	26	Metropolitan	Kriminalitas	Pemerasan	Negatif
277	6731	Tiga Polisi Pemeran Dibekuk	2010-03-06	Kompas	22	Metropolitan	Kriminalitas	Pemerasan	Positif
278	5850	Menipu, Sebulan Dapat 12 Sepeda Motor	2009-09-01	Kompas	22	Metropolitan	Kriminalitas	Penipuan	Negatif
279	5960	Dua Tersangka Ditangkap, 10 Mobil Disita	2009-09-17	Kompas	21	Metropolitan	Kriminalitas	Penipuan	Positif
280	5027	Niat Hati Ingin Kerja di Luar Negeri, tetapi...	2009-12-21	Kompas	26	Metropolitan	Kriminalitas	Penipuan	Negatif
281	4432	Dihipnotis, Uang Hilang	2010-01-22	Kompas	26	Metropolitan	Kriminalitas	Penipuan	Netral
282	6442	2 Orang Dihipnotis agar Beli Rolex Palsu	2010-02-05	Kompas	26	Metropolitan	Kriminalitas	Penipuan	Netral
283	6576	Dihipnotis, ABG Hampir Dibawa Kabur	2010-02-23	Kompas	27	Metropolitan	Kriminalitas	Penipuan	Netral
284	6836	Dua Perempuan Tertipu SMS Berhadiah	2010-03-22	Kompas	28	Metropolitan	Kriminalitas	Penipuan	Netral
285	7000	Kawanan Penipu Jam Palsu Digulung	2010-04-07	Kompas	27	Metropolitan	Kriminalitas	Penipuan	Positif
286	7118	SMS Jadi Alat Penipuan	2010-04-23	Kompas	28	Metropolitan	Kriminalitas	Penipuan	Positif
287	6601	Janjikan Jang, Mumuk Tipu Ratusan Ibu	2010-05-22	Kompas	28	Metropolitan	Kriminalitas	Penipuan	Negatif
288	6567	Si Tukang Bius Itu Ditangkap	2010-05-24	Kompas	27	Metropolitan	Kriminalitas	Penipuan	Negatif
289	5096	Memalsu Kupon dan Mencatat Pejabat	2010-07-13	Kompas	28	Metropolitan	Kriminalitas	Penipuan	Negatif
290	5073	Penipuan Melalui SMS	2010-07-15	Kompas	27	Metropolitan	Kriminalitas	Penipuan	Positif
291	2727	Pelaku Hipnotis WNA	2010-08-27	Kompas	28	Metropolitan	Kriminalitas	Penipuan	Negatif
292	5862	Motor Sewaan Dicuri	2009-09-02	Kompas	28	Metropolitan	Kriminalitas	Curanmor	Negatif
293	5903	Empat Pencuri Motor Ditangkap	2009-09-09	Kompas	27	Metropolitan	Kriminalitas	Curanmor	Negatif
294	5913	Joging Dini Hari, Motor Dicuri	2009-09-10	Kompas	27	Metropolitan	Kriminalitas	Curanmor	Negatif
295	5183	Belasan Pencuri Motor Ditangkap	2009-11-06	Kompas	28	Metropolitan	Kriminalitas	Curanmor	Positif
296	4445	Sepeda Motor Dicuri	2010-01-25	Kompas	27	Metropolitan	Kriminalitas	Curanmor	Negatif
297	6835	Jakarta Timur Kawasan Paling Rawan	2010-03-22	Kompas	28	Metropolitan	Kriminalitas	Curanmor	Negatif
298	7080	Pelaku Bersenjata Api Ditangkap	2010-04-17	Kompas	28	Metropolitan	Kriminalitas	Curanmor	Positif
299	6915	Di Jaksel, Setiabudi Paling Rawan	2010-05-14	Kompas	27	Metropolitan	Kriminalitas	Curanmor	Negatif
300	5678	Warga Keroyok Pencuri Motor	2010-06-24	Kompas	28	Metropolitan	Kriminalitas	Curanmor	Negatif
301	5521	Perampok Mobil Ditangkap PJR	2010-07-03	Kompas	27	Metropolitan	Kriminalitas	Curanmor	Positif
302	5097	Mengaku Polisi, Rampas Mobil Kijang	2010-07-13	Kompas	28	Metropolitan	Kriminalitas	Curanmor	Negatif
303	1611	Pencuri Mobil Ubatkan Ahli Alarm dan GPS	2010-08-04	Kompas	27	Metropolitan	Kriminalitas	Curanmor	Negatif
304	2682	Mobil Grand Vitara Dirampas	2010-08-12	Kompas	27	Metropolitan	Kriminalitas	Curanmor	Negatif
305	5932	Tiga Pemudik Dibius	2009-09-15	Kompas	28	Metropolitan	Kriminalitas	Pembusuan	Negatif
306	5963	Warga Diminta Waspada Pembusuan	2009-09-17	Kompas	28	Metropolitan	Kriminalitas	Pembusuan	Negatif
307	5790	Pria Dibius di Kemayoran	2010-06-18	Kompas	27	Metropolitan	Kriminalitas	Pembusuan	Negatif
308	5948	Penyelundupan Gagal	2009-09-16	Kompas	27	Metropolitan	Kriminalitas	Penyelundupan	Negatif
309	6025	Baa dan Cukal Tegah Penyelundupan Kayu	2010-06-05	Kompas	28	Metropolitan	Kriminalitas	Penyelundupan	Positif
310	5588	Ungkap Pornografi Anak	2009-10-08	Kompas	27	Metropolitan	Kriminalitas	Pornografi	Positif
311	6485	Pedagang Majalah Porno Dibekuk Satpol PP	2010-02-11	Kompas	28	Metropolitan	Kriminalitas	Pornografi	Positif

312	6723	Penganda Video Porno "Disapu"	2010-03-05	Kompas	28	Metropolitan	Kriminalitas	Pornografi	Positif
313	5865	DKI Razia Telepon Seluler	2010-06-09	Kompas	27	Metropolitan	Kriminalitas	Pornografi	Positif
314	5775	Keterangan 6 Saksi Ditelusuri	2010-06-19	Kompas	28	Metropolitan	Kriminalitas	Pornografi	Positif
315	5800	Polisi Periksa secara Intensif 2 Saksi Terkait Penyebaran	2010-06-18	Kompas	27	Metropolitan	Kriminalitas	Pornografi	Positif
316	5682	NI Jadi Tersangka, Polisi Belum Dapat Temukan Pengungg	2010-06-23	Kompas	28	Metropolitan	Kriminalitas	Pornografi	Positif
317	5637	KPAI Gagas Seruan Penghapusan Pornografi	2010-06-28	Kompas	26	Metropolitan	Kriminalitas	Pornografi	Positif
318	4847	RJ Mencuri Rekaman	2010-07-17	Kompas	27	Metropolitan	Kriminalitas	Pornografi	Positif
319	4942	LM Tak Ditahan, Pengunggah Ditangkap	2010-07-17	Kompas	28	Metropolitan	Kriminalitas	Pornografi	Negatif
320	5632	Pelaku Pengeroyokan Ditangkap	2009-10-13	Kompas	27	Metropolitan	Kriminalitas	Penganiaya	Positif
321	5736	Tiga Pemuda Samsul Anwar Ditangkap	2009-10-23	Kompas	28	Metropolitan	Kriminalitas	Penganiaya	Negatif
322	5804	Empat Petinju Dibebaskan	2009-10-30	Kompas	28	Metropolitan	Kriminalitas	Penganiaya	Netral
323	5220	Pekerja Diduga Dianlaya	2009-11-11	Kompas	27	Metropolitan	Kriminalitas	Penganiaya	Netral
324	5250	Polisi Tahan Pemilik Butik	2009-11-14	Kompas	28	Metropolitan	Kriminalitas	Penganiaya	Negatif
325	5327	Rumah Bocor, Pengontrak Dianlaya	2009-11-24	Kompas	27	Metropolitan	Kriminalitas	Penganiaya	Negatif
326	4566	Wartawan Dipukul	2009-12-08	Kompas	28	Metropolitan	Kriminalitas	Penganiaya	Negatif
327	4764	Polisi Penganiaya Rizal Dapat Hukuman	2009-12-10	Kompas	28	Metropolitan	Kriminalitas	Penganiaya	Positif
328	5119	Sedang Mengintai Sasaran, Dikeroyok	2009-12-28	Kompas	27	Metropolitan	Kriminalitas	Penganiaya	Negatif
329	5128	Dipukuli di Depan Polisi, Korban Laporan Propam	2009-12-30	Kompas	27	Metropolitan	Kriminalitas	Penganiaya	Positif
330	4160	Pembayaran Diusut	2010-01-04	Kompas	28	Metropolitan	Kriminalitas	Penganiaya	Positif
331	6592	Aprianti Mira, editor divisi fasilitas Trans7, dianlaya	2010-02-25	Kompas	28	Metropolitan	Kriminalitas	Penganiaya	Negatif
332	7024	Tersangka Mengalami Gangguan Jiwa Berat	2010-04-09	Kompas	27	Metropolitan	Kriminalitas	Penganiaya	Netral
333	7142	Anggota Pemda Wali Kota Jakarta Aniaya Wartawan	2010-04-29	Kompas	28	Metropolitan	Kriminalitas	Penganiaya	Negatif
334	7152	Gubernur: Sanksi Keras bagi Pelaku	2010-04-30	Kompas	27	Metropolitan	Kriminalitas	Penganiaya	Positif
335	7010	Kesalahpahaman Berbuah Kematian	2010-05-06	Kompas	27	Metropolitan	Kriminalitas	Penganiaya	Negatif
336	6898	Pemuda Menganiaya	2010-05-18	Kompas	27	Metropolitan	Kriminalitas	Penganiaya	Negatif
337	6764	Polisi Undang Koordinator Lapangan Aksi Demonstrasi	2010-05-20	Kompas	27	Metropolitan	Kriminalitas	Penganiaya	Positif
338	6544	Penyidikan Laporan Aan Dihentikan	2010-05-25	Kompas	26	Metropolitan	Kriminalitas	Penganiaya	Netral
339	6546	Polisi Mulai Menangkap Pelaku	2010-05-25	Kompas	27	Metropolitan	Kriminalitas	Penganiaya	Positif
340	6315	Anggota Brimob Akhirnya Meninggal	2010-05-26	Kompas	28	Metropolitan	Kriminalitas	Penganiaya	Negatif
341	6274	Satu Pengeroyok Ditahan, Polisi	2010-05-31	Kompas	26	Metropolitan	Kriminalitas	Penganiaya	Positif
342	6048	Nenek Dituntut Percobaan Karena Mengeroyok	2010-06-03	Kompas	27	Metropolitan	Kriminalitas	Penganiaya	Netral
343	6049	Nenek Dituntut Percobaan Karena Mengeroyok	2010-06-03	Kompas	28	Metropolitan	Kriminalitas	Penganiaya	Netral
344	6051	Polisi Sudah Pegang Nama Pengeroyok Endid	2010-06-03	Kompas	27	Metropolitan	Kriminalitas	Penganiaya	Positif
345	6027	Dua Pelaku Diserahkan	2010-06-05	Kompas	28	Metropolitan	Kriminalitas	Penganiaya	Positif
346	5104	Tama Boleh Pulang	2010-07-12	Kompas	28	Metropolitan	Kriminalitas	Penganiaya	Negatif
347	2717	Pria Tewas Dipukul	2010-08-24	Kompas	27	Metropolitan	Kriminalitas	Penganiaya	Negatif
348	2730	Dedy Tewas Dikeroyok	2010-08-28	Kompas	28	Metropolitan	Kriminalitas	Penganiaya	Negatif
349	5255	Komnas Anak Fasilitas Kasus Kekerasan	2009-11-16	Kompas	27	Metropolitan	Kriminalitas	Kekerasan t	Negatif
350	4331	Sudah 14 Anak Lelaki Menjadi Korban	2010-01-13	Kompas	28	Metropolitan	Kriminalitas	Kekerasan t	Negatif

351	4428	Rencana Razia Dubur Batal	2010-01-22	Kompas	28	Metropolitan	Kriminalitas	Kekerasan t	Negatif
352	4447	Diperas hingga Dimutilasi	2010-01-25	Kompas	27	Metropolitan	Kriminalitas	Kekerasan t	Negatif
353	4455	Ayah Perkosa Anak	2010-01-26	Kompas	27	Metropolitan	Kriminalitas	Kekerasan t	Negatif
354	4472	Dicabuli Seusul Sepak Bola	2010-01-28	Kompas	28	Metropolitan	Kriminalitas	Kekerasan t	Negatif
355	6028	Ibu Siksa Bayinya	2010-06-05	Kompas	28	Metropolitan	Kriminalitas	Kekerasan t	Negatif
356	6023	Komnas PA Akan Rawat Feri dan Icha	2010-06-07	Kompas	27	Metropolitan	Kriminalitas	Kekerasan t	Positif
357	5946	Masih Banyak Anak Korban Kekerasan	2010-06-08	Kompas	28	Metropolitan	Kriminalitas	Kekerasan t	Positif
358	5711	Kondisi Membalik, Bayi Feri Boleh Pulang	2010-06-22	Kompas	27	Metropolitan	Kriminalitas	Kekerasan t	Negatif
359	5676	Komnas PA Meminta Pelaku Dipidana Berat	2010-06-24	Kompas	28	Metropolitan	Kriminalitas	Kekerasan t	Positif
360	2734	Diduga Masih Ada Korban Lain	2010-08-30	Kompas	27	Metropolitan	Kriminalitas	Kekerasan t	Negatif
361	4544	Penyanyi Disiram Air Keras oleh	2009-12-05	Kompas	21	Metropolitan	Kriminalitas	KDRT	Negatif
362	4191	Kekerasan Psikis Memominasi KDRT	2010-01-07	Kompas	23	Metropolitan	Kriminalitas	KDRT	Negatif
363	5825	Utamakan Masa Depan Anak-anak	2010-06-11	Kompas	28	Metropolitan	Kriminalitas	KDRT	Negatif
364	4775	Pimpinan Polri Harus Lebih Peduli	2009-12-12	Kompas	24	Metropolitan	Kriminalitas	Salah Tangk	Negatif
365	4348	Rital Nilai Penyidikan Lamban	2010-01-15	Kompas	27	Metropolitan	Kriminalitas	Salah Tangk	Negatif
366	4377	Masa Penahanan Akan Segera Habis	2010-01-20	Kompas	26	Metropolitan	Kriminalitas	Salah Tangk	Negatif
367	4427	Rizal Meminta Polisi Tak Diskriminatif	2010-01-22	Kompas	26	Metropolitan	Kriminalitas	Salah Tangk	Negatif
368	4618	Membacok karena Solider kepada Teman	2010-07-22	Kompas	27	Metropolitan	Kriminalitas	Salah Tangk	Negatif
369	4793	Polisi Sengaja Tembak Pelaku Perkelahian	2009-12-15	Kompas	28	Metropolitan	Kriminalitas	Perkelahian	Negatif
370	4803	Polisi Masih Terus Selidiki	2009-12-16	Kompas	27	Metropolitan	Kriminalitas	Perkelahian	Positif
371	4818	Tiga Polisi Dihukum	2009-12-19	Kompas	28	Metropolitan	Kriminalitas	Perkelahian	Positif
372	4190	Sopir Angkot Nyaris Bentrok	2010-01-07	Kompas	28	Metropolitan	Kriminalitas	Perkelahian	Negatif
373	6789	Gara-gara Uang Parkir, 1 Orang Tewas dan 2 Luka	2010-03-15	Kompas	27	Metropolitan	Kriminalitas	Perkelahian	Negatif
374	6972	Kerusuhan Maut di Kelab Blowfish	2010-04-05	Kompas	28	Metropolitan	Kriminalitas	Perkelahian	Negatif
375	6981	4 Pria Jadi Tersangka Kasus Blowfish	2010-04-06	Kompas	27	Metropolitan	Kriminalitas	Perkelahian	Positif
376	7058	Tersangka Perkelahian Blowfish Bertambah	2010-04-14	Kompas	28	Metropolitan	Kriminalitas	Perkelahian	Positif
377	1588	Polisi Tetapkan 30 Tersangka	2010-08-03	Kompas	28	Metropolitan	Kriminalitas	Perkelahian	Negatif
378	4809	Tawuran, Pelajar SMKN 1 Meninggal	2009-12-17	Kompas	27	Metropolitan	Kriminalitas	Perkelahian	Negatif
379	5121	Iras Bisa Diancam Pidana	2009-12-29	Kompas	27	Metropolitan	Kriminalitas	Pengerusak	Positif
380	5132	Protes Hiras Sudah Sempat Direspons Propam Polri	2009-12-30	Kompas	28	Metropolitan	Kriminalitas	Pengerusak	Positif
381	4344	Mobil Polisi Dirusak, Seorang Polisi Dikeroyok	2010-01-15	Kompas	28	Metropolitan	Kriminalitas	Pengerusak	Negatif
382	6504	LSM Bendera Diserang	2010-02-15	Kompas	27	Metropolitan	Kriminalitas	Pengerusak	Negatif
383	6722	Pelaku Tidak Ditahan Polisi	2010-03-05	Kompas	26	Metropolitan	Kriminalitas	Pengerusak	Netral
384	5210	Diskotek Princess Diamuk Massa	2010-07-08	Kompas	27	Metropolitan	Kriminalitas	Pengerusak	Negatif
385	4319	Pemroy DKI Siapkan Sanksi bagi Pengelola	2010-01-12	Kompas	28	Metropolitan	Kriminalitas	Penculikan	Positif
386	4350	Keluarga Tak Menuntut	2010-01-16	Kompas	27	Metropolitan	Kriminalitas	Penculikan	Negatif
387	4359	Perkatat Pengawasan di Rumah Bersalin	2010-01-18	Kompas	28	Metropolitan	Kriminalitas	Penculikan	Negatif
388	4423	Dilaporkan Hilang, Ternyata Diculik	2010-01-21	Kompas	28	Metropolitan	Kriminalitas	Penculikan	Netral
389	6683	Waspada, Penculik Anak Beraksi	2010-03-03	Kompas	27	Metropolitan	Kriminalitas	Penculikan	Negatif

390	7051	Keluarga yang Kehilangan Anak Datang! Poida	2010-04-13	Kompas	28	Metropolitan	Kriminalitas	Penculikan	Negatif
391	6046	Jelang Sekolah, Kakak Beradik Dicuik	2010-06-03	Kompas	27	Metropolitan	Kriminalitas	Penculikan	Negatif
392	6034	Ayah Korban Menghlang	2010-06-04	Kompas	28	Metropolitan	Kriminalitas	Penculikan	Positif
393	5783	Polisi Ajari Anak SD Kenali Penculik	2010-06-18	Kompas	28	Metropolitan	Kriminalitas	Penculikan	Positif
394	4325	Sindikat Incar Organ untuk Perdagangan	2010-01-13	Kompas	27	Metropolitan	Kriminalitas	Penculikan	Negatif
395	4337	Korban Ada di Indonesia	2010-01-14	Kompas	27	Metropolitan	Kriminalitas	Penculikan	Positif
396	4450	Laporan Polisi Penting	2010-01-25	Kompas	28	Metropolitan	Kriminalitas	Pembobolan	Negatif
397	4453	Pembobolan ATM Sudah Lama Terjadi	2010-01-26	Kompas	28	Metropolitan	Kriminalitas	Pembobolan	Negatif
398	4463	Pelaku Sembunyi di Dalam ATM	2010-01-27	Kompas	27	Metropolitan	Kriminalitas	Pembobolan	Positif
399	4468	Terindikasi Ada 20 Tersangka	2010-01-28	Kompas	28	Metropolitan	Kriminalitas	Pembobolan	Positif
400	6424	Oknum Pejabat Bank Ditahan Polisi	2010-02-02	Kompas	27	Metropolitan	Kriminalitas	Pembobolan	Positif
401	6430	Dua Buronan ATM Ditangkap	2010-02-03	Kompas	28	Metropolitan	Kriminalitas	Pembobolan	Positif
402	6454	Warga Negara Bulgaria Menjadi Buron Kasus Pembobolan	2010-02-06	Kompas	28	Metropolitan	Kriminalitas	Pembobolan	Positif
403	6520	Sudah 36 Tersangka Ditangkap Polisi	2010-02-16	Kompas	27	Metropolitan	Kriminalitas	Pembobolan	Positif
404	4234	Dirampok, ATM Dikuras	2010-07-29	Kompas	27	Metropolitan	Kriminalitas	Pembobolan	Positif
405	6513	Anand Krishna Dilaporkan ke Polisi	2010-02-16	Kompas	28	Metropolitan	Kriminalitas	Kejahatan S	Negatif
406	6532	Anand Krishna Minta Perlindungan Polisi	2010-02-18	Kompas	27	Metropolitan	Kriminalitas	Kejahatan S	Netral
407	6558	Anand Krishna Bantah Tuduhan	2010-02-22	Kompas	28	Metropolitan	Kriminalitas	Kejahatan S	Positif
408	6803	Polisi Memeriksa Anand Krishna	2010-03-17	Kompas	28	Metropolitan	Kriminalitas	Kejahatan S	Netral
409	6980	Anand Krishna Akan Ditahan	2010-04-06	Kompas	27	Metropolitan	Kriminalitas	Kejahatan S	Positif
410	6991	Anand Krishna Dirawat di ICU	2010-04-07	Kompas	27	Metropolitan	Kriminalitas	Kejahatan S	Netral
411	6858	Ditahan karena Menghamill Remaja	2010-05-19	Kompas	28	Metropolitan	Kriminalitas	Kejahatan S	Positif
412	2694	Tim Selidiki Pelecehan Anggota Paskibraka	2010-08-18	Kompas	28	Metropolitan	Kriminalitas	Kejahatan S	Negatif
413	2699	Polisi Anjurkan Korban Melapor	2010-08-19	Kompas	27	Metropolitan	Kriminalitas	Kejahatan S	Negatif
414	2736	Ada Upaya Diselesaikan Intern	2010-08-31	Kompas	27	Metropolitan	Kriminalitas	Kejahatan S	Negatif
415	6512	25 Bayl Telah Dijual	2010-02-16	Kompas	28	Metropolitan	Kriminalitas	Perdagangan	Negatif
416	6533	Investigasi Penjualan Bayi Distop	2010-02-18	Kompas	27	Metropolitan	Kriminalitas	Perdagangan	Negatif
417	6648	Sindikat Penjualan Anak Beraksi, Dua Anak Dicuik	2010-03-02	Kompas	28	Metropolitan	Kriminalitas	Perdagangan	Negatif
418	6741	Terjadi Pergeseran Penjualan Manusia	2010-03-08	Kompas	27	Metropolitan	Kriminalitas	Perdagangan	Negatif
419	6738	Korban Rekrutasi Harus Bebas	2010-03-08	Kompas	27	Metropolitan	Kriminalitas	Rekrutasi	Positif
420	6755	Sidang Chaerul Saleh Kembali Ditunda	2010-03-09	Kompas	28	Metropolitan	Kriminalitas	Rekrutasi	Negatif
421	6761	DPR Seakikan Soal Rekrutasi	2010-03-10	Kompas	27	Metropolitan	Kriminalitas	Rekrutasi	Negatif
422	6868	Ada 19 Kejanggalan pada Kasus Usep	2010-03-26	Kompas	28	Metropolitan	Kriminalitas	Rekrutasi	Negatif
423	6966	Herman Keberatan atas Dakwaan Jaksa	2010-04-03	Kompas	28	Metropolitan	Kriminalitas	Rekrutasi	Negatif
424	7016	Hakim Bebaskan Usep dari Dakwaan Jaksa	2010-04-09	Kompas	27	Metropolitan	Kriminalitas	Rekrutasi	Positif
425	7018	Lelahnya Menanti Keadilan	2010-04-09	Kompas	27	Metropolitan	Kriminalitas	Rekrutasi	Negatif
426	7056	Propam Meminta Keterangan Usep	2010-04-13	Kompas	28	Metropolitan	Kriminalitas	Rekrutasi	Positif
427	7089	Indikasi Rekrutasi Kasus, Tuntutan Tidak Kuat	2010-04-20	Kompas	27	Metropolitan	Kriminalitas	Rekrutasi	Positif
428	7096	Keluarga Korban Rekrutasi Mengadu ke Mabes Polri	2010-04-21	Kompas	28	Metropolitan	Kriminalitas	Rekrutasi	Positif

429	7112	Aan Dituntut 5 Tahun Penjara	2010-04-23	Kompas	28	Metropolitan	Kriminalitas	Rekayasa K	Negatif
430	7161	Kapolda: Kasus Aan Tetap Diproses	2010-04-27	Kompas	27	Metropolitan	Kriminalitas	Rekayasa K	Negatif
431	7166	Nasib Chaerul Saleh Ditentukan 3 Mei	2010-04-27	Kompas	28	Metropolitan	Kriminalitas	Rekayasa K	Negatif
432	7128	Tuntutan atas Chaerul Dipatahkan	2010-05-04	Kompas	27	Metropolitan	Kriminalitas	Rekayasa K	Positif
433	7017	Pasal 112 UU No 35/2009 Rentan	2010-05-06	Kompas	28	Metropolitan	Kriminalitas	Rekayasa K	Negatif
434	7002	Jaksa Sakit, Sidang Herman Ditunda	2010-05-07	Kompas	27	Metropolitan	Kriminalitas	Rekayasa K	Negatif
435	6892	Aan Bebas karena Dakwaan Cacat	2010-05-18	Kompas	28	Metropolitan	Kriminalitas	Rekayasa K	Positif
436	6413	Usep Membawa Foto Penjebaknya	2010-05-26	Kompas	27	Metropolitan	Kriminalitas	Rekayasa K	Negatif
437	6032	Senjata Api Banyak Beredar di Masyarakat	2010-06-05	Kompas	28	Metropolitan	Kriminalitas	Senjata Api	Negatif
438	5316	Satpol PP Beli Senjata Api	2010-07-07	Kompas	28	Metropolitan	Kriminalitas	Senjata Api	Negatif
439	5207	Ada Satpol PP Kuasa Colt 32	2010-07-08	Kompas	27	Metropolitan	Kriminalitas	Senjata Api	Negatif
440	4154	Terungkap, Jual-Beli Senjata Api Rakitan	2010-07-31	Kompas	27	Metropolitan	Kriminalitas	Senjata Api	Positif
441	2724	Perajin Senjata Diawasi	2010-08-26	Kompas	28	Metropolitan	Kriminalitas	Senjata Api	Positif
442	1936	Terungkap, Jual-Beli Senjata Api Rakitan	2010-08-28	Kompas	27	Metropolitan	Kriminalitas	Senjata Api	Positif
443	6211	Blackberry Palsu Disita	2009-08-25	Kompas	28	Metropolitan	Kriminalitas	Pemalsuan	Positif
444	6814	Dibekuk, Pemalsu STNK dan BPKB	2010-03-19	Kompas	28	Metropolitan	Kriminalitas	Pemalsuan	Positif
445	6053	Polisi Ungkap Tepung Maizena Palsu	2010-06-03	Kompas	27	Metropolitan	Kriminalitas	Pemalsuan	Positif
446	5668	Polisi Membekuk Pemalsu Tiket Kereta Api	2010-06-25	Kompas	28	Metropolitan	Kriminalitas	Pemalsuan	Positif
447	5168	Polisi Ungkap Pabrik Tabung Ilegal	2010-07-09	Kompas	27	Metropolitan	Kriminalitas	Pemalsuan	Positif
448	4613	Polisi Tangkap Pemakal Uang Palsu	2010-07-22	Kompas	28	Metropolitan	Kriminalitas	Pemalsuan	Positif
449	1766	Waspadai Uang Palsu	2010-08-13	Kompas	27	Metropolitan	Kriminalitas	Pemalsuan	Positif
450	4266	Ancam Orangtua Murid, Sekolah Dilaporkan KAKP ke Kom	2010-07-27	Kompas	27	Metropolitan	Kriminalitas	Intimidasi /	Negatif
451	4221	Konflik di SDN RSBI Berlanjut	2010-07-30	Kompas	28	Metropolitan	Kriminalitas	Intimidasi /	Negatif
452	6121	Lalu Lintas DKI Klan Kacau	2009-08-04	Kompas	NULL	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Kemacetan	Negatif
453	6158	Jalan "Cacing" Macet Lima Jam	2009-08-13	Kompas	NULL	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Kemacetan	Negatif
454	6245	Jalan Bolong, Lalu Lintas Macet Parah	2009-08-31	Kompas	NULL	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Kemacetan	Negatif
455	5889	Perilaku Pengendara Jakarta Kembali Primitif	2009-09-07	Kompas	NULL	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Kemacetan	Negatif
456	5894	Macet di Cilincing hingga 10 Kilometer	2009-09-08	Kompas	NULL	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Kemacetan	Negatif
457	5895	Kacaunya Cawang Kacaunya Jakarta	2009-09-08	Kompas	NULL	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Kemacetan	Negatif
458	5904	Atasi Kekacauan, Upaya Pemerintah Serba Terbatas	2009-09-09	Kompas	NULL	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Kemacetan	Negatif
459	5721	Macet Sepanjang Hari	2009-10-21	Kompas	NULL	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Kemacetan	Negatif
460	5274	Lalu Lintas Kacau, Blaya Jadi Tinggi	2009-11-18	Kompas	NULL	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Kemacetan	Negatif
461	5042	Prioritas Jalan dan Jembatan	2009-12-23	Kompas	21	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Kemacetan	Positif
462	4164	Lalu Lintas Kota Tua Semrawut	2010-01-04	Kompas	21	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Kemacetan	Negatif
463	4196	Jakarta Dilanda Macet	2010-01-08	Kompas	21	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Kemacetan	Negatif
464	4317	Semua Sektor Masih Lemah	2010-01-12	Kompas	26	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Kemacetan	Negatif

465	6446	Kacau-balau di Jatibaru	2010-02-05	Kompas	NULL	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Kemacetan	Negatif
466	6451	Pemisah Jalan Fachrudin Dibongkar	2010-02-06	Kompas	NULL	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Kemacetan	Positif
467	6472	Panser "Ngadat", Jalan Tol Macet	2010-02-10	Kompas	NULL	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Kemacetan	Negatif
468	6484	Sistem Superblok Dapat Jadi Solusi	2010-02-11	Kompas	NULL	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Kemacetan	Positif
469	6887	Lampu Pengatur Arus Lalu Lintas Hilang	2010-03-29	Kompas	NULL	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Kemacetan	Negatif
470	6965	Pusat Bisnis Terkepung Macet	2010-04-03	Kompas	NULL	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Kemacetan	Negatif
471	7119	Macet Parah di Jalan Raya Cacing	2010-04-23	Kompas	NULL	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Kemacetan	Negatif
472	7131	Persimpangan Pasar Rebo Macet	2010-04-26	Kompas	NULL	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Kemacetan	Negatif
473	7163	Loket Liar AKAP Membuat Macet	2010-04-27	Kompas	NULL	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Kemacetan	Negatif
474	7149	Puluhan Polantas Dikerahkan, Pasar Rebo Lancar	2010-04-29	Kompas	NULL	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Kemacetan	Positif
475	6908	Jakarta Masih Macet Parah Seusul Hujan	2010-05-15	Kompas	27	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Kemacetan	Negatif
476	4723	Stagnasi Datang Lebih Cepat	2010-07-19	Kompas	26	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Kemacetan	Negatif
477	4694	Kemacetan Bertambah Parah	2010-07-20	Kompas	28	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Kemacetan	Negatif
478	4623	Perlu Kebijakan Total	2010-07-22	Kompas	27	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Kemacetan	Negatif
479	4418	DKI Bisa Bantu Dana Operasional Polisi	2010-07-23	Kompas	26	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Kemacetan	Negatif
480	4521	DKI Bisa Bantu Dana Operasional Polisi	2010-07-23	Kompas	27	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Kemacetan	Negatif
481	4265	"Ngos-ngosan" Mengejar Angkutan Umum	2010-07-27	Kompas	27	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Kemacetan	Negatif
482	4247	DKI Segera Batasi Sepeda Motor	2010-07-28	Kompas	26	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Kemacetan	Negatif
483	4242	Ubah Perilaku Warga	2010-07-29	Kompas	281	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Kemacetan	Positif
484	1696	Sanksi bagi Penyebab Macet	2010-08-09	Kompas	NULL	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Kemacetan	Negatif
485	1711	Penyebab Kemacetan Kompleks	2010-08-10	Kompas	NULL	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Kemacetan	Negatif
486	1792	Pintu Masuk Mal Diusulkan Ditutup	2010-08-16	Kompas	NULL	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Kemacetan	Negatif
487	1794	KEMACETAN - Pemprov DKI Evaluasi Putaran	2010-08-16	Kompas	NULL	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Kemacetan	Negatif
488	1913	DKI Harus Paparkan Skenario Lalu Lintas	2010-08-26	Kompas	NULL	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Kemacetan	Negatif
489	1943	Lampu Merah Lama, Macet Makin Parah	2010-08-30	Kompas	26	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Kemacetan	Negatif
490	1945	Pembatasan untuk Semua Jenis Kendaraan	2010-08-30	Kompas	25	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Kemacetan	Positif
491	1953	DKI Segera Atur Ulang Lampu Lalu Lintas	2010-08-31	Kompas	26	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Kemacetan	Negatif
492	6154	Tak Ada Lagi Impor KRL Bekas Mulai Tahun 2013	2009-08-13	Kompas	NULL	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Transportasi	Positif
493	6163	Penumpang KA Bertaruh Nyawa	2009-08-14	Kompas	NULL	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Transportasi	Negatif
494	6004	Stasiun Tersewa di Jakarta	2009-09-29	Kompas	NULL	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Transportasi	Positif
495	5756	90 Perjalan Terhambat karena Gangguan Sinyal	2009-10-24	Kompas	NULL	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Transportasi	Negatif
496	5782	Pimpinan Baru Stasiun Beos Dilantik	2009-10-29	Kompas	NULL	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Transportasi	Positif

497	5798	Kepala Stasiun Beos Dipastikan Mengikuti Kerja Bakti	2009-10-30	Kompas	NULL	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Transportasi	Positif
498	4449	Layanan KA Diperbaiki	2010-01-25	Kompas	26	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Transportasi	Positif
499	4400	KRL Masih Terbatas	2010-07-24	Kompas	27	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Transportasi	Negatif
500	4416	KRL Masih Terbatas	2010-07-24	Kompas	28	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Transportasi	Negatif
501	2647	PT KA Tarik 32 Kereta	2010-08-02	Kompas	27	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Transportasi	Netral
502	1723	Lahan Parkir Masih Kurang	2010-08-11	Kompas	NULL	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Transportasi	Negatif
503	5888	Perpanjangan Ditunda	2009-09-07	Kompas	NULL	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Bandara	Negatif
504	4201	Pembangunan Bandara Pulau Panjang Ditunda	2010-01-08	Kompas	22	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Bandara	Negatif
505	2	Bus Transjakarta: Banyak Besi Pengikat Pemisah Jalur Hilang	2009-08-23	Kompas	15	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Trans Jakarta	Negatif
506	6171	17 Agustus, Rute Bus Transjakarta Diubah	2009-08-15	Kompas	NULL	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Trans Jakarta	Negatif
507	6186	Penyerobotan Jalur Masih Marak	2009-08-20	Kompas	NULL	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Trans Jakarta	Negatif
508	5953	Bus Baru untuk Kondor IX dan X	2009-09-16	Kompas	NULL	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Trans Jakarta	Negatif
509	5971	Takbiran, Transjakarta Dioperasikan sampai 18.30	2009-09-18	Kompas	NULL	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Trans Jakarta	Positif
510	5972	Rute Bus ke Ancol dan Ragunan Ditambah	2009-09-19	Kompas	NULL	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Trans Jakarta	Positif
511	5153	DKI Mulai Membeli 139 Bus	2009-11-03	Kompas	NULL	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Trans Jakarta	Positif
512	5224	Persempit Jalan dan Perlebar Trotoar	2009-11-11	Kompas	NULL	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Trans Jakarta	Negatif
513	4563	Dishub Pasang Enam Portal Baru	2009-12-08	Kompas	23	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Trans Jakarta	Positif
514	4171	Tarif Transjakarta Bakal Naik	2010-01-05	Kompas	21	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Trans Jakarta	Negatif
515	4183	Perbaiki Layanan Lebih Dulu	2010-01-06	Kompas	22	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Trans Jakarta	Negatif
516	4195	Busway Dipasang Portal	2010-01-08	Kompas	21	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Trans Jakarta	Positif
517	4340	DKI Susun Standar Pelayanan Minimum	2010-01-14	Kompas	26	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Trans Jakarta	Positif
518	4346	Bus Transjakarta Tertalu Lama Tiba	2010-01-15	Kompas	26	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Trans Jakarta	Negatif
519	6431	Fokus Saja pada Transjakarta	2010-02-03	Kompas	NULL	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Trans Jakarta	Negatif
520	6754	Lantai Halte Transjakarta di Jakarta Utara Ludes	2010-03-09	Kompas	NULL	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Trans Jakarta	Negatif
521	6769	Layanan Angkutan Tetap Buruk	2010-03-11	Kompas	NULL	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Trans Jakarta	Negatif
522	6807	DKI Meminta Pemerintah Pusat Blayal Perpanjangan Jalur	2010-03-18	Kompas	NULL	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Trans Jakarta	Positif
523	6813	Bang Foke, Apa Kabarnya Busway?	2010-03-19	Kompas	NULL	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Trans Jakarta	Negatif
524	6831	Bus Transjakarta Semakin Buruk	2010-03-22	Kompas	NULL	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Trans Jakarta	Positif
525	6838	April, Layanan Diperbaiki	2010-03-23	Kompas	NULL	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Trans Jakarta	Positif
526	6846	Busway Mendekati Gagal	2010-03-24	Kompas	NULL	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Trans Jakarta	Negatif
527	6862	Operator Bus Diaudit	2010-03-25	Kompas	NULL	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Trans Jakarta	Positif
528	7063	Terapkan Standar Pelayanan	2010-04-14	Kompas	NULL	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Trans Jakarta	Negatif

529	7107	Sopir Bus Transjakarta Berkebayu	2010-04-22	Kompas	NULL	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Trans Jakarta	Positif
530	7109	Baru Dua Instansi Paraf Draft Standar Layanan	2010-04-23	Kompas	NULL	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Trans Jakarta	Negatif
531	7156	Standar Bus Transjakarta agar Dibuat Per Koridor	2010-04-30	Kompas	NULL	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Trans Jakarta	Negatif
532	7054	Komitmen Gubernur Ditanyakan Warga	2010-05-05	Kompas	28	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Trans Jakarta	Negatif
533	7021	Perbalkan Infrastruktur Jalur Mendesak	2010-05-06	Kompas	26	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Trans Jakarta	Negatif
534	6988	Pelanggaran di Jalur Transjakarta Kok Terus Dibiarkan Terjadi	2010-05-10	Kompas	28	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Trans Jakarta	Negatif
535	6611	Pengadaan Bus dengan Penunjukan	2010-05-21	Kompas	27	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Trans Jakarta	Negatif
536	5872	Pengamanan di Transjakarta	2010-06-09	Kompas	26	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Trans Jakarta	Positif
537	5806	Transjakarta Masih Kacau	2010-06-18	Kompas	28	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Trans Jakarta	Negatif
538	5699	BLU Harus Jadi Institusi Mandiri	2010-06-22	Kompas	27	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Trans Jakarta	Negatif
539	5715	Tambah Umur Tambah Buruk	2010-06-22	Kompas	28	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Trans Jakarta	Negatif
540	5593	Tarif Pagi Transjakarta Naik	2010-06-30	Kompas	28	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Trans Jakarta	Negatif
541	5228	PPD Tambah Armada Bus Gandeng Transjakarta	2010-07-08	Kompas	27	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Trans Jakarta	Positif
542	4874	Tarif Pagi Perlu Dihilangkan	2010-07-16	Kompas	27	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Trans Jakarta	Negatif
543	4653	Sterilisasi Mulai 1 Agustus	2010-07-21	Kompas	28	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Trans Jakarta	Positif
544	4213	Tambah Subsidi BBG Transjakarta	2010-07-31	Kompas	27	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Trans Jakarta	Positif
545	1585	TRANSPORTASI UMUM - Memimpikan Transjakarta yang Lebih Baik	2010-08-03	Kompas	27	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Trans Jakarta	Negatif
546	2654	Sudah 406 Kendaraan Ditilang	2010-08-03	Kompas	26	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Trans Jakarta	Positif
547	1635	Jumlah Penumpang Naik	2010-08-05	Kompas	NULL	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Trans Jakarta	Positif
548	1661	Kendaraan Parkir Meningkat	2010-08-06	Kompas	NULL	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Trans Jakarta	Positif
549	1746	STERILISASI TRANSJAKARTA - Target Penambahan Penumpang	2010-08-12	Kompas	NULL	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Trans Jakarta	Positif
550	1764	TRANSPORTASI - Polisi: Perlu Evaluasi Jalur Bus Transjaka	2010-08-13	Kompas	NULL	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Trans Jakarta	Negatif
551	5999	Pemprov DKI Perlu Batasi Peran sebagai Penyedia Sarana	2009-09-28	Kompas	NULL	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Angkutan U	Negatif
552	5983	Angkutan Malam Hari Disiapkan Pemprov DKI Jakarta	2009-09-23	Kompas	NULL	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Angkutan U	Positif
553	4806	DKI Siapkan Perubahan Trayek dalam Kota	2009-12-17	Kompas	23	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Angkutan U	Positif
554	4330	Penertiban Bemo di Jakarta Barat Ricuh	2010-01-13	Kompas	26	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Angkutan U	Negatif
555	6600	Ratusan sopir taksi dan bajaj menolak pelajaran	2010-02-27	Kompas	NULL	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Angkutan U	Negatif
556	6745	Angkutan Gambir Ditata	2010-03-09	Kompas	NULL	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Angkutan U	Positif
557	6772	Meski Didemo, Gambir Tetap Ditata	2010-03-11	Kompas	NULL	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Angkutan U	Positif
558	7132	Sarana Angkutan Minim	2010-04-26	Kompas	NULL	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Angkutan U	Negatif
559	7140	Sopir Keluhkan Kelakuan Penumpang	2010-04-28	Kompas	NULL	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Angkutan U	Negatif
560	4277	Kebijakan Transportasi di DKI Setengah Hati	2010-07-27	Kompas	26	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Angkutan U	Negatif

561	5892	Angkutan Kota Masih Semrawut	2009-09-07	Kompas	NULL	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Angkutan U	Negatif
562	5650	Pemerintah Pusat Harus Dilibatkan	2009-10-16	Kompas	NULL	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Angkutan U	Negatif
563	5732	Fauzi Minta Harga Khusus untuk Angkutan Umum	2009-10-22	Kompas	NULL	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Angkutan U	Positif
564	7122	Sudah Normal, tetapi Operator Angkutan Rugi	2010-05-04	Kompas	28	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Angkutan U	Negatif
565	5618	Memarkir Sepeda di Pusat Belanja	2009-10-12	Kompas	NULL	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Perparkiran	netral
566	4505	Jakarta Siapkan Parkir Langganan	2009-12-02	Kompas	22	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Perparkiran	Positif
567	4477	Juru Parkir Liar Pasang Tarif Rp 5.000	2010-01-29	Kompas	26	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Perparkiran	Negatif
568	6452	Fauzi Berang Tarif Parkir Naik	2010-02-06	Kompas	NULL	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Perparkiran	Negatif
569	6458	Pengelola Parkir Dipanggil	2010-02-08	Kompas	NULL	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Perparkiran	Negatif
570	6483	Pidanakan Pelanggar Tarif	2010-02-11	Kompas	NULL	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Perparkiran	Negatif
571	6517	Selisih Kenaikan Harus Diserahkan kepada Pemprov	2010-02-16	Kompas	NULL	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Perparkiran	Negatif
572	6527	Izin 77 Pengelola Terancam Dicabut	2010-02-17	Kompas	NULL	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Perparkiran	Negatif
573	6554	Gubernur Tolak Mekanisme Pasar	2010-02-20	Kompas	NULL	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Perparkiran	Positif
574	6569	DKI Kaji Tarif Parkir Berdasarkan Zona	2010-02-23	Kompas	NULL	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Perparkiran	Positif
575	6595	Pengelola Wajib Pasang Daftar Tarif Parkir	2010-02-27	Kompas	NULL	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Perparkiran	Positif
576	6744	Masih Ada Pengelola Bandel	2010-03-09	Kompas	NULL	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Perparkiran	Negatif
577	6781	Tarif Sudah Diturunkan	2010-03-12	Kompas	NULL	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Perparkiran	Positif
578	6787	Truk Parkir, Karet Tengsin Menjadi Pesing dan Kotor	2010-03-13	Kompas	NULL	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Perparkiran	Negatif
579	6798	Lahan Parkir Menyusut	2010-03-15	Kompas	NULL	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Perparkiran	Negatif
580	6970	Parkir Liar Merajalela	2010-04-03	Kompas	NULL	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Perparkiran	Negatif
581	1744	Pertegas Aturan Perparkiran	2010-08-12	Kompas	NULL	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Perparkiran	Negatif
582	6181	Gagal Bangun Jembatan, KA Terhambat	2009-08-19	Kompas	NULL	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Jembatan	Negatif
583	5787	Pembangunan Jembatan Blencong Distop	2009-10-29	Kompas	NULL	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Jembatan	Negatif
584	6762	Jembatan Maut di Kuningan	2010-03-10	Kompas	NULL	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Jembatan	Positif
585	5867	Jembatan Kerapu Diperbaiki	2010-06-09	Kompas	26	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Jembatan	Positif
586	6207	Fauzi Panggil Penitla Pengarah MRT	2009-08-25	Kompas	NULL	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	MRT	Positif
587	5598	Fauzi: MRT di Jakarta Bukan Hal Mustahil	2009-10-08	Kompas	NULL	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	MRT	Positif
588	5603	Integrasi Pasar-MRT	2009-10-09	Kompas	NULL	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	MRT	Positif
589	5218	MRT Diintegrasikan dengan Mal dan Terminal	2009-11-11	Kompas	NULL	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	MRT	Positif
590	7094	DKI Bersiap Perpanjang Jalur MRT ke Kota	2010-05-04	Kompas	28	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	MRT	Positif
591	5082	Desain MRT Sudah Final	2010-07-14	Kompas	26	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	MRT	Negatif
592	4857	Saat Membangun, PT MRT Jakarta Jamin Lalu Lintas Lancar	2010-07-16	Kompas	28	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	MRT	Negatif

593	1778	Proyek MRT Dipercepat		2010-08-14	Kompas	NULL	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	MRT	Positif
594	5910	Pemenang MRT Sudah Final		2009-09-10	Kompas	NULL	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	MRT	Positif
595	5295	Keputusan Tender MRT Sulit Diubah		2009-11-20	Kompas	NULL	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	MRT	Negatif
596	5053	Pembebasan Lahan Depo MRT Selesai		2009-12-24	Kompas	23	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	MRT	Positif
597	4640	Jalur Hijau dan Parkir Hilang		2010-07-21	Kompas	28	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	MRT	Negatif
598	6216	Kapal Pengangkut PNS Disegel		2009-08-26	Kompas	NULL	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Transportasi	Negatif
599	6227	Kapal PNS Salah Parkir		2009-08-27	Kompas	NULL	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Transportasi	Negatif
600	5626	Celaka karena Jalan Rusak, PU Bisa Dituntut		2009-10-13	Kompas	NULL	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Jalan Rusak	Negatif
601	5761	Jalan Cakung-Cilincing Rusak Parah		2009-10-26	Kompas	NULL	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Jalan Rusak	Negatif
602	5209	Warga Gading Minta Pengaspalan Jalan		2009-11-10	Kompas	NULL	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Jalan Rusak	Negatif
603	5241	Jembatan Marunda Rusak		2009-11-13	Kompas	NULL	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Jalan Rusak	Negatif
604	5321	Jalan Rusak Ditambal		2009-11-23	Kompas	NULL	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Jalan Rusak	Positif
605	5354	Waspada! Jalan-Jalan yang Berlubang di DKI Jakarta		2009-11-30	Kompas	NULL	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Jalan Rusak	Negatif
606	5052	Jembatan Arteri Marunda Makin Rusak		2009-12-24	Kompas	24	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Jalan Rusak	Negatif
607	4370	Jalan di Jakarta Utara Banyak Lubang		2010-01-19	Kompas	27	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Jalan Rusak	Negatif
608	4459	Jalan Mulai Rusak		2010-01-26	Kompas	23	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Jalan Rusak	Negatif
609	6586	Jalan Inspeksi Ciliwung Ambles		2010-02-25	Kompas	NULL	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Jalan Rusak	Negatif
610	6729	Jalan Jakarta Rusak		2010-03-06	Kompas	NULL	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Jalan Rusak	Negatif
611	6780	Sudah 5 Tahun Jalan Rusak Tidak Diperbaiki		2010-03-12	Kompas	NULL	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Jalan Rusak	Negatif
612	5704	Jalan Raya Cinere Berlubang Lagi		2010-06-22	Kompas	27	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Jalan Rusak	Negatif
613	5083	DKI Anggarkan Rp 323 Miliar untuk Perbaikan Jalan		2010-07-14	Kompas	27	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Jalan Rusak	Positif
614	4204	Jalan di Rawa Belong Dibeberkan		2010-01-09	Kompas	25	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Jalan Rusak	Positif
615	5773	Jalan Layang "Cacing" Akan Dibangun		2009-10-28	Kompas	NULL	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Jalan Layang	Positif
616	6422	DKI Siapkan Jalan Susun Atasi Kemacetan		2010-02-02	Kompas	NULL	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Jalan Layang	Positif
617	6466	Jalan Layang Pesing Diatur Satu Arah		2010-02-09	Kompas	NULL	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Jalan Layang	Positif
618	5383	Jalan Layang Selesai Desember		2010-07-06	Kompas	28	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Jalan Layang	Positif
619	4357	Sopir Truk Keluhkan Pungli di Pelabuhan		2010-01-18	Kompas	27	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Kepelabuhan	Negatif
620	6749	DKI Dahulukan Bangun Pelabuhan Transit		2010-03-09	Kompas	NULL	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Kepelabuhan	Positif
621	4855	Pelabuhan Muara Baru-Muara Angke Digabung		2010-07-17	Kompas	27	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Kepelabuhan	Positif
622	4436	Pembebasan Lahan Dipercepat		2010-01-23	Kompas	26	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	JORR	Negatif
623	6545	Jalan ke Bandara Lebih Cepat		2010-02-19	Kompas	NULL	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	JORR	Positif
624	6932	Pembebasan Lahan JORR Macet		2010-05-11	Kompas	28	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	JORR	Negatif

625	1958	Panitia Tetapkan Batas Atas Ganti Rugi Lahan	2010-08-31	Kompas	26	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	JORR	Positif
626	5623	Tidak Punya Fasilitas Penyeberangan	2010-06-29	Kompas	27	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	JPO (Jemba	Negatif
627	4295	Jembatan Penyeberangan Berbahaya	2010-07-26	Kompas	26	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	JPO (Jemba	Negatif
628	5526	Hitung Ulang Harga Tiang Monorel	2010-02-17	Kompas	NULL	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Monorail	Negatif
629	5552	DPRD: Lanjutkan Bangun Monorel	2010-05-24	Kompas	27	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Monorail	Negatif
630	5542	Pengembang Tunggu Keputusan DKI	2010-05-25	Kompas	28	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Monorail	Negatif
631	5958	Jalan Arteri di Jakbar Kacau	2010-04-01	Kompas	NULL	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Jalan Arteri	Negatif
632	5064	Pembangunan Jalan Tembus Tahun Ini	2010-07-15	Kompas	27	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Jalan Arteri	Positif
633	5673	Jumlah Kendaraan di Jakarta 5,6 Juta Unit	2010-06-24	Kompas	28	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Data Kend	Negatif
634	5938	Jakarta Bebas "Three in One"	2009-09-15	Kompas	NULL	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Jalur Three	Positif
635	5058	"3 in 1" Tidak Berlaku	2009-12-26	Kompas	21	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Jalur Three	Negatif
636	1855	Proyek Jalan Tol Segera Dibangun	2010-08-20	Kompas	NULL	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Tol Dalam K	Positif
637	1898	Enam Ruas Tol Picu Kemacetan	2010-08-25	Kompas	NULL	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Tol Dalam K	Negatif
638	1872	Pintu Tol Dibuka-Tutup	2010-08-21	Kompas	NULL	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Pintu Tol	Negatif
639	1884	Penutupan Pintu Tol Semanggi 1 Efektif	2010-08-24	Kompas	NULL	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Pintu Tol	Positif
640	5581	Pengendara agar Waspada! Ranjau Paku di Jalan Raya	2009-10-07	Kompas	NULL	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Ranjau Paku	Negatif
641	4211	Ranjau Paku Bertebaran	2010-07-31	Kompas	27	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Ranjau Paku	Negatif
642	2716	Tiket KA Tambahan Dijual	2010-08-24	Kompas	NULL	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Angkutan L	Positif
643	6185	Ribuan Lembar Tiket Kereta Api Terjual	2009-08-20	Kompas	NULL	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Angkutan L	netral
644	5848	Tiket KA Selain Tanggal 17-20 September Masih Tersedia	2009-09-01	Kompas	NULL	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Angkutan L	Positif
645	5849	Tiket "Online" Sulit Diakses	2009-09-01	Kompas	NULL	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Angkutan L	Negatif
646	5901	PT KA Siapkan KA Komunitas	2009-09-09	Kompas	NULL	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Angkutan L	Positif
647	5916	Terminal Bus Mulai Siaga	2009-09-11	Kompas	NULL	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Angkutan L	Positif
648	6003	Tiket Mahal, itu Pemerasan	2009-09-29	Kompas	NULL	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Angkutan L	Negatif
649	5872	Penegakan Hukum Peraturan Daerah Masih Lemah	2010-03-26	Kompas	NULL	Metropolitan	Perhubungan & Transportasi	Penegakan	Negatif
650	6126	Setiap Bulan 92 Tewas	2009-08-05	Kompas	27	Metropolitan	Kecelakaan	Kecelakaan	Negatif
651	6128	Jadikan Keprihatinan Bersama dan Perbaiki	2009-08-06	Kompas	23	Metropolitan	Kecelakaan	Kecelakaan	Negatif
652	5900	Rambu Tengkorak Ingatkan Pengendara	2009-09-09	Kompas	27	Metropolitan	Kecelakaan	Kecelakaan	Positif
653	5989	Kecelakaan di Jadetabek Capai 138 Kasus	2009-09-24	Kompas	23	Metropolitan	Kecelakaan	Kecelakaan	Negatif
654	5201	Infrastruktur Tak Memadai, Kecelakaan Tetap Tinggi	2009-11-09	Kompas	23	Metropolitan	Kecelakaan	Kecelakaan	Negatif
655	5326	Deklarasi Keselamatan di Jalan	2009-11-23	Kompas	23	Metropolitan	Kecelakaan	Kecelakaan	Positif
656	4322	4 Tewas Diseruduk Truk	2010-01-12	Kompas	27	Metropolitan	Kecelakaan	Kecelakaan	Negatif

657	4424	Seusai Dukung Persija, Suporter Tertabrak Mobil	2010-01-21	Kompas	23	Metropolitan	Kecelakaan	Kecelakaan	Netral
658	6543	Dua Orang Tewas Tertabrak Mobil	2010-02-19	Kompas	28	Metropolitan	Kecelakaan	Kecelakaan	Negatif
659	6680	Truk Trailer Seruduk Truk Tangki	2010-03-03	Kompas	27	Metropolitan	Kecelakaan	Kecelakaan	Negatif
660	6773	Negara Digugat bila Lalai	2010-03-11	Kompas	27	Metropolitan	Kecelakaan	Kecelakaan	Negatif
661	6779	Polisi Masih Menyidik Kecelakaan Maut	2010-03-12	Kompas	27	Metropolitan	Kecelakaan	Kecelakaan	Negatif
662	6788	Empat Orang Tewas di Jalan	2010-03-15	Kompas	27	Metropolitan	Kecelakaan	Kecelakaan	Negatif
663	6820	Truk Seruduk 8 Motor	2010-03-19	Kompas	28	Metropolitan	Kecelakaan	Kecelakaan	Netral
664	6845	Tewas Disenggol Truk	2010-03-23	Kompas	28	Metropolitan	Kecelakaan	Kecelakaan	Negatif
665	7087	Satu Orang Tewas Ditabrak Bus	2010-04-19	Kompas	27	Metropolitan	Kecelakaan	Kecelakaan	Negatif
666	7133	Sopir "Tembak" Tabrak Seorang Pejalan Kaki	2010-04-26	Kompas	26	Metropolitan	Kecelakaan	Kecelakaan	Negatif
667	6909	Truk Terbalik di Tanjung Priok	2010-05-15	Kompas	28	Metropolitan	Kecelakaan	Kecelakaan	Negatif
668	6271	Uma Suporter Persija Jatuh dari Atap Mobil	2010-05-31	Kompas	27	Metropolitan	Kecelakaan	Kecelakaan	Negatif
669	5942	Tabrakan Beruntun, Dua Orang Kritis	2010-06-08	Kompas	27	Metropolitan	Kecelakaan	Kecelakaan	Negatif
670	5725	Puluhan Peserta Gerak Jalan PDI-P Diserempet	2010-06-21	Kompas	27	Metropolitan	Kecelakaan	Kecelakaan	Negatif
671	5705	Penyerempet Peserta Gerak Jalan Masih Dirawat	2010-06-22	Kompas	27	Metropolitan	Kecelakaan	Kecelakaan	Netral
672	5621	Tabrakan Beruntun, Satu Tewas	2010-06-29	Kompas	28	Metropolitan	Kecelakaan	Kecelakaan	Negatif
673	5565	Terlindas Bus, Siti Patah Kaki	2010-07-01	Kompas	28	Metropolitan	Kecelakaan	Kecelakaan	Negatif
674	5105	Tabrakan Beruntun	2010-07-12	Kompas	27	Metropolitan	Kecelakaan	Kecelakaan	Negatif
675	4294	Sedan Tabrak 5 Orang di Cibubur Junctions	2010-07-26	Kompas	26	Metropolitan	Kecelakaan	Kecelakaan	Netral
676	4215	April Melapor ke Komnas HAM	2010-07-31	Kompas	28	Metropolitan	Kecelakaan	Kecelakaan	Negatif
677	5578	Bersaing Mengejar Setoran, Penumpang Bisa Jadi Korban	2009-10-06	Kompas	28	Metropolitan	Kecelakaan	Kecelakaan	Negatif
678	4168	Bocah Jatuh dari Jalan Layang Posing	2010-01-04	Kompas	28	Metropolitan	Kecelakaan	Kecelakaan	Netral
679	4712	Metromini terbalik	2010-07-19	Kompas	27	Metropolitan	Kecelakaan	Kecelakaan	Negatif
680	4530	Metromini Nyaris Dibakar Massa	2010-07-23	Kompas	26	Metropolitan	Kecelakaan	Kecelakaan	Negatif
681	4212	Bus Terbakar di Semeru	2010-07-31	Kompas	27	Metropolitan	Kecelakaan	Kecelakaan	Negatif
682	6224	Pengendara Sepeda Motor Tewas	2009-08-27	Kompas	28	Metropolitan	Kecelakaan	Kecelakaan	Negatif
683	5853	Pebalap Liar Tabrak Polisi Lalu Lintas	2009-09-01	Kompas	28	Metropolitan	Kecelakaan	Kecelakaan	Negatif
684	6440	Puluhan Pengendara Motor Celaka karena Terpeleset	2010-02-04	Kompas	27	Metropolitan	Kecelakaan	Kecelakaan	Negatif
685	6111	Pengendara Motor Tewas Terlindas Truk	2010-05-31	Kompas	26	Megapolitan	Kecelakaan	Kecelakaan	Negatif
686	5310	Pengendara Motor Tergegas Trailer	2010-07-07	Kompas	27	Metropolitan	Kecelakaan	Kecelakaan	Negatif
687	4866	Pengemudi Motor Tewas Disambar Kereta Api	2010-07-16	Kompas	28	Metropolitan	Kecelakaan	Kecelakaan	Negatif
688	2685	Pengendara Motor Tabrak Warung Bakso	2010-08-13	Kompas	28	Metropolitan	Kecelakaan	Kecelakaan	Negatif

689	6797	Minibus Terbakar	2010-03-15	Kompas	28	Metropolitan	Kecelakaan	Kecelakaan	Negatif
690	6918	Pemilik Mobil Lexus Masih Misteri	2010-05-14	Kompas	27	Metropolitan	Kecelakaan	Kecelakaan	Netral
691	5881	Pengunjung Bar Tertimpa Lampu 200 Kilogram	2009-09-04	Kompas	26	Metropolitan	Kecelakaan	Kecelakaan	Negatif
692	5700	Bocah Meninggal di Apartemen	2009-10-19	Kompas	28	Metropolitan	Kecelakaan	Kecelakaan	netral
693	5175	Warga Korea Meninggal Setelah Renang di Sultan	2009-11-05	Kompas	27	Metropolitan	Kecelakaan	Kecelakaan	Negatif
694	4492	Jatuh dari Gedung, Dua Orang Meninggal	2009-12-01	Kompas	22	Metropolitan	Kecelakaan	Kecelakaan	Netral
695	4791	Pembantu Tewas Jatuh dari Lantai 11	2009-12-15	Kompas	21	Metropolitan	Kecelakaan	Kecelakaan	Netral
696	4792	Perlu Solusi Menyeluruh	2009-12-15	Kompas	21	Metropolitan	Kecelakaan	Kecelakaan	Negatif
697	6717	Sagin Tewas Tergencet Lift Barang	2010-03-04	Kompas	26	Metropolitan	Kecelakaan	Kecelakaan	Negatif
698	6844	Kasus Lift Anjlok	2010-03-23	Kompas	27	Metropolitan	Kecelakaan	Kecelakaan	Positif
699	6281	PRT Tewas Jatuh dari Lantai 12	2010-05-27	Kompas	28	Metropolitan	Kecelakaan	Kecelakaan	Netral
700	5444	Satu Korban Masih Dirawat	2010-07-05	Kompas	26	Metropolitan	Kecelakaan	Kecelakaan	Negatif
701	5308	Kerangka Tenda Sirkus Roboh Lagi	2010-07-07	Kompas	27	Metropolitan	Kecelakaan	Kecelakaan	Negatif
702	5113	Perempuan Jatuh di Plaza Semanggi	2010-07-09	Kompas	27	Metropolitan	Kecelakaan	Kecelakaan	Netral
703	2711	Petugas Kebersihan Tewas Terjepit Lift	2010-08-23	Kompas	26	Metropolitan	Kecelakaan	Kecelakaan	Negatif
704	5539	Menghirup Asap Genset, Dua Orang Tewas	2009-10-01	Kompas	27	Metropolitan	Kecelakaan	Kecelakaan	Negatif
705	5571	Balon Iklan Meledak	2009-10-05	Kompas	26	Metropolitan	Kecelakaan	Kecelakaan	Negatif
706	5573	Tanggung Blaya Korban	2009-10-06	Kompas	27	Metropolitan	Kecelakaan	Kecelakaan	Negatif
707	4549	Anita Meninggal Tertabrak Bus Transjak	2009-12-05	Kompas	21	Metropolitan	Kecelakaan	Kecelakaan	Negatif
708	5039	Empat Pekerja Tewas di Saluran	2009-12-23	Kompas	22	Metropolitan	Kecelakaan	Kecelakaan	Negatif
709	4329	12 Buruh Dilarikan ke RSUD Koja	2010-01-13	Kompas	26	Metropolitan	Kecelakaan	Kecelakaan	Negatif
710	4462	Polisi Dinilai Berkinerja Rendah	2010-01-27	Kompas	26	Metropolitan	Kecelakaan	Kecelakaan	Negatif
711	6806	Kecelakaan Kerja	2010-03-17	Kompas	NULL	Metropolitan	Kecelakaan	Kecelakaan	Negatif
712	6975	Buruh Tewas, Diduga Tertimpa Tripleks	2010-04-05	Kompas	NULL	Metropolitan	Kecelakaan	Kecelakaan	Negatif
713	6074	Tangan Patah Jatuh dari Menara TVRI	2010-06-01	Kompas	27	Metropolitan	Kecelakaan	Kecelakaan	Negatif
714	6059	Pekerja Bangunan Tewas Terjatuh dari Lantai 12	2010-06-02	Kompas	27	Metropolitan	Kecelakaan	Kecelakaan	Negatif
715	5619	Pekerja Tertimpa Tembok Roboh	2010-06-29	Kompas	27	Metropolitan	Kecelakaan	Kecelakaan	Negatif
716	5382	Buruh Tewas Tanpa Penjelasan	2010-07-06	Kompas	27	Metropolitan	Kecelakaan	Kecelakaan	Negatif
717	2705	Buruh Bangunan Tewas Tertimpa Tembok	2010-08-21	Kompas	21	Metropolitan	Kecelakaan	Kecelakaan	Negatif
718	5537	Tembok SPPBE Pesanggrahan Roboh	2009-10-04	Kompas	22	Metropolitan	Kecelakaan	Kecelakaan	Negatif
719	5325	Tembok Perumahan Runtu, Dua Orang Terluka	2009-11-23	Kompas	26	Metropolitan	Kecelakaan	Kecelakaan	Negatif
720	5332	Gedung Sekolah Rawan Ambruk	2009-11-24	Kompas	26	Metropolitan	Kecelakaan	Kecelakaan	Negatif

721	5125	Polda Akan Panggil Paksa	2009-12-29	Kompas	21	Metropolitan	Kecelakaan	Bangunan R	Negatif
722	7044	Tiang Roboh, 2 Orang Terluka	2010-04-12	Kompas	22	Metropolitan	Kecelakaan	Bangunan R	Negatif
723	7124	Sebagian Eternit MTA Runtuh, 2 Orang Terluka	2010-04-24	Kompas	26	Metropolitan	Kecelakaan	Bangunan R	Negatif
724	5054	3 Pemimpin Pusat Grosir Metro Diperiksa	2009-12-26	Kompas	26	Metropolitan	Kecelakaan	Bangunan R	Negatif
725	5054	3 Pemimpin Pusat Grosir Metro Diperiksa	2009-12-26	Kompas	22	Metropolitan	Kecelakaan	Bangunan R	Negatif
726	4184	Penyelidikan Kasus Tanah Abang Harus Diperluas	2010-01-06	Kompas	22	Metropolitan	Kecelakaan	Bangunan R	Negatif
727	4402	DPRD Desak Kejaksan Hadirkan Tersangka	2010-07-24	Kompas	27	Metropolitan	Kecelakaan	Bangunan R	Negatif
728	5589	Terabas Pintu KA, 2 Orang Meninggal	2009-10-08	Kompas	21	Metropolitan	Kecelakaan	Kecelakaan	Negatif
729	5613	Seorang Ibu Tewas Tertabrak KA	2009-10-10	Kompas	22	Metropolitan	Kecelakaan	Kecelakaan	Negatif
730	5767	Mamat Terbakar di Pinggir Rel...	2009-10-27	Kompas	26	Metropolitan	Kecelakaan	Kecelakaan	Negatif
731	5794	Mikrolet Tertabrak KA di Pintu Perlintasan	2009-10-29	Kompas	26	Metropolitan	Kecelakaan	Kecelakaan	Negatif
732	5278	Maemunah Tertabrak Saat Akan Belanja	2009-11-18	Kompas	22	Metropolitan	Kecelakaan	Kecelakaan	Negatif
733	4778	Penumpang di Atas Gerbong Jatuh	2009-12-12	Kompas	21	Metropolitan	Kecelakaan	Kecelakaan	Negatif
734	4805	Terjadi Dua Kecelakaan KA	2009-12-16	Kompas	21	Metropolitan	Kecelakaan	Kecelakaan	Negatif
735	4202	Tiga Pemuda Tewas Disambar KA Argo Gede	2010-01-09	Kompas	25	Metropolitan	Kecelakaan	Kecelakaan	Negatif
736	4343	Kereta Tabrak Pemulung	2010-01-15	Kompas	23	Metropolitan	Kecelakaan	Kecelakaan	Negatif
737	4474	Tewas Ditabrak Kereta	2010-01-28	Kompas	26	Metropolitan	Kecelakaan	Kecelakaan	Negatif
738	6866	Wanita Tertabrak KRL	2010-03-25	Kompas	26	Metropolitan	Kecelakaan	Kecelakaan	Negatif
739	7125	Pengendara Motor Tewas Ditabrak Kereta	2010-04-24	Kompas	26	Metropolitan	Kecelakaan	Kecelakaan	Negatif
740	7005	KRL Anjlok di Manggarai	2010-05-07	Kompas	22	Metropolitan	Kecelakaan	Kecelakaan	Negatif
741	5708	Prla Tewas Tertabrak Kereta	2010-06-22	Kompas	28	Metropolitan	Kecelakaan	Kecelakaan	Negatif
742	5656	Transportasi Tersendat	2010-06-26	Kompas	27	Metropolitan	Kecelakaan	Kecelakaan	Negatif
743	5641	Mahasiswa Tewas Terbakar di Tol Jagorawi	2010-06-28	Kompas	28	Metropolitan	Kecelakaan	Kecelakaan	Negatif
744	2689	Terseret Kereta Api	2010-08-14	Kompas	26	Metropolitan	Kecelakaan	Kecelakaan	Negatif
745	5634	Warga Pindah ke Tabung 3 Kg	2009-10-14	Kompas	26	Metropolitan	Kecelakaan	Ledakan Ta	Negatif
746	5251	Ruko Penjual Gas Meledak, Dua Tewas	2009-11-14	Kompas	22	Metropolitan	Kecelakaan	Ledakan Ta	Negatif
747	4498	Penjual Gas Tabung Akan Diterbitkan	2009-12-01	Kompas	22	Metropolitan	Kecelakaan	Ledakan Ta	Positif
748	7083	Bocah Korban Ledakan Meninggal	2010-04-19	Kompas	26	Metropolitan	Kecelakaan	Ledakan Ta	Negatif
749	7130	Lagi, Gas Picu Ledakan	2010-04-26	Kompas	26	Metropolitan	Kecelakaan	Ledakan Ta	Negatif
750	7162	Korban Gas Berencana Menggugat Pertamina	2010-04-27	Kompas	22	Metropolitan	Kecelakaan	Ledakan Ta	Negatif
751	7138	Negara Harus Tanggung Jawab	2010-04-28	Kompas	21	Metropolitan	Kecelakaan	Ledakan Ta	Negatif
752	7144	Keluarga Korban Siap Menggugat	2010-04-29	Kompas	21	Metropolitan	Kecelakaan	Ledakan Ta	Negatif

753	7158	Tabung Tidak Selalu Prima	2010-04-30	Kompas	25	Metropolitan	Kecelakaan	Ledakan Ta	Negatif
754	7174	Korban Sudah Berjatuhan, Pemerintah Perlu Turun Tangan	2010-05-01	Kompas	23	Metropolitan	Kecelakaan	Ledakan Ta	Negatif
755	7115	Polisi Tengkar Ledakan karena Tabung Palsu	2010-05-04	Kompas	26	Metropolitan	Kecelakaan	Ledakan Ta	Negatif
756	7023	Tabung Perlu Dicek secara Berkala	2010-05-06	Kompas	28	Metropolitan	Kecelakaan	Ledakan Ta	Negatif
757	6990	Kembali Gas Bocor, Enam Orang Terluka	2010-05-08	Kompas	28	Metropolitan	Kecelakaan	Ledakan Ta	Negatif
758	6933	Polisi Sidik Pembuat Tabung Gas Ilegal	2010-05-11	Kompas	27	Metropolitan	Kecelakaan	Ledakan Ta	Negatif
759	6929	Polisi Tengkar Tabung Gas Ilegal	2010-05-12	Kompas	28	Metropolitan	Kecelakaan	Ledakan Ta	Positif
760	6756	Ledakan Masih Terus Terjadi	2010-05-20	Kompas	27	Metropolitan	Kecelakaan	Ledakan Ta	Negatif
761	6607	Tiga Orang Luka Bakar	2010-05-21	Kompas	28	Metropolitan	Kecelakaan	Ledakan Ta	Negatif
762	6621	Tiga Orang Luka Bakar	2010-05-21	Kompas	28	Metropolitan	Kecelakaan	Ledakan Ta	Negatif
763	6606	Asal Ledakan dari Instalasi Gas	2010-05-22	Kompas	28	Metropolitan	Kecelakaan	Ledakan Ta	Negatif
764	6565	Polisi Tak Boleh Gamang	2010-05-24	Kompas	28	Metropolitan	Kecelakaan	Ledakan Ta	Negatif
765	6405	Lagi, Ledakan Bersumber dari Gas Bocor	2010-05-26	Kompas	28	Metropolitan	Kecelakaan	Ledakan Ta	Positif
766	6283	Polisi Tahan Tersangka	2010-05-27	Kompas	27	Metropolitan	Kecelakaan	Ledakan Ta	Positif
767	6265	Korban Trauma Pakal Elipji	2010-05-31	Kompas	27	Metropolitan	Kecelakaan	Ledakan Ta	Negatif
768	6073	Perlu Tim Terpadu Gas	2010-06-01	Kompas	28	Metropolitan	Kecelakaan	Ledakan Ta	Negatif
769	6060	Pertamina Standardisasi Karet Tabung Gas	2010-06-02	Kompas	27	Metropolitan	Kecelakaan	Ledakan Ta	Positif
770	5780	Tabung Gas Meledak, Dua Tewas	2010-06-19	Kompas	28	Metropolitan	Kecelakaan	Ledakan Ta	Negatif
771	5713	Kualitas Tabung 3 Kg Buruk	2010-06-22	Kompas	28	Metropolitan	Kecelakaan	Ledakan Ta	Negatif
772	5555	Biar Meledak, Gas Tetap Kupakal Lagi	2010-07-01	Kompas	27	Metropolitan	Kecelakaan	Ledakan Ta	Negatif
773	5559	Gas Makan Korban Jiwa Lagi	2010-07-01	Kompas	28	Metropolitan	Kecelakaan	Ledakan Ta	Negatif
774	5211	Dua Tersangka Pengalihan Gas Ditungkap	2010-07-08	Kompas	27	Metropolitan	Kecelakaan	Ledakan Ta	Negatif
775	5081	Gas Meledak, Dua Luka Bakar	2010-07-14	Kompas	26	Metropolitan	Kecelakaan	Ledakan Ta	Negatif
776	4715	Pasar Kompor Naik	2010-07-19	Kompas	28	Metropolitan	Kecelakaan	Ledakan Ta	Positif
777	4718	Petisi 28 Siap ke Pertamina	2010-07-19	Kompas	28	Metropolitan	Kecelakaan	Ledakan Ta	Negatif
778	4697	Korban Dicegah Temul Presiden	2010-07-20	Kompas	28	Metropolitan	Kecelakaan	Ledakan Ta	Negatif
779	4636	Bocah Korban Ledakan Gas Drawat Negara	2010-07-21	Kompas	28	Metropolitan	Kecelakaan	Ledakan Ta	Positif
780	4610	Berduyun Pindah ke Minyak Tanah dan Kayu Bakar	2010-07-22	Kompas	27	Metropolitan	Kecelakaan	Ledakan Ta	Negatif
781	4292	Gas 3 Kg Meledak Lagi	2010-07-26	Kompas	27	Metropolitan	Kecelakaan	Ledakan Ta	Negatif
782	4241	Regulator Bocor, Tiga Luka Bakar	2010-07-29	Kompas	29	Metropolitan	Kecelakaan	Ledakan Ta	Negatif
783	2652	DPD Jenguk Bay Nurhalimah	2010-08-03	Kompas	27	Metropolitan	Kecelakaan	Ledakan Ta	Negatif
784	1607	LEDAKAN GAS - Dibentuk Satgas Penanganan Elipji	2010-08-04	Kompas	27	Metropolitan	Kecelakaan	Ledakan Ta	Positif

785	1698	Tabung Gas Meledak	2010-08-09	Kompas	26	Metropolitan	Kecelakaan	Ledakan Tali	Negatif
786	2675	Tabung Gas Meledak	2010-08-09	Kompas	26	Metropolitan	Kecelakaan	Ledakan Tali	Negatif
787	2677	Korban Ledakan Gas Tewas	2010-08-10	Kompas	22	Metropolitan	Kecelakaan	Ledakan Tali	Negatif
788	2678	Partal Minyak Tanah Tumbangkan Partal Gas dengan Sko	2010-08-10	Kompas	26	Metropolitan	Kecelakaan	Ledakan Tali	Negatif
789	1748	PROYEK ELPIJI - Warga Mengadu ke Komisi VI DPR	2010-08-12	Kompas	26	Metropolitan	Kecelakaan	Ledakan Tali	Negatif
790	1813	Ledakan Gas Belum Berhenti	2010-08-18	Kompas	22	Metropolitan	Kecelakaan	Ledakan Tali	Negatif
791	2696	Dua Pasien Luka Bakar Masih Dirawat	2010-08-19	Kompas	21	Metropolitan	Kecelakaan	Ledakan Tali	Negatif
792	1899	Gas Meledak, 2 Orang Tewas	2010-08-25	Kompas	21	Metropolitan	Kecelakaan	Ledakan Tali	Negatif
793	2722	Pemerintah Bisa Dianggap Langgar HAM	2010-08-26	Kompas	25	Metropolitan	Kecelakaan	Ledakan Tali	Negatif
794	5133	Tabung Pemadam Tak Ada	2009-12-30	Kompas	23	Metropolitan	Kecelakaan	Kecelakaan	Negatif
795	5418	Wanita Hamil Lima Bulan Terinjak-Injak	2010-07-06	Kompas	26	Metropolitan	Kecelakaan	Kecelakaan	Negatif
796	4210	Enam Bulan, 238 Kecelakaan Libatkan Bus Transjakarta	2010-07-31	Kompas	21	Metropolitan	Kecelakaan	Kecelakaan	Negatif
797	2645	Angkot Tabrak Bus Transjakarta	2010-08-02	Kompas	21	Metropolitan	Kecelakaan	Kecelakaan	Negatif
798	1747	KECELAKAAN - Transjakarta Tabrak Motor, Satu Tewas	2010-08-12	Kompas	25	Metropolitan	Kecelakaan	Kecelakaan	Negatif
799	2688	Mahasiswa UNJ Tewas Ditabrak Transjakarta	2010-08-14	Kompas	26	Metropolitan	Kecelakaan	Kecelakaan	Negatif
800	1797	KECELAKAAN - Transjakarta Tabrak Sepeda Motor	2010-08-16	Kompas	26	Metropolitan	Kecelakaan	Kecelakaan	Negatif
801	5348	Pengusaha Ikan Tewas Tenggelam di BKT	2009-11-28	Kompas	22	Metropolitan	Kecelakaan	Orang Teng	Netral
802	4781	Bocah Pandai Renang Tewas Saat Renang	2009-12-14	Kompas	21	Metropolitan	Kecelakaan	Orang Teng	Netral
803	4309	Tenggelam di Kali	2010-01-11	Kompas	21	Metropolitan	Kecelakaan	Orang Teng	Netral
804	6481	Dua Orang Tewas Mengambang di Air	2010-02-11	Kompas	25	Metropolitan	Kecelakaan	Orang Teng	Netral
805	6630	Rio Hilang Terseret Arus	2010-03-01	Kompas	23	Metropolitan	Kecelakaan	Orang Teng	Negatif
806	6713	Jasad Rio Ditemukan	2010-03-04	Kompas	26	Metropolitan	Kecelakaan	Orang Teng	Positif
807	6760	Dikejar Satpol PP, Tenggelam di BKT	2010-03-10	Kompas	21	Metropolitan	Kecelakaan	Orang Teng	Negatif
808	6768	Kasus Tewasnya Arl Dihentikan	2010-03-11	Kompas	21	Metropolitan	Kecelakaan	Orang Teng	Netral
809	5312	Andi Tewas Mengapung	2010-07-07	Kompas	25	Metropolitan	Kecelakaan	Orang Teng	Netral
810	4548	Pekerja Galian Tewas di BKT	2009-12-05	Kompas	22	Metropolitan	Kecelakaan	Orang Teng	Netral
811	4308	Kapal Pengangkut Semen Tenggelam	2010-01-11	Kompas	23	Metropolitan	Kecelakaan	Kecelakaan	Netral
812	5195	Satu Penumpang Belum Ditemukan	2010-07-09	Kompas	27	Metropolitan	Kecelakaan	Kecelakaan	Negatif
813	4868	Awak KM Langsung Jaya Dipulangkan ke Jakarta	2010-07-16	Kompas	27	Metropolitan	Kecelakaan	Kecelakaan	Netral
814	4692	Kapal MT Sandilka Terbakar	2010-07-20	Kompas	27	Metropolitan	Kecelakaan	Kecelakaan	Netral
815	4275	Kapal Patroli TNI AL Tenggelam	2010-07-27	Kompas	27	Metropolitan	Kecelakaan	Kecelakaan	Netral
816	6113	Pemilik Usaha Minta Pemprov Adil	2009-08-01	Kompas	26	Metropolitan	Penertiban	Penertiban	Negatif

817	6136	Berpotensi Konflik, Penertiban Ditunda	2009-08-07	Kompas	27	Metropolitan	Penertiban	Penertiban	Positif
818	6142	Tiga Gedung Dibongkar	2009-08-11	Kompas	28	Metropolitan	Penertiban	Penertiban	Positif
819	6153	Gubuk Petambak Liar Dibongkar	2009-08-12	Kompas	27	Metropolitan	Penertiban	Penertiban	Positif
820	5543	Sebanyak 59 Bangunan di Jaksel Disegel	2009-10-02	Kompas	26	Metropolitan	Penertiban	Penertiban	Positif
821	5779	Abalkan Penyelidikan, Pelanggar Ditindak	2009-10-28	Kompas	26	Metropolitan	Penertiban	Penertiban	Positif
822	5145	Perusak Segel Bisa Dipidana	2009-11-02	Kompas	27	Metropolitan	Penertiban	Penertiban	Positif
823	5156	Penjara 3,5 Tahun bagi Perusak Segel	2009-11-03	Kompas	28	Metropolitan	Penertiban	Penertiban	Positif
824	5875	Warga Kampung Sawah Semper Resah	2009-09-04	Kompas	27	Metropolitan	Penertiban	Penertiban	Negatif
825	5164	Sebanyak 91 Bangunan di Menteng Segera Disegel	2009-11-04	Kompas	28	Metropolitan	Penertiban	Penertiban	Positif
826	5178	10 Buah Bangunan di Menteng Disegel	2009-11-06	Kompas	27	Metropolitan	Penertiban	Penertiban	Positif
827	5233	Lorong 104 Dibongkar	2009-11-12	Kompas	26	Metropolitan	Penertiban	Penertiban	Positif
828	5239	50 Bangunan Liar Dibongkar	2009-11-13	Kompas	22	Metropolitan	Penertiban	Penertiban	Positif
829	5243	Penyelidikan Bangunan di Menteng Terhenti	2009-11-13	Kompas	22	Metropolitan	Penertiban	Penertiban	Negatif
830	5279	Bangunan di Menteng Tetap Akan Diterbitkan	2009-11-18	Kompas	21	Metropolitan	Penertiban	Penertiban	Positif
831	5281	270 Rumah Dibongkar	2009-11-19	Kompas	28	Metropolitan	Penertiban	Penertiban	Positif
832	5285	Penertiban di Cilincing Rusuh	2009-11-19	Kompas	27	Metropolitan	Penertiban	Penertiban	Negatif
833	5289	Warga di Pinggir Rel Akan Dipindahkan	2009-11-19	Kompas	26	Metropolitan	Penertiban	Penertiban	Positif
834	5296	Lima Bangunan Disegel	2009-11-20	Kompas	22	Metropolitan	Penertiban	Penertiban	Positif
835	5304	Pemprov Siap Hadapi Gugatan	2009-11-21	Kompas	22	Metropolitan	Penertiban	Penertiban	Positif
836	5338	Pelanggar Belum Ditindak	2009-11-25	Kompas	21	Metropolitan	Penertiban	Penertiban	Negatif
837	5345	Warga dan Petugas Bentrok	2009-11-26	Kompas	22	Metropolitan	Penertiban	Penertiban	Negatif
838	5351	71 Kios Buku di Senen Dibongkar	2009-11-28	Kompas	22	Metropolitan	Penertiban	Penertiban	Negatif
839	4515	Bangunan yang Disegel Berkurang	2009-12-03	Kompas	21	Metropolitan	Penertiban	Penertiban	Positif
840	4547	57 Pemilik Bakal Diadili	2009-12-05	Kompas	21	Metropolitan	Penertiban	Penertiban	Positif
841	4554	Dua Tempat Hiburan Disegel	2009-12-07	Kompas	22	Metropolitan	Penertiban	Penertiban	Positif
842	5127	Bangunan di Atas Saluran Dibongkar	2009-12-30	Kompas	23	Metropolitan	Penertiban	Penertiban	Positif
843	5141	Aparat Bongkar Bangunan Tanah Abang	2009-12-31	Kompas	35	Metropolitan	Penertiban	Penertiban	Positif
844	4187	Penertiban Bangunan Menteng Belum Jelas	2010-01-06	Kompas	21	Metropolitan	Penertiban	Penertiban	Negatif
845	4205	Satpol PP Ditugasi Awasi Rumah Bersegel	2010-01-09	Kompas	25	Metropolitan	Penertiban	Penertiban	Positif
846	4351	Pembongkaran enam kanopi ruko	2010-01-16	Kompas	25	Metropolitan	Penertiban	Penertiban	Positif
847	6479	Asrama Dikosongkan	2010-02-11	Kompas	22	Metropolitan	Penertiban	Penertiban	Positif
848	6550	Rumah Duka Setinggi Tujuh Lantai Disegel	2010-02-19	Kompas	21	Metropolitan	Penertiban	Penertiban	Positif

849	6598	Biro Hukum DKI Jakarta menyusun nota kesepahaman de	2010-02-27	Kompas	21	Metropolitan	Penertiban	Penertiban	Postif
850	6646	Penyandang Tunadaksa Minta Waktu Kosongkan Asrama	2010-03-02	Kompas	22	Metropolitan	Penertiban	Penertiban	Negatif
851	6864	Warga Tolak Ikut Perintah Wali Kota	2010-03-25	Kompas	23	Metropolitan	Penertiban	Penertiban	Negatif
852	7048	Kebijakan Pemerintah Provinsi DKI Tidak Jelas	2010-04-13	Kompas	35	Metropolitan	Penertiban	Penertiban	Negatif
853	7062	Mei, Pelanggar Segel Bangunan Akan Dipidanakan	2010-04-14	Kompas	21	Metropolitan	Penertiban	Penertiban	Positif
854	7065	DPRD Slapkan Pansus Kasus Kekerasan	2010-04-15	Kompas	25	Metropolitan	Penertiban	Penertiban	Negatif
855	7066	Hentikan Upaya Gusur, Ulangi Proses Pendekatan Sosial	2010-04-15	Kompas	25	Metropolitan	Penertiban	Penertiban	Negatif
856	7067	Korban Priok Berjatuh	2010-04-15	Kompas	22	Metropolitan	Penertiban	Penertiban	Negatif
857	7070	DPRD Ajukan Hak Interpeiasi	2010-04-16	Kompas	21	Metropolitan	Penertiban	Penertiban	Negatif
858	7072	PMI Diminta Investigasi	2010-04-16	Kompas	21	Metropolitan	Penertiban	Penertiban	Negatif
859	7074	Tanjung Priok, Belajarlah dari Kaohslung	2010-04-16	Kompas	22	Metropolitan	Penertiban	Penertiban	Negatif
860	7076	Badjoeri: Kekerasan Sulit Dihindari	2010-04-17	Kompas	23	Metropolitan	Penertiban	Penertiban	Negatif
861	7085	Pekan Depan PMI Mulai Investigasi	2010-04-19	Kompas	35	Metropolitan	Penertiban	Penertiban	Negatif
862	7086	Ratusan Ribu Rumah Warga Bakal Digusur	2010-04-19	Kompas	21	Metropolitan	Penertiban	Penertiban	Negatif
863	7090	Investigasi Awal Dimulai	2010-04-20	Kompas	25	Metropolitan	Penertiban	Penertiban	Negatif
864	7091	Pemprov Diminta Ada Solusi Sebelum Bertindak	2010-04-20	Kompas	25	Metropolitan	Penertiban	Penertiban	Negatif
865	7097	Ratusan Keluarga Kehilangan Rumah	2010-04-21	Kompas	22	Metropolitan	Penertiban	Penertiban	Negatif
866	7101	Tim Mulai Dengarkan Korban	2010-04-21	Kompas	21	Metropolitan	Penertiban	Penertiban	Positif
867	7106	Tim Investigasi Pegang Prinsip Kemanusiaan	2010-04-22	Kompas	21	Metropolitan	Penertiban	Penertiban	Positif
868	7123	Jumlah Korban Bertambah	2010-04-24	Kompas	22	Metropolitan	Penertiban	Penertiban	Negatif
869	7137	DKI Sediakan Santunan untuk Korban Koja	2010-04-28	Kompas	23	Metropolitan	Penertiban	Penertiban	Positif
870	7139	Pengguna Bangunan Minta Keadilan	2010-04-28	Kompas	35	Metropolitan	Penertiban	Penertiban	Negatif
871	7146	Korban Anak Alami Trauma	2010-04-29	Kompas	21	Metropolitan	Penertiban	Penertiban	Negatif
872	6994	PMI: Jumlah Korban Bertambah	2010-05-08	Kompas	25	Metropolitan	Penertiban	Penertiban	Negatif
873	6924	Bangunan Mewah di Jalur Hijau	2010-05-12	Kompas	25	Metropolitan	Penertiban	Penertiban	Positif
874	6927	PMI Tunda Pengumuman Investigasi Koja	2010-05-12	Kompas	28	Metropolitan	Penertiban	Penertiban	Negatif
875	6920	Pelanggaran HAM Koja	2010-05-14	Kompas	27	Metropolitan	Penertiban	Penertiban	Negatif
876	6911	PMI Berikan Hasil Investigasi	2010-05-15	Kompas	27	Metropolitan	Penertiban	Penertiban	Positif
877	6912	Warga Tuntut Uang Kerohiman	2010-05-15	Kompas	26	Metropolitan	Penertiban	Penertiban	Negatif
878	7114	PMI Rekomendasikan Sanksi Hukum bagi Pelaku Kekerasan	2010-04-23	Kompas	27	Metropolitan	Penertiban	Penertiban	Positif
879	7175	Tim Investigasi Meminta Tambahan Waktu	2010-05-01	Kompas	26	Metropolitan	Penertiban	Penertiban	Positif
880	6895	DKI Slapkan Santunan Rp 1,8 Milliar	2010-05-18	Kompas	27	Metropolitan	Penertiban	Penertiban	Positif

881	6863	Jakbar Bongkar Ratusan Bangunan	2010-05-19	Kompas	28	Metropolitan	Penertiban	Penertiban	Positif
882	6618	Gubernur Membantah Ikut Bertanggung Jawab	2010-05-21	Kompas	26	Metropolitan	Penertiban	Penertiban	Negatif
883	6285	Pejabat Harus Mampu Jelaskan kepada Warga	2010-05-27	Kompas	26	Metropolitan	Penertiban	Penertiban	Negatif
884	5666	Rumah Dibongkar	2010-06-25	Kompas	27	Metropolitan	Penertiban	Penertiban	Positif
885	5591	Penjara dan Denda buat Pemberi IMB	2010-06-30	Kompas	28	Metropolitan	Penertiban	Penertiban	Positif
886	4533	Empat Ruko Dibongkar	2010-07-23	Kompas	28	Metropolitan	Penertiban	Penertiban	Positif
887	1741	Dua Bangunan Digusur	2010-08-12	Kompas	25	Metropolitan	Penertiban	Penertiban	Positif
888	1777	ELPIJ - Pencabutan Izin Diserahkan ke Pemprov	2010-08-14	Kompas	26	Metropolitan	Penertiban	Penertiban	Positif
889	1791	STASIUN ELPIJ - DPRD Minta Wali Kota Bertindak	2010-08-16	Kompas	27	Metropolitan	Penertiban	Penertiban	Negatif
890	1856	Tertibkan Mal di DKI	2010-08-20	Kompas	27	Metropolitan	Penertiban	Penertiban	Negatif
891	6124	631 Makam Tergusur	2009-08-04	Kompas	21	Metropolitan	Penertiban	Relokasi Ma	Positif
892	4571	Makam Malaka di Tepi BKT Dibongkar	2009-12-09	Kompas	21	Metropolitan	Tata Ruang	Relokasi Ma	Positif
893	5562	KPK Panggil 10 Anggota DPRD	2010-07-01	Kompas	26	Metropolitan	Penertiban	Relokasi Ma	Negatif
894	5275	DPRD DKI Diminta Klarifikasi kepada KPK	2010-07-07	Kompas	28	Metropolitan	Penertiban	Relokasi Ma	Negatif
895	5370	DPRD DKI Diminta Klarifikasi kepada KPK	2010-07-07	Kompas	27	Metropolitan	Penertiban	Relokasi Ma	Negatif
896	6166	Setelah Lebaran 27 SPBU Dibongkar	2009-08-15	Kompas	27	Metropolitan	Penertiban	Penertiban	Positif
897	5714	10 SPBU Dibongkar	2009-10-20	Kompas	26	Metropolitan	Penertiban	Penertiban	Positif
898	5750	Tak Ada Ganti Rugi Pembongkaran untuk Pemilik	2009-10-22	Kompas	28	Metropolitan	Penertiban	Penertiban	Negatif
899	5740	Nasib Pekerja di SPBU yang Ditutup Harus Diperhatikan	2009-10-23	Kompas	28	Metropolitan	Penertiban	Penertiban	Negatif
900	5766	Pengelola Minta Kepastian Pembongkaran	2009-10-27	Kompas	27	Metropolitan	Penertiban	Penertiban	Negatif
901	5781	Tawaran Palsu Pasokan BBM Mulai Berebar	2009-10-29	Kompas	26	Metropolitan	Penertiban	Penertiban	Negatif
902	5196	25 SPBU Ditutup	2009-11-09	Kompas	26	Metropolitan	Penertiban	Penertiban	Positif
903	5808	Warga Memprotes Proyek SPPBE di Permukiman	2010-06-18	Kompas	28	Metropolitan	Penertiban	Penertiban	Negatif
904	4339	Penggarap Tutup Lahan	2010-01-14	Kompas	26	Metropolitan	Penertiban	Penertiban	Negatif
905	6591	Satpol PP Menertibkan Lahan	2010-05-22	Kompas	27	Metropolitan	Penertiban	Penertiban	Positif
906	1586	PENGGUSURAN - Pemprov DKI Tetap Kosongkan Tanah d	2010-08-03	Kompas	27	Metropolitan	Penertiban	Penertiban	Positif
907	1834	Tanah Abang Diterbitkan	2010-08-19	Kompas	28	Metropolitan	Penertiban	Penertiban	Negatif
908	6178	Pedagang Tolak Pindah	2009-08-19	Kompas	28	Metropolitan	Penertiban	Penertiban	Negatif
909	5993	Pemerintah Jakarta Utara Harus Tegas Sekaligus Bijak	2009-09-25	Kompas	28	Metropolitan	Penertiban	Penertiban	Negatif
910	5643	Pedagang Harapkan Utara Harus Tegas Sekaligus Bijak	2009-10-15	Kompas	27	Metropolitan	Penertiban	Penertiban	Negatif
911	5759	PKL Tolak Pembongkaran Lapak	2009-10-26	Kompas	28	Metropolitan	Penertiban	Penertiban	Negatif
912	5161	Pemkot Jakarta Utara Terus Tertibkan PKL	2009-11-04	Kompas	28	Metropolitan	Penertiban	Penertiban	Positif

913	5174	PKL Lorong 104 Harus Pindah	2009-11-05	Kompas	27	Metropolitan	Penertiban	Penertiban	Positif
914	5190	Siapkan Tempat bagi PKL	2009-11-07	Kompas	28	Metropolitan	Penertiban	Penertiban	Negatif
915	5226	PKL Pasar Lorong 104 Waspada Penggusuran	2009-11-11	Kompas	28	Metropolitan	Penertiban	Penertiban	Negatif
916	5244	PKL Lorong 104 Terkatung-katung	2009-11-13	Kompas	27	Metropolitan	Penertiban	Penertiban	Negatif
917	5254	Kami Hanya Mencari Nafkah...	2009-11-16	Kompas	28	Metropolitan	Penertiban	Penertiban	Negatif
918	4487	Pedagang Kaki Lima Nyaris Bantrok	2010-01-30	Kompas	28	Metropolitan	Penertiban	Penertiban	Negatif
919	6486	Penertiban Kawasan, 520 PKL Digusur	2010-02-11	Kompas	27	Metropolitan	Penertiban	Penertiban	Positif
920	6590	Satpol PP Intensifkan Penertiban Pedagang	2010-02-25	Kompas	28	Metropolitan	Penertiban	Penertiban	Negatif
921	6850	Pedagang Belum Jualan, Mobil Satpol PP Sudah Diparkir	2010-03-24	Kompas	28	Metropolitan	Penertiban	Penertiban	Positif
922	6857	Demil Adipura, PKL Diterbitkan	2010-03-25	Kompas	27	Metropolitan	Penertiban	Penertiban	Negatif
923	7009	Taman Harus Bebas PKL	2010-04-08	Kompas	28	Metropolitan	Penertiban	Penertiban	Positif
924	7092	PKL Manfaatkan Longgarnya Patroli Satpol Pamong Praja	2010-04-20	Kompas	28	Metropolitan	Penertiban	Penertiban	Negatif
925	7095	DPKD Diimbau Hadapi Pedagang Kaki Lima	2010-05-04	Kompas	27	Metropolitan	Penertiban	Penertiban	Negatif
926	6934	Satpol PP Mulai Menertibkan PKL	2010-05-11	Kompas	28	Metropolitan	Penertiban	Penertiban	Positif
927	6992	Jalan Diperbaiki, Ratusan PKL Terancam Digusur	2010-05-08	Kompas	27	Metropolitan	Penertiban	Penertiban	Negatif
928	6608	Tramtb Sapu Pedagang di Greenville	2010-05-21	Kompas	28	Metropolitan	Penertiban	Penertiban	Negatif
929	6209	200 Pengemis Terjaring Razia	2009-08-25	Kompas	NULL	Metropolitan	Penertiban	Penertiban	Positif
930	6220	Gepeng Musliman Dihadang	2009-08-26	Kompas	NULL	Metropolitan	Penertiban	Penertiban	Positif
931	6230	PMKS Masih Banyak	2009-08-28	Kompas	NULL	Metropolitan	Penertiban	Penertiban	Negatif
932	6447	Satpol PP Bekuk Gigolo	2010-02-05	Kompas	NULL	Metropolitan	Penertiban	Penertiban	Positif
933	5106	Lagi, DKI Gelar Razia Sindikat Pengemis	2010-07-12	Kompas	27	Metropolitan	Penertiban	Penertiban	Positif
934	4298	21 Preman Jatinegara Ditangkap	2010-07-26	Kompas	26	Metropolitan	Penertiban	Penertiban	Positif
935	5852	Beri Sedekah Dihukum	2009-09-01	Kompas	NULL	Metropolitan	Penertiban	Penertiban	Positif
936	1765	KEPENDUDUKAN - Satpol PP Jaring 1.507 Orang PMKS	2010-08-13	Kompas	NULL	Metropolitan	Penertiban	Penertiban	Positif
937	5648	Diduga Preman, 119 Lelaki Ditangkap	2009-10-15	Kompas	NULL	Metropolitan	Penertiban	Penertiban	Positif
938	5712	25 hingga 40 Kendaraan "Digembok" Setiap Bulan	2009-10-20	Kompas	NULL	Metropolitan	Penertiban	Penertiban	Positif
939	6812	Mobil Parkir Liar Dekat Rumah Wapres Digembok	2010-03-18	Kompas	NULL	Metropolitan	Penertiban	Penertiban	Positif
940	6414	Wali Kota Desak Camat Hapus Parkir Liar	2010-05-26	Kompas	27	Metropolitan	Penertiban	Penertiban	Positif
941	6050	Parkir Liar Ditutup	2010-06-03	Kompas	27	Metropolitan	Penertiban	Penertiban	Positif
942	5063	Sebaliknya Rutin dan Tanpa Kompromi	2010-07-15	Kompas	28	Metropolitan	Penertiban	Penertiban	Positif
943	5877	Petugas Menyita Obat Keras Palsu dan Kondom	2009-09-04	Kompas	NULL	Metropolitan	Penertiban	Penertiban	Negatif
944	6194	Makanan Kedaluwarsa Dirazia	2009-08-21	Kompas	NULL	Metropolitan	Sosial Budaya	Razia Obat	Positif

945	5908	Produk Pangan Bermasalah di Jakarta Barat Dirazia	2009-09-10	Kompas	NULL	Metropolitan	Sosial Budaya	Razia Obat	Negatif
946	1927	Razia Pasar dan Supermarket	2010-08-27	Kompas	NULL	Metropolitan	Penertiban	Razia Obat	Positif
947	5638	Penertiban Berlanjut	2009-10-14	Kompas	NULL	Metropolitan	Penertiban	Penertiban	Positif
948	5277	Remajakan Angkutan Umum	2009-11-18	Kompas	NULL	Metropolitan	Penertiban	Penertiban	Positif
949	5642	Ribuan Pengemudi Sepeda Motor Ditilang	2009-10-15	Kompas	NULL	Metropolitan	Penertiban	Penertiban	Positif
950	7055	Operasi Simpatik Dikonstrasikan di 17 Titik	2010-04-13	Kompas	NULL	Metropolitan	Penertiban	Penertiban	Positif
951	5754	Delman Monas Segera Dipindahkan ke Ragunan	2009-10-24	Kompas	NULL	Metropolitan	Penertiban	Penertiban	Positif
952	5143	Dipindah, Kusir Delman Protes	2009-11-02	Kompas	NULL	Metropolitan	Penertiban	Penertiban	Negatif
953	5152	Andong Diusulkan di Dalam Area Monas	2009-11-03	Kompas	NULL	Metropolitan	Penertiban	Penertiban	Negatif
954	5159	Delman Monas Beroperasi di Ragunan	2009-11-04	Kompas	NULL	Metropolitan	Penertiban	Penertiban	Positif
955	5237	Sudah Dua Minggu Winda dan Bontot Mengganggu	2009-11-12	Kompas	NULL	Metropolitan	Penertiban	Penertiban	Negatif
956	5319	Tuntut Delman Kembali ke Monas	2009-11-23	Kompas	NULL	Metropolitan	Penertiban	Penertiban	Negatif
957	4699	Satpol PP Ambil Alih Pengawasan Monas	2010-07-20	Kompas	28	Metropolitan	Penertiban	Penertiban	Negatif
958	5155	Pedagang Buku di Pasar Senen Dirazia	2009-11-03	Kompas	NULL	Metropolitan	Penertiban	Razia Buku	Positif
959	5162	Polisi Masih Latak Produsen Buku Bajakan	2009-11-04	Kompas	NULL	Metropolitan	Penertiban	Razia Buku	Positif
960	6661	DKI Mulai Bongkar Papan Iklan Bermasalah	2010-03-03	Kompas	NULL	Metropolitan	Penertiban	Penertiban	Positif
961	6759	Jakarta Butuh Rencana Induk Iklan Luar Ruang	2010-03-10	Kompas	NULL	Metropolitan	Penertiban	Penertiban	Positif
962	6548	Reklame Dicipot dari Jalan Utama	2010-05-25	Kompas	28	Metropolitan	Penertiban	Penertiban	Positif
963	6351	Copot Reklame Tak Berizin	2010-05-26	Kompas	27	Metropolitan	Penertiban	Penertiban	Positif
964	6804	Suporter Bawa Senjata	2010-03-17	Kompas	NULL	Metropolitan	Penertiban	Razia Senja	Positif
965	6116	Pilih Seja Instalatr Listrik Resmi	2009-08-03	Kompas	21	Metropolitan	Bencana	Kebakaran	Negatif
966	6117	Menjinkan Apl di Jakarta	2009-08-03	Kompas	21	Metropolitan	Bencana	Kebakaran	Negatif
967	6150	Jaringan Listrik Kusut	2009-08-12	Kompas	22	Metropolitan	Bencana	Kebakaran	Negatif
968	6156	PLN Harus Tertibkan Jaringan	2009-08-13	Kompas	23	Metropolitan	Bencana	Kebakaran	Positif
969	6170	Adhl dan Tisno Akhirnya Bisa Diselamatkan	2009-08-15	Kompas	24	Metropolitan	Bencana	Kebakaran	Negatif
970	6174	Sentra Belanja Glenda dan Pasar Rumpout Ludes	2009-08-18	Kompas	21	Metropolitan	Bencana	Kebakaran	Negatif
971	6187	Pedagang Ditampung di Pasar Glodok	2009-08-20	Kompas	22	Metropolitan	Bencana	Kebakaran	Positif
972	6221	Rumah Hangus, Warga Grogol Utara Panik	2009-08-27	Kompas	21	Metropolitan	Bencana	Kebakaran	Negatif
973	6235	Banyak Kejurahan di DKI Rawan Kebakaran	2009-08-28	Kompas	25	Metropolitan	Bencana	Kebakaran	Negatif
974	5855	Listrik Kembali Menjadi Penyebab	2009-09-02	Kompas	27	Metropolitan	Bencana	Kebakaran	Negatif
975	5933	Sehari, Empat Kebakaran di Jakbar	2009-09-15	Kompas	26	Metropolitan	Bencana	Kebakaran	Negatif
976	5984	Kebakaran di Penjarangan dan Tambora	2009-09-23	Kompas	22	Metropolitan	Bencana	Kebakaran	Negatif
977	5990	Empat Bangunan Terbakar	2009-09-24	Kompas	21	Metropolitan	Bencana	Kebakaran	Negatif
978	6002	Apl Hanguskan 1.158 Rumah	2009-09-28	Kompas	25	Metropolitan	Bencana	Kebakaran	Negatif
979	6010	Sebagian Jakarta Masih Padam	2009-09-30	Kompas	27	Metropolitan	Bencana	Kebakaran	Negatif

980	5541	Kecerobohan Picu Kebakaran	2009-10-01	Kompas	26	Metropolitan	Bencana	Kebakaran	Negatif
981	5550	Genset Laku Keras	2009-10-02	Kompas	23	Metropolitan	Bencana	Kebakaran	Positif
982	5569	Masalah di Jakarta, Bukan Hanya soal Air	2009-10-05	Kompas	24	Metropolitan	Bencana	Kebakaran	Negatif
983	5620	Gudang Terbakar, Dua Luka-luka	2009-10-12	Kompas	21	Metropolitan	Bencana	Kebakaran	Negatif
984	5747	50 Rumah Petak Dilalap Api	2009-10-23	Kompas	22	Metropolitan	Bencana	Kebakaran	Negatif
985	5764	Tingkatkan Kewaspadaan Komunitas	2009-10-27	Kompas	21	Metropolitan	Bencana	Kebakaran	Positif
986	5777	DKI Siapkan Aturan Instalasi Listrik	2009-10-28	Kompas	25	Metropolitan	Bencana	Kebakaran	Positif
987	5795	Kebakaran di Pabrik Garmen, Satu Orang Luka	2009-10-29	Kompas	27	Metropolitan	Bencana	Kebakaran	Negatif
988	5809	Permukiman dan Pasar Terbakar	2009-10-31	Kompas	26	Metropolitan	Bencana	Kebakaran	Negatif
989	5151	15 Rumah Terbakar	2009-11-02	Kompas	22	Metropolitan	Bencana	Kebakaran	Negatif
990	5176	Pasar Darurat dan Rumah Pensiunan TNI Terbakar	2009-11-05	Kompas	21	Metropolitan	Bencana	Kebakaran	Negatif
991	5180	Dinas Pemadam Kurang Peralatan dan Personel	2009-11-06	Kompas	25	Metropolitan	Bencana	Kebakaran	Negatif
992	5198	Bangsai Penampungan TKW Terbakar	2009-11-09	Kompas	27	Metropolitan	Bencana	Kebakaran	Negatif
993	5247	Api Hanguskan 16 Rumah di Gunung Sahari Utara	2009-11-13	Kompas	26	Metropolitan	Bencana	Kebakaran	Negatif
994	5299	Mugeni Meninggal	2009-11-20	Kompas	25	Metropolitan	Bencana	Kebakaran	Negatif
995	5302	Ibu dan Anak Tewas Terbakar di Rumahnya	2009-11-21	Kompas	27	Metropolitan	Bencana	Kebakaran	Negatif
996	4488	Lima Gudang dan Enam Mobil Hangus	2009-12-01	Kompas	26	Metropolitan	Bencana	Kebakaran	Negatif
997	4513	Butuh Kesigasaan, Bukan Parade Bantuan	2009-12-03	Kompas	22	Metropolitan	Bencana	Kebakaran	Negatif
998	4553	Gardu Induk Cawang Pulih	2009-12-07	Kompas	21	Metropolitan	Bencana	Kebakaran	Positif
999	4768	Petugas Pemadam Tewas	2009-12-11	Kompas	25	Metropolitan	Bencana	Kebakaran	Negatif
1000	5137	Blok M Plaza Terbakar	2009-12-31	Kompas	27	Metropolitan	Bencana	Kebakaran	Negatif
1001	4158	Satu Orang Kritis	2010-01-02	Kompas	26	Metropolitan	Bencana	Kebakaran	Negatif
1002	4174	Bengkel Las Terbakar, Tiga Mobil Gosong	2010-01-05	Kompas	23	Metropolitan	Bencana	Kebakaran	Negatif
1003	4185	Bedeng Apartemen Terbakar	2010-01-06	Kompas	24	Metropolitan	Bencana	Kebakaran	Negatif
1004	4313	Api Lalap Rumah Kontrakan	2010-01-11	Kompas	21	Metropolitan	Bencana	Kebakaran	Negatif
1005	4429	Pendingin Ruangan GKI Terbakar	2010-01-22	Kompas	22	Metropolitan	Bencana	Kebakaran	Negatif
1006	4440	GKI Masih Bisa Digunakan	2010-01-23	Kompas	21	Metropolitan	Bencana	Kebakaran	Positif
1007	6456	Rumah Nelayan Terbakar	2010-02-06	Kompas	25	Metropolitan	Bencana	Kebakaran	Negatif
1008	6487	Penampungan Jatinegara Terbakar	2010-02-11	Kompas	25	Metropolitan	Bencana	Kebakaran	Negatif
1009	6530	Kebakaran di Mabas Polri	2010-02-17	Kompas	27	Metropolitan	Bencana	Kebakaran	Negatif
1010	6743	Kebakaran di Empat Kota, Dua Orang Terluka Parah	2010-03-08	Kompas	26	Metropolitan	Bencana	Kebakaran	Negatif
1011	6751	Kebakaran Hanguskan 10 Rumah	2010-03-09	Kompas	22	Metropolitan	Bencana	Kebakaran	Positif
1012	6783	Pedagang Tuduh Ada Kesengajaan	2010-03-13	Kompas	21	Metropolitan	Bencana	Kebakaran	Negatif
1013	6786	4 Orang Hilang di Kebakaran Pabrik Sandal	2010-03-13	Kompas	25	Metropolitan	Bencana	Kebakaran	Negatif
1014	6793	Semua Korban Ditemukan	2010-03-15	Kompas	27	Metropolitan	Bencana	Kebakaran	Positif
1015	6805	Warga Sekitar Diminta Mengungsi	2010-03-17	Kompas	26	Metropolitan	Bencana	Kebakaran	Negatif
1016	6825	Tambora, Kawasan Mambara Jakarta	2010-03-20	Kompas	23	Metropolitan	Bencana	Kebakaran	Negatif
1017	6834	Permukiman Padat di Jakarta Barat Belum Aman dari Api	2010-03-22	Kompas	24	Metropolitan	Bencana	Kebakaran	Negatif

1018	6840	Jaringan Listrik Diperiksa	2010-03-23	Kompas	21	Metropolitan	Bencana	Kebakaran	Negatif
1019	6969	Periksa Jaringan Listrik Pasar	2010-04-03	Kompas	22	Metropolitan	Bencana	Kebakaran	Negatif
1020	6971	Evaluasi Kinerja PD Pasar Jaya	2010-04-05	Kompas	21	Metropolitan	Bencana	Kebakaran	Negatif
1021	6973	Saling Serang Pengelolaan Pasar	2010-04-05	Kompas	25	Metropolitan	Bencana	Kebakaran	Negatif
1022	6977	Pertegas Segmentasi Pembeli	2010-04-06	Kompas	25	Metropolitan	Bencana	Kebakaran	Negatif
1023	7039	Kebakaran di Wisma Iskandarsyah	2010-04-10	Kompas	27	Metropolitan	Bencana	Kebakaran	Negatif
1024	7046	Apl Lalap Sekolah dan Rumah Warga	2010-04-13	Kompas	26	Metropolitan	Bencana	Kebakaran	Negatif
1025	7082	Kontrakan dan Pasar Terbakar	2010-04-17	Kompas	22	Metropolitan	Bencana	Kebakaran	Negatif
1026	7159	Apl Bakar 25 Rumah	2010-05-03	Kompas	21	Metropolitan	Bencana	Kebakaran	Negatif
1027	6273	Rumah Kontrakan Terbakar	2010-05-31	Kompas	25	Metropolitan	Bencana	Kebakaran	Negatif
1028	6030	Tabung Epljji Bocor, Pedagang Sayur Terbakar	2010-06-05	Kompas	27	Metropolitan	Bencana	Kebakaran	Negatif
1029	5823	Pabrik Freon Terbakar, Kerugian Rp 10 Milliar	2010-06-11	Kompas	26	Metropolitan	Bencana	Kebakaran	Negatif
1030	5694	40 Rumah Hangus, 300 Warga Mengungsi	2010-06-22	Kompas	23	Metropolitan	Bencana	Kebakaran	Negatif
1031	5677	Sebanyak 23 Rumah di Pademangan Terbakar	2010-06-24	Kompas	24	Metropolitan	Bencana	Kebakaran	Negatif
1032	5664	Gas Bocor, 5 Bangunan Terbakar	2010-06-25	Kompas	21	Metropolitan	Bencana	Kebakaran	Negatif
1033	5102	Kebakaran di Kalideres	2010-07-12	Kompas	22	Metropolitan	Bencana	Kebakaran	Negatif
1034	4267	Asrama Polri Kemayoran Dihalap Api	2010-07-27	Kompas	21	Metropolitan	Bencana	Kebakaran	Negatif
1035	1568	Pabrik Mebel Ludes Dihalap Api	2010-08-02	Kompas	25	Metropolitan	Bencana	Kebakaran	Negatif
1036	2683	Dua Pasien Kamal Kritis di RSCM	2010-08-12	Kompas	26	Metropolitan	Bencana	Kebakaran	Negatif
1037	5582	Pedagang Tanah Abang Galang Bantuan	2009-10-07	Kompas	27	Metropolitan	Bencana	Bantuan Ko	Positif
1038	5606	DKI Kirim Bantuan ke Sumatera Barat	2009-10-09	Kompas	23	Metropolitan	Bencana	Bantuan Ko	Positif
1039	5574	Perlu Kepedulian Mencegah Bencana	2009-10-06	Kompas	25	Metropolitan	Bencana	Antispasi B	Positif
1040	2660	Cuaca Buruk Masa Transisi	2010-08-05	Kompas	26	Metropolitan	Bencana	Antispasi B	Positif
1041	5660	Cuaca Tak Bersahabat	2009-10-17	Kompas	27	Metropolitan	Bencana	Hujan Dera	Negatif
1042	5746	Jadetek Selatan Masuk Musim Hujan	2009-10-23	Kompas	27	Metropolitan	Bencana	Hujan Dera	Negatif
1043	5768	Jakarta Hujan Lebat	2009-10-27	Kompas	25	Metropolitan	Bencana	Hujan Dera	Positif
1044	5154	Jakarta Berpotensi Hujan Ringan	2009-11-03	Kompas	25	Metropolitan	Bencana	Hujan Dera	Negatif
1045	5219	Musim Hujan Telah Tiba	2009-11-11	Kompas	26	Metropolitan	Bencana	Hujan Dera	Negatif
1046	4307	Bertambah, Ketinggian Air di Pintu Manggarai	2010-01-11	Kompas	23	Metropolitan	Bencana	Hujan Dera	Negatif
1047	4318	Pohon Dipangkas, Saluran Air Diperbaiki	2010-01-12	Kompas	26	Metropolitan	Bencana	Hujan Dera	Positif
1048	4373	Waspadal Cuaca Ekstrem	2010-01-20	Kompas	26	Metropolitan	Bencana	Hujan Dera	Positif
1049	6962	BKMG-Libur Paskah Cuaca Jakarta Buruk	2010-04-01	Kompas	25	Metropolitan	Bencana	Hujan Dera	Negatif
1050	6282	Waspadal Cuaca hingga Akhir Mei	2010-05-27	Kompas	27	Metropolitan	Bencana	Hujan Dera	Negatif
1051	5282	Hujan Turun, Banjir Pun Masih Mengancam	2010-07-07	Kompas	26	Metropolitan	Bencana	Hujan Dera	Negatif
1052	1693	INFRASTRUKTUR - Hujan Deras Merusak Jalan	2010-08-09	Kompas	25	Metropolitan	Bencana	Hujan Dera	Negatif
1053	1796	RAMALAN CUACA - Tiga Hari ke Depan Akan Hujan	2010-08-16	Kompas	26	Metropolitan	Bencana	Hujan Dera	Positif
1054	5689	Tinggal di Kolong Tol	2009-10-19	Kompas	22	Metropolitan	Bencana	Relokasi Ko	Negatif
1055	4794	Tanah Tak Bersertifikat	2009-12-15	Kompas	22	Metropolitan	Bencana	Relokasi Ko	Negatif

1056	6566	Pengungsi Mulai Pulang ke Rumah	2010-02-22	Kompas	24	Metropolitan	Bencana	Relokasi Ko	Negatif
1057	1857	Warga Minta Harga Pasaran	2010-08-20	Kompas	25	Metropolitan	Bencana	Relokasi Ko	Negatif
1058	1874	Warga Berharap Pindah ke Lokasi Tinggi	2010-08-21	Kompas	25	Metropolitan	Bencana	Relokasi Ko	Negatif
1059	6000	Marunda Butuh Dam	2009-09-28	Kompas	26	Metropolitan	Bencana	Rob	Negatif
1060	5706	Penjarangan Mulai Sering Tergenang Rob	2009-10-20	Kompas	25	Metropolitan	Bencana	Rob	Negatif
1061	5163	Rob Datang Pagi Hari	2009-11-04	Kompas	25	Metropolitan	Bencana	Rob	Negatif
1062	5185	Nelayan Merugi Diterjang Rob	2009-11-07	Kompas	27	Metropolitan	Bencana	Rob	Negatif
1063	5200	Beting Dikeruk, Rob "Mengamuk"	2009-11-09	Kompas	27	Metropolitan	Bencana	Rob	Negatif
1064	4551	Lagi, Rob Genangi Jakarta Utara	2009-12-07	Kompas	22	Metropolitan	Bencana	Rob	Negatif
1065	5731	Pemprov DKI Gunakan SMS Peringatkan Banjir	2009-10-22	Kompas	25	Metropolitan	Bencana	Manajemen	Positif
1066	5749	Tidak Siap Bencana	2009-10-24	Kompas	24	Metropolitan	Bencana	Manajemen	Negatif
1067	5206	Jakarta Tidak Didesain untuk Hadapi Bencana	2009-11-10	Kompas	26	Metropolitan	Bencana	Manajemen	Negatif
1068	4460	Jakpus Tambah Alat Pantau Cuaca	2010-01-26	Kompas	23	Metropolitan	Bencana	Manajemen	Positif
1069	5791	Jakarta Diancam Banjir	2009-10-29	Kompas	24	Metropolitan	Bencana	Banjir	Negatif
1070	5234	Mengungsi karena Banjir	2009-11-12	Kompas	26	Metropolitan	Bencana	Banjir	Negatif
1071	5248	Penanggulangan Banjir Minim	2009-11-14	Kompas	25	Metropolitan	Bencana	Banjir	Negatif
1072	5270	17 Kelurahan di Jaksel Rawan Banjir	2009-11-18	Kompas	25	Metropolitan	Bencana	Banjir	Negatif
1073	5288	Puncak Banjir Jakarta Bulan Januari 2010	2009-11-19	Kompas	26	Metropolitan	Bencana	Banjir	Negatif
1074	5303	Kampung Pulo Mulai Tergenang	2009-11-21	Kompas	27	Metropolitan	Bencana	Banjir	Negatif
1075	5324	Banjir Terus, Keraguan Muncul	2009-11-23	Kompas	26	Metropolitan	Bencana	Banjir	Negatif
1076	5329	Tingkatkan Antisipasi Banjir Ibu Kota	2009-11-24	Kompas	24	Metropolitan	Bencana	Banjir	Positif
1077	5337	Posko Banjir Diaktifkan 24 Jam	2009-11-25	Kompas	23	Metropolitan	Bencana	Banjir	Positif
1078	5346	Bogor Diguyur Hujan, Jakarta Terancam Banjir	2009-11-26	Kompas	23	Metropolitan	Bencana	Banjir	Negatif
1079	5347	Banjir Terus Mengintal	2009-11-26	Kompas	23	Metropolitan	Bencana	Banjir	Negatif
1080	4342	Puncak Hujan, Waspadai Banjir	2010-01-15	Kompas	23	Metropolitan	Bencana	Banjir	Positif
1081	4355	Ratusan Rumah Tergenang	2010-01-18	Kompas	26	Metropolitan	Bencana	Banjir	Negatif
1082	6493	Warga Jakarta Siaga Banjir Kiriman Bogor	2010-02-12	Kompas	26	Metropolitan	Bencana	Banjir	Positif
1083	6511	DPR Bentuk Panja Banjir	2010-02-16	Kompas	26	Metropolitan	Bencana	Banjir	Negatif
1084	6541	Banjir Kiriman Masuk Jakarta	2010-02-19	Kompas	27	Metropolitan	Bencana	Banjir	Negatif
1085	6572	Banjir di Jakarta hingga April	2010-02-23	Kompas	26	Metropolitan	Bencana	Banjir	Negatif
1086	6579	DKI Siaga Banjir sampai April	2010-02-24	Kompas	24	Metropolitan	Bencana	Banjir	Positif
1087	6710	Banjir Bertahan 8 Jam	2010-03-04	Kompas	23	Metropolitan	Bencana	Banjir	Negatif
1088	6854	Diguyur Hujan, Sebagian Jakarta Dilanda Banjir	2010-03-24	Kompas	23	Metropolitan	Bencana	Banjir	Negatif
1089	6870	Banjir, Pasokan Kain Tersendat	2010-03-26	Kompas	23	Metropolitan	Bencana	Banjir	Negatif
1090	7041	Buku Putih Penanganan Banjir DKI	2010-04-12	Kompas	26	Metropolitan	Bencana	Banjir	Positif
1091	7110	Bencana Bisa Terjadi bila Abaikan Lima DAS	2010-04-23	Kompas	27	Metropolitan	Bencana	Banjir	Negatif
1092	6555	Jakarta Ajak Tangerang Keruk Kali Gebyuran	2010-05-24	Kompas	26	Metropolitan	Bencana	Banjir	Positif
1093	6036	Jaksel Antisipasi Banjir	2010-06-04	Kompas	26	Metropolitan	Bencana	Banjir	Negatif

1094	5680	Banjir dan Macet Hantui Jakarta	2010-06-23	Kompas	27	Metropolitan	Bencana	Banjir	Negatif
1095	5558	Dua Sungai Meluap	2010-07-01	Kompas	26	Metropolitan	Bencana	Banjir	Negatif
1096	1815	BANJIR - Sebagian Jakarta Selatan Tergenang	2010-08-18	Kompas	24	Metropolitan	Bencana	Banjir	Negatif
1097	1832	BANJIR - Jakarta Bebas Banjir, Ternyata Baru Sebatas Janji	2010-08-19	Kompas	23	Metropolitan	Bencana	Banjir	Negatif
1098	5334	Angin Kencang, Kapal Tenggelam	2009-11-24	Kompas	23	Metropolitan	Bencana	Angin Kencang	Negatif
1099	1660	ANGIN PUTING BELIUNG - Atap Jembatan Penyeberangan	2010-08-06	Kompas	23	Metropolitan	Bencana	Angin Kencang	Negatif
1100	1938	Angin Kencang di Jaksel	2010-08-28	Kompas	23	Metropolitan	Bencana	Angin Kencang	Negatif
1101	5240	Hujan, Heri Tersengat Listrik	2009-11-13	Kompas	26	Metropolitan	Bencana	Pohon Tumbang	Negatif
1102	6634	Sembilan Mobil Ditimpa Papan Iklan dan Pohon	2010-03-01	Kompas	NULL	Metropolitan	Bencana	Pohon Tumbang	Negatif
1103	6020	Pohon Rawan Tumbang	2010-06-07	Kompas	28	Metropolitan	Bencana	Pohon Tumbang	Negatif
1104	6213	Pajak Air Tanah Diterapkan Buian Ini	2009-08-26	Kompas	28	Metropolitan	Tata Air	Air Tanah	Positif
1105	6145	DPRD: Desak Penerapan Pajak Baru Air Tanah	2009-08-11	Kompas	28	Metropolitan	Tata Air	Air Tanah	Negatif
1106	5645	162 Pengelola Gedung Menyedot Air Berlebih	2009-10-15	Kompas	26	Metropolitan	Tata Air	Air Tanah	Negatif
1107	1926	BPLHD Segel Uma Sumur Dalam Ilegal di Jaksel dan Jakut	2010-08-27	Kompas	28	Metropolitan	Tata Air	Air Tanah	Positif
1108	7104	Mengembalikan Air yang Pernah Dipakai	2010-04-22	Kompas	28	Metropolitan	Tata Air	Air Tanah	Positif
1109	6147	Warga Kalibaru Minta Normalisasi Kali	2009-08-12	Kompas	26	Metropolitan	Tata Air	Normalisasi	Negatif
1110	5587	DKI Prioritaskan Pengerukan Kali	2009-10-07	Kompas	26	Metropolitan	Tata Air	Normalisasi	Positif
1111	5615	Sampah Sungai DKI Ada 360 Truk Per Hari	2009-10-12	Kompas	26	Metropolitan	Tata Air	Normalisasi	Positif
1112	5294	Kali Menyempit, Warga Cemas	2009-11-20	Kompas	26	Metropolitan	Tata Air	Normalisasi	Negatif
1113	4188	Percepat Pengerukan dan Normalisasi Sungai	2010-01-07	Kompas	28	Metropolitan	Tata Air	Normalisasi	Positif
1114	6553	Beban Ciliwung Perlu Dibagi	2010-02-20	Kompas	26	Metropolitan	Tata Air	Normalisasi	Positif
1115	6775	Ciliwung Dikeruk, Lima Rumah Terancam Ambruk	2010-03-12	Kompas	27	Metropolitan	Tata Air	Normalisasi	Positif
1116	7050	Tiga Sungai di Jakpus Dikeruk Tahun 2010	2010-05-05	Kompas	28	Metropolitan	Tata Air	Normalisasi	Positif
1117	6098	Kali Krukut Dikeruk	2010-06-04	Kompas	27	Metropolitan	Tata Air	Normalisasi	Positif
1118	5403	Pengerukan 13 Sungai dan Situ Awal 2011	2010-07-06	Kompas	28	Metropolitan	Tata Air	Normalisasi	Positif
1119	5099	DKI Siapkan Pengerukan Enam Kali	2010-07-12	Kompas	28	Metropolitan	Tata Air	Normalisasi	Positif
1120	1883	PASABANJIR - Pemkot Jaksel Mulai Mendata Lahan War	2010-08-24	Kompas	26	Metropolitan	Tata Air	Normalisasi	Positif
1121	5886	Pasokan Air Bersih Normal Kembali	2009-09-05	Kompas	28	Metropolitan	Tata Air	Air Bersih	Positif
1122	5906	Suplai Air Bersih Terganggu Lagi	2009-09-09	Kompas	28	Metropolitan	Tata Air	Air Bersih	Negatif
1123	6006	Pengungsi Butuh Air Bersih	2009-09-29	Kompas	26	Metropolitan	Tata Air	Air Bersih	Negatif
1124	5810	Mahasiswa Setia Kesulitan Air	2009-10-31	Kompas	28	Metropolitan	Tata Air	Air Bersih	Negatif
1125	4338	Konsumen Pengolah Air Bersih Harus Diatur	2010-01-14	Kompas	28	Metropolitan	Tata Air	Air Bersih	Negatif
1126	4433	Air Bersih Buruk	2010-01-22	Kompas	26	Megapolitan	Tata Air	Air Bersih	Negatif
1127	4434	Warga Melapor ke YLBHI	2010-01-23	Kompas	26	Metropolitan	Tata Air	Air Bersih	Negatif

1128	4451	YLBHI Bakal Gugat Pengelola Air Bersih	2010-01-26	Kompas	26	Metropolitan	Tata Air	Air Bersih	Negatif
1129	4461	YLKI Dukung Ajukan Gugatan	2010-01-27	Kompas	26	Metropolitan	Tata Air	Air Bersih	Negatif
1130	4469	Pengolahan Mandiri Dibatasi	2010-01-28	Kompas	26	Metropolitan	Tata Air	Air Bersih	Negatif
1131	7019	Pasokan Air Terganggu	2010-05-06	Kompas	28	Metropolitan	Tata Air	Air Bersih	Negatif
1132	7003	Krisis Air Makin Parah	2010-05-07	Kompas	27	Metropolitan	Tata Air	Air Bersih	Negatif
1133	6993	Krisis Air Bersih Segera Teratasi	2010-05-08	Kompas	28	Metropolitan	Tata Air	Air Bersih	Positif
1134	6926	DKI Perlu Susun Standar Pelayanan	2010-05-12	Kompas	28	Metropolitan	Tata Air	Air Bersih	Negatif
1135	6904	Mereka Kini Menikmati Air Bersih	2010-05-17	Kompas	27	Metropolitan	Tata Air	Air Bersih	Positif
1136	6288	Kanal Timur Jadi Cadangan Air Baku	2010-05-27	Kompas	28	Metropolitan	Tata Air	Air Bersih	Positif
1137	5827	Aetra Dorong Pengurangan Penggunaan Air Tanah	2010-06-11	Kompas	26	Metropolitan	Tata Air	Air Bersih	Positif
1138	5665	Jakarta Didera Krisis Air Bersih	2010-06-25	Kompas	28	Metropolitan	Tata Air	Air Bersih	Negatif
1139	5669	Saatnya Pemerintah Bersikap Adil	2010-06-25	Kompas	28	Metropolitan	Tata Air	Air Bersih	Negatif
1140	5628	Gajah yang Bertikai, Pelanduk yang Mati di Tengah-tengah	2010-06-28	Kompas	27	Metropolitan	Tata Air	Air Bersih	Negatif
1141	5601	"Reverse Osmosis", Solusi atau Masalah	2010-06-29	Kompas	28	Metropolitan	Tata Air	Air Bersih	Negatif
1142	5230	Tiga Langkah Tambah Pasokan Air ke Jakarta	2010-07-08	Kompas	27	Metropolitan	Tata Air	Air Bersih	Positif
1143	4704	Aetra dan Palyja Harus Tambah Kios Air	2010-07-19	Kompas	27	Metropolitan	Tata Air	Air Bersih	Positif
1144	4702	Sumur Dangkal Jadi Sumber Air Utama	2010-07-20	Kompas	27	Metropolitan	Tata Air	Air Bersih	Negatif
1145	1789	DKI Bentuk Satgas Air Bersih	2010-08-16	Kompas	26	Metropolitan	Tata Air	Air Bersih	Positif
1146	5799	DKI Slapkan Polder untuk Percepat Pembuangan Air	2009-10-30	Kompas	26	Metropolitan	Tata Air	Tanggul Sur	Positif
1147	5173	Pintu Air Rusak, Air Pasang Masuk Jakarta	2009-11-05	Kompas	26	Metropolitan	Tata Air	Tanggul Sur	Negatif
1148	1835	Tanggul Segera Diperbaiki	2010-08-19	Kompas	26	Metropolitan	Tata Air	Tanggul Sur	Positif
1149	5249	Perbaikan Pompa Tarakan Dipercepat	2009-11-14	Kompas	28	Metropolitan	Tata Air	Tanggul Sur	Positif
1150	5594	Periksa Drainase Mikro	2009-10-08	Kompas	26	Metropolitan	Tata Air	Drainase	Negatif
1151	5262	Drainase Jakarta Buruk	2009-11-17	Kompas	27	Metropolitan	Tata Air	Drainase	Negatif
1152	4508	Anggaran Revitalisasi Saluran Air Minim	2009-12-02	Kompas	28	Metropolitan	Tata Air	Drainase	Negatif
1153	4516	125 Rumah Dibongkar Paksa	2009-12-03	Kompas	27	Metropolitan	Tata Air	Drainase	Positif
1154	4536	300 Km Saluran Air Tertutup Bangunan	2009-12-07	Kompas	28	Metropolitan	Tata Air	Drainase	Positif
1155	4564	1,5 Juta Meter Kubik Lumpur Dikeruk	2009-12-08	Kompas	28	Metropolitan	Tata Air	Drainase	Positif
1156	4203	Sungai Krukut Meluap	2010-01-09	Kompas	26	Metropolitan	Tata Air	Drainase	Negatif
1157	4311	DKI Harus Lebarakan Saluran Drainase	2010-01-11	Kompas	22	Metropolitan	Tata Air	Drainase	Negatif
1158	6632	Saluran Penghubung Dikeruk	2010-03-01	Kompas	22	Metropolitan	Tata Air	Drainase	Positif
1159	6794	Tumpukan Galian Drainase Kotor! Jaksel	2010-03-15	Kompas	NULL	Metropolitan	Tata Air	Drainase	Negatif

1160	6856	Bangunan Tidak Boleh Didirikan di Bantaran Kali	2010-03-25	Kompas	NULL	Metropolitan	Tata Air	Drainase	Positif
1161	7022	Penyempitan Saluran Air di Jakbar Tidak Terkendali	2010-04-09	Kompas	NULL	Metropolitan	Tata Air	Drainase	Positif
1162	7060	Drainase di Jakarta Barat Banyak yang Mampat	2010-04-14	Kompas	NULL	Metropolitan	Tata Air	Drainase	Negatif
1163	6889	Gorong-gorong Dipadati Jaringan Kabel	2010-05-19	Kompas	28	Metropolitan	Tata Air	Drainase	Negatif
1164	6609	Saluran Air Penuh Sampah	2010-05-21	Kompas	28	Metropolitan	Tata Air	Drainase	Negatif
1165	6599	Jakbar Bangun Drainase Baru	2010-05-22	Kompas	27	Metropolitan	Tata Air	Drainase	Positif
1166	6518	Bangunan Ijar di Atas Drainase Dibongkar	2010-05-25	Kompas	26	Metropolitan	Tata Air	Drainase	Positif
1167	6284	Pipa Sumbat Saluran Air di Jakarta Selatan	2010-05-27	Kompas	26	Metropolitan	Tata Air	Drainase	Positif
1168	5935	DKI Harus Perbesar Drainase	2010-06-08	Kompas	28	Metropolitan	Tata Air	Drainase	Negatif
1169	5110	Genangan Air Menjadi Langganan	2010-07-09	Kompas	26	Metropolitan	Tata Air	Drainase	Negatif
1170	5074	Pembangunan Sistem Sanitasi Terintegrasi	2010-07-15	Kompas	27	Metropolitan	Tata Air	Drainase	Positif
1171	1612	Tiap Saluran Air Baru Berfungsi Saperlimanya	2010-08-04	Kompas	26	Metropolitan	Tata Air	Drainase	Negatif
1172	1925	Agar Tak Terulang, Saluran Air Perlu Ditata	2010-08-27	Kompas	28	Metropolitan	Tata Air	Drainase	Negatif
1173	5585	Masih Banyak Program "Akan"	2009-10-07	Kompas	26	Metropolitan	Tata Air	Genangan A	Negatif
1174	5256	Macet akibat Genangan Air	2009-11-16	Kompas	27	Metropolitan	Tata Air	Genangan A	Negatif
1175	5264	Genangan Air Kembali Sebabkan Lalu Lintas Macet	2009-11-17	Kompas	26	Metropolitan	Tata Air	Genangan A	Negatif
1176	5291	Genangan Dapat Ganggu Distribusi	2009-11-20	Kompas	NULL	Metropolitan	Tata Air	Genangan A	Negatif
1177	4420	Pemprov DKI Tingkatkan Kesigasaan	2010-01-21	Kompas	27	Metropolitan	Tata Air	Genangan A	Positif
1178	6901	Informasikan Genangan ke Pemkot Jakarta Pusat	2010-05-17	Kompas	26	Metropolitan	Tata Air	Genangan A	Positif
1179	5579	Jalan Protokol Jakarta Tergenang	2010-06-30	Kompas	26	Metropolitan	Tata Air	Genangan A	Negatif
1180	4716	Pemkot Jakpus Bangun 4 Drainase di Monas	2010-07-19	Kompas	26	Metropolitan	Tata Air	Genangan A	Positif
1181	5695	DKI Percepat Pembangunan Polder dan Revitalisasi Situ	2009-10-19	Kompas	26	Metropolitan	Tata Air	Situ	Positif
1182	5917	Rp 500 Miliar untuk Trase Kering Banjir Kanal Timur	2009-09-11	Kompas	28	Metropolitan	Tata Air	BKT	Positif
1183	5271	Diragukan, Tembus Laut Akhir Desember	2009-11-18	Kompas	26	Metropolitan	Tata Air	BKT	Negatif
1184	5284	Pembebasan Tanah Tinggal di Dua Lokasi	2009-11-19	Kompas	27	Metropolitan	Tata Air	BKT	Positif
1185	5298	Tim Gabungan Akan Amankan Pengerukan	2009-11-20	Kompas	28	Metropolitan	Tata Air	BKT	Positif
1186	5322	Fauzi Bowo Yakinkan, Akhir Tahun Ini BKT Bisa Tembus Laut	2009-11-23	Kompas	27	Metropolitan	Tata Air	BKT	Positif
1187	5340	Menghitung Hari...	2009-11-25	Kompas	28	Metropolitan	Tata Air	BKT	Positif
1188	4495	Belasan Rumah di BKT Digusur	2009-12-01	Kompas	28	Metropolitan	Tata Air	BKT	Negatif
1189	5028	Tambak Kijing Marunda Akan Dibongkar	2009-12-21	Kompas	26	Metropolitan	Tata Air	BKT	Positif
1190	5043	Regukan BKT Tembus Laut	2009-12-23	Kompas	22	Metropolitan	Tata Air	BKT	Negatif
1191	5116	BKT Asal Tembus Laut Saja	2009-12-28	Kompas	22	Metropolitan	Tata Air	BKT	Negatif

1192	5123	Keslapan di Hilir Tentukan Hulu	2009-12-29	Kompas	27	Metropolitan	Tata Air	BKT	Negatif
1193	5129	DPDR Ragukan BKT	2009-12-30	Kompas	28	Metropolitan	Tata Air	BKT	Negatif
1194	5138	Hard Int Tembus Laut	2009-12-31	Kompas	26	Metropolitan	Tata Air	BKT	Negatif
1195	4169	BKT Belum Berfungsi Penuh	2010-01-04	Kompas	26	Metropolitan	Tata Air	BKT	Negatif
1196	4176	DKI Prioritaskan Waduk	2010-01-05	Kompas	26	Metropolitan	Tata Air	BKT	Positif
1197	4186	Empat Lokasi Belum Tembus	2010-01-06	Kompas	26	Metropolitan	Tata Air	BKT	Negatif
1198	4314	Warga Takut Tanahnya Akan Disalahgunakan	2010-01-12	Kompas	28	Metropolitan	Tata Air	BKT	Negatif
1199	4352	Sekat Arus Air Kali Cipinang Dibuka	2010-01-16	Kompas	26	Metropolitan	Tata Air	BKT	Positif
1200	4363	Tebing BKT Rawan	2010-01-19	Kompas	27	Metropolitan	Tata Air	BKT	Negatif
1201	4442	Akses Sekolah Terganggu BKT	2010-01-23	Kompas	28	Metropolitan	Tata Air	BKT	Negatif
1202	4458	Jembatan Sepakat Dibangun	2010-01-26	Kompas	27	Metropolitan	Tata Air	BKT	Positif
1203	6478	Pembebasan Tanah Segera Dibayar	2010-02-10	Kompas	28	Metropolitan	Tata Air	BKT	Positif
1204	4404	Ganti Rugi Trase Kering Kanal Timur	2010-07-24	Kompas	28	Metropolitan	Tata Air	BKT	Negatif
1205	1743	INFRASTRUKTUR - Lahan Kering di KBT Masih Sulit Dibeber	2010-08-12	Kompas	26	Metropolitan	Tata Air	BKT	Negatif
1206	4163	Bangunan di Atas BKB Dibongkar Petugas	2010-01-04	Kompas	22	Metropolitan	Tata Air	BKB	Positif
1207	4356	Penurapan Kanal Masih Terjangjal	2010-01-18	Kompas	22	Metropolitan	Tata Air	BKB	Negatif
1208	5232	Jakarta Slapkan Proyek di Jatiluhur	2009-11-12	Kompas	21	Metropolitan	Tata Air	PAM	Negatif
1209	5344	Sebagian Tarif PAM Bakal Dinaikkan	2009-11-26	Kompas	28	Metropolitan	Tata Air	PAM	Negatif
1210	4332	Bisnis Mitra PAM Jaya Terancam	2010-01-13	Kompas	26	Metropolitan	Tata Air	PAM	Negatif
1211	4345	Perbaiki Kinerja PAM	2010-01-15	Kompas	26	Metropolitan	Tata Air	PAM	Negatif
1212	4366	PAM Jaya Pasang 430 Kilometer Pipa Baru	2010-01-19	Kompas	26	Metropolitan	Tata Air	PAM	Positif
1213	4374	Tarif Tidak Perlu Naik	2010-01-20	Kompas	26	Metropolitan	Tata Air	PAM	Negatif
1214	6505	Melihat Kinerja Mitra PAM Jaya	2010-02-15	Kompas	28	Metropolitan	Tata Air	PAM	Negatif
1215	6826	Gangguan Layanan Palyja	2010-03-20	Kompas	26	Metropolitan	Tata Air	PAM	Negatif
1216	6931	DKI Perlu Sumber Air Baru	2010-05-11	Kompas	27	Metropolitan	Tata Air	PAM	Positif
1217	6985	Aliran Air PAM Belum Merata	2010-05-11	Kompas	28	Metropolitan	Tata Air	PAM	Negatif
1218	5861	Aetra Operasikan Pompa Tekan Baru	2010-06-09	Kompas	27	Metropolitan	Tata Air	PAM	Positif
1219	5654	Pusat Telepon Palyja	2010-06-26	Kompas	28	Metropolitan	Tata Air	PAM	Positif
1220	1725	Utang PAM Jaya Naik	2010-08-11	Kompas	28	Metropolitan	Tata Air	PAM	Negatif
1221	1742	Kurangl Kehilangan Air	2010-08-12	Kompas	26	Metropolitan	Tata Air	PAM	Negatif
1222	1762	Air Baku Memburuk	2010-08-13	Kompas	22	Metropolitan	Tata Air	PAM	Negatif
1223	4777	Keran Air Minum di Kantor Pemkot Jakut	2009-12-12	Kompas	22	Metropolitan	Tata Air	Air Minum	Positif

No	Kode	Judul Kegiatan	Tgl Pelaksanaan	Tempat	Waktu	Kelembagaan	Metropolitan	Tata Air	Air Minum	Negatif
1224	5055	Gegar Budaya Pun Siring Terjadi...	2009-12-26		Kompas	21	Metropolitan			
1225	6155	Puasa, Tempat Hiburan Tutup	2009-08-13		Kompas	26	Metropolitan	Sosial Budaya	Liburan Leb	Positif
1226	6200	Tempat Hiburan Sepi Pengunjung	2009-08-24		Kompas	26	Metropolitan	Sosial Budaya	Liburan Leb	Positif
1227	6225	Pemprov Segel Tiga Pantli Pijat	2009-08-27		Kompas	23	Metropolitan	Sosial Budaya	Liburan Leb	Positif
1228	6167	Rayakan di Jakarta Sajat	2009-08-15		Kompas	24	Metropolitan	Sosial Budaya	Liburan Leb	Positif
1229	5973	Liburan Seru untuk Lebaran	2009-09-19		Kompas	27	Metropolitan	Sosial Budaya	Liburan Leb	Positif
1230	5975	Berlibur Nyaman dan Aman Saat Lebaran	2009-09-19		Kompas	23	Metropolitan	Sosial Budaya	Liburan Leb	Positif
1231	5978	Rezeki Lebaran dari Sepeda "Onthei" di Kota Tua	2009-09-23		Kompas	26	Metropolitan	Sosial Budaya	Liburan Leb	Positif
1232	6205	PKL Kuasai Jalanan	2009-08-25		Kompas	23	Metropolitan	Sosial Budaya	Pedagang M	Negatif
1233	5951	Mengals Rezeki Menjelang Malam Takbiran	2009-09-16		Kompas	24	Metropolitan	Sosial Budaya	Pedagang M	Positif
1234	5979	Pembagian Uang Ditiadakan	2009-09-23		Kompas	28	Metropolitan	Sosial Budaya	Open House	Negatif
1235	5995	LSM dan Korban Hendak Laporkan Gubernur	2009-09-25		Kompas	28	Metropolitan	Sosial Budaya	Open House	Negatif
1236	5945	Warga Buru Uang Pecahan	2009-09-16		Kompas	28	Metropolitan	Sosial Budaya	Angpao Jar	Netral
1237	5982	Kebersamaan Orang Betawi Merayakan Lebaran...	2009-09-23		Kompas	28	Metropolitan	Sosial Budaya	Lebaran Bet	Positif
1238	5696	Betawi "Punya" Lebaran	2009-10-19		Kompas	28	Metropolitan	Sosial Budaya	Lebaran Bet	Positif
1239	5542	Harl Inl Jangan Lupa Pakal Batik	2009-10-02		Kompas	27	Metropolitan	Sosial Budaya	Harl Batik M	Positif
1240	5557	Pakal Batik Dapat Diskon di Ancol	2009-10-03		Kompas	27	Metropolitan	Sosial Budaya	Harl Batik M	Positif
1241	5617	Mempertahankan Pekarangan Kampung Betawi	2009-10-12		Kompas	26	Metropolitan	Sosial Budaya	Kampung B	Negatif
1242	5622	Berl Ruang bagi Pejalan Kaki dan Pesepeda	2009-10-12		Kompas	23	Metropolitan	Sosial Budaya	Bersepeda	Positif
1243	5690	Sepeda Anak Laris Manis, Sepeda Dewasa Sehat	2009-10-19		Kompas	24	Metropolitan	Sosial Budaya	Bersepeda	Positif
1244	5748	Yang Sehat dan Seru di Ungkungan yang Sehat	2009-10-24		Kompas	27	Metropolitan	Sosial Budaya	Bersepeda	Positif
1245	6879	Promosikan Museum dengan Bersepeda	2010-03-27		Kompas	23	Metropolitan	Sosial Budaya	Bersepeda	Positif
1246	7172	Sepeda Santal di Senayan	2010-05-01		Kompas	27	Metropolitan	Sosial Budaya	Bersepeda	Positif
1247	6292	"Bikers", Singgahlah ke Rumah Sepeda Indonesia	2010-05-26		Kompas	23	Metropolitan	Sosial Budaya	Bersepeda	Positif
1248	5792	Bersepeda Sunyi Bersama	2010-06-18		Kompas	26	Metropolitan	Sosial Budaya	Bersepeda	Positif
1249	5381	Bersatu dalam Sepeda	2010-07-06		Kompas	27	Metropolitan	Sosial Budaya	Bersepeda	Positif
1250	5071	Kongres Sepeda Indonesia	2010-07-15		Kompas	23	Metropolitan	Sosial Budaya	Bersepeda	Positif
1251	4614	"Gowes" Bareng Segarkan Kota Jakarta	2010-07-22		Kompas	26	Metropolitan	Sosial Budaya	Bersepeda	Positif
1252	2649	Sehat Sekaligus Peduli Hukum	2010-08-02		Kompas	26	Metropolitan	Sosial Budaya	Bersepeda	Positif
1253	2707	Gowes Lantera Ramadhan	2010-08-21		Kompas	23	Metropolitan	Sosial Budaya	Bersepeda	Positif
1254	1901	Perkuat Kepedulian pada Lingkungan	2010-08-25		Kompas	24	Metropolitan	Sosial Budaya	Bersepeda	Positif
1255	5181	H-10 Idul Adha, Hewan Kurban Diperiksa	2009-11-06		Kompas	27	Metropolitan	Sosial Budaya	Harl Raya Id	Positif

1256	5259	Tiket KA Idul Adha Habis Terjual	2009-11-16	Kompas	23	Metropolitan	Sosial Budaya	Hari Raya Idul Adha	Positif
1257	5272	Hewan Kurban Diperiksa Intensif	2009-11-18	Kompas	27	Metropolitan	Sosial Budaya	Hari Raya Idul Adha	Positif
1258	5290	Waspada Siliang Merah pada Hewan Kurban	2009-11-19	Kompas	26	Metropolitan	Sosial Budaya	Hari Raya Idul Adha	Positif
1259	5335	Tiket Matarmaja dan Kertajaya Terjual 150 Persen	2009-11-25	Kompas	23	Metropolitan	Sosial Budaya	Hari Raya Idul Adha	Positif
1260	5339	MUI Ingatkan Syarat Hewan Kurban	2009-11-25	Kompas	24	Metropolitan	Sosial Budaya	Hari Raya Idul Adha	Positif
1261	5350	Kurban Dibagikan di Sejumlah Lokasi	2009-11-28	Kompas	27	Metropolitan	Sosial Budaya	Hari Raya Idul Adha	Negatif
1262	4550	Warga Antusias Kumpulkan Koin	2009-12-07	Kompas	23	Metropolitan	Sosial Budaya	Koin untuk Idul Adha	Positif
1263	4573	Dukungan buat Prita Klan Meluas	2009-12-09	Kompas	27	Metropolitan	Sosial Budaya	Koin untuk Idul Adha	Positif
1264	4770	Solidaritas Menguat	2009-12-11	Kompas	23	Metropolitan	Sosial Budaya	Koin untuk Idul Adha	Positif
1265	4811	Koin Tembus Rp 600 Juta	2009-12-17	Kompas	26	Metropolitan	Sosial Budaya	Koin untuk Idul Adha	Positif
1266	5030	Konser Koin Prita, Puncak Perlawanan	2009-12-21	Kompas	27	Metropolitan	Sosial Budaya	Koin untuk Idul Adha	Positif
1267	5050	Dikelola untuk Bantuan Bidang Hukum dan Kesehatan	2009-12-24	Kompas	23	Metropolitan	Sosial Budaya	Koin untuk Idul Adha	Positif
1268	5131	Konvol Tetap Dilarang	2009-12-30	Kompas	26	Metropolitan	Sosial Budaya	Konvol Tahunan	Positif
1269	4562	Harl Antikorupsi Dilis Doa Bersama	2009-12-08	Kompas	24	Metropolitan	Sosial Budaya	Hari Antikorupsi	Positif
1270	4763	Pesta itu Merah, tetapi Terkendali	2009-12-10	Kompas	22	Metropolitan	Sosial Budaya	Hari Antikorupsi	Positif
1271	4800	Coba Trik Sulap, Herl Meninggal	2009-12-16	Kompas	23	Metropolitan	Sosial Budaya	Dampak Tahunan	Positif
1272	4808	Kornas Anak: Hapus Tayangan Kekeerasan	2009-12-17	Kompas	23	Metropolitan	Sosial Budaya	Dampak Tahunan	Positif
1273	5829	Media Massa Harus Bijak	2010-06-11	Kompas	26	Metropolitan	Sosial Budaya	Dampak Tahunan	Positif
1274	4165	Kendaraan Harus Antre ke Ragunan	2010-01-04	Kompas	23	Metropolitan	Sosial Budaya	Ubur Tahunan	Negatif
1275	6497	Ke Glodok Merayakan Imlek	2010-02-13	Kompas	26	Metropolitan	Sosial Budaya	Tahun Baru	Positif
1276	6501	Wilhara Mulai Ramal Didatangi	2010-02-13	Kompas	23	Metropolitan	Sosial Budaya	Tahun Baru	Positif
1277	6506	Naga dan Barongsai Semarakkan Jakarta	2010-02-15	Kompas	27	Metropolitan	Sosial Budaya	Tahun Baru	Positif
1278	6510	Ubur Imlek, Glodok-Pancoran Sepi	2010-02-15	Kompas	27	Metropolitan	Sosial Budaya	Tahun Baru	Positif
1279	6796	Nyepl 1932 Dirayakan di Monas	2010-03-15	Kompas	28	Metropolitan	Sosial Budaya	Perayaan Nasional	Positif
1280	7165	Diklat HAM bagi Waria Dibubarkan Ormas	2010-05-01	Kompas	26	Metropolitan	Sosial Budaya	Ormas	Negatif
1281	6279	Tindak Ormas Anarki	2010-05-29	Kompas	23	Metropolitan	Sosial Budaya	Ormas	Positif
1282	4645	Organisasi Masyarakat Dilarang Lakukan Razia Temporer	2010-07-21	Kompas	27	Metropolitan	Sosial Budaya	Ormas	Negatif
1283	1567	Bubarkan Ormas Bermasalah	2010-08-02	Kompas	36	Metropolitan	Sosial Budaya	Ormas	Negatif
1284	1610	BULAN SUCI - Ormas Dilarang Lakukan Razia	2010-08-04	Kompas	27	Metropolitan	Sosial Budaya	Ormas	Negatif
1285	2676	Polisi Lancarkan Operasi untuk Cegah "Sweeping" Ormas	2010-08-10	Kompas	26	Metropolitan	Sosial Budaya	Ormas	Positif
1286	1724	Petasan Meledak Saat Akan Dimusnahkan	2010-08-11	Kompas	23	Metropolitan	Sosial Budaya	Petasan-Pujan	Negatif
1287	2679	Razia Selama Puasa	2010-08-11	Kompas	27	Metropolitan	Sosial Budaya	Petasan-Pujan	Positif

1288	1745	PEREDARAN PETASAN-Pollsi Melarang Penjualan Petasan	2010-08-12	Kompas	27	Metropolitan	Sosial Budaya	Petasan-Pu	Positif
1289	1795	Petasan Masih Dijual Bebas	2010-08-16	Kompas	28	Metropolitan	Sosial Budaya	Petasan-Pu	Positif
1290	1854	Ratusan Petasan Disita	2010-08-20	Kompas	26	Metropolitan	Sosial Budaya	Petasan-Pu	Positif
1291	7012	Argolawu Tambahan Tanggal 12 dan 27 Mei	2010-05-06	Kompas	23	Metropolitan	Sosial Budaya	Libur Sekolah	Positif
1292	5786	Hari Ini Waspadai Arus Lalu Lintas di Jalur Puncak	2010-06-18	Kompas	27	Metropolitan	Sosial Budaya	Libur Sekolah	Positif
1293	5597	Tiket KA Eksekutif Ludes Diborong	2010-06-30	Kompas	36	Metropolitan	Sosial Budaya	Libur Sekolah	Positif
1294	5212	Jumlah Penumpang Kereta Api Meningkat	2010-07-08	Kompas	27	Metropolitan	Sosial Budaya	Libur Sekolah	Positif
1295	6289	GKI Gelar Pameran Lukisan dan 15 Pertunjukan Seni	2010-05-27	Kompas	28	Metropolitan	Sosial Budaya	HUT Jakarta	Positif
1296	6017	Sepeda, Soto, dan Seni di Kota Tua	2010-06-07	Kompas	28	Metropolitan	Sosial Budaya	HUT Jakarta	Positif
1297	5939	Konser Musik 32 Hari di PRU	2010-06-08	Kompas	27	Metropolitan	Sosial Budaya	HUT Jakarta	Positif
1298	5753	Harapan Setelah Beralih Nama	2010-06-19	Kompas	28	Metropolitan	Sosial Budaya	HUT Jakarta	Positif
1299	5762	Jakarta Obral Diskon Lagi	2010-06-19	Kompas	28	Metropolitan	Sosial Budaya	HUT Jakarta	Positif
1300	5672	PUSAT PERBELANJAAN	2010-06-24	Kompas	26	Metropolitan	Sosial Budaya	HUT Jakarta	Positif
1301	6183	Target Transaksi Tidak Terpenuhi	2009-08-20	Kompas	23	Metropolitan	Sosial Budaya	HUT Jakarta	Positif
1302	2673	Film Perjuangan di Museum Joang '45	2010-08-09	Kompas	27	Metropolitan	Sosial Budaya	HUT RI	Positif
1303	2691	Penjualan Bendera Sepi	2010-08-16	Kompas	27	Metropolitan	Sosial Budaya	HUT RI	Negatif
1304	1814	Pesta Milik Semua	2010-08-18	Kompas	28	Metropolitan	Sosial Budaya	HUT RI	Positif
1305	6175	Perayaan Kemerdekaan Meriah	2009-08-18	Kompas	26	Metropolitan	Sosial Budaya	HUT RI	Positif
1306	6112	"Kompas" Raih Tiga Anugerah Jurnalistik MH Thamrin	2009-08-01	Kompas	23	Metropolitan	Sosial Budaya	HUT PWI	Positif
1307	4861	Pers Dorong Warga Bertanggung Jawab	2010-07-16	Kompas	27	Metropolitan	Sosial Budaya	HUT PWI	Positif
1308	5675	BNN Ingin Hapus Citra Kampung Narkoba	2010-06-24	Kompas	36	Metropolitan	Sosial Budaya	Korban Nap	Positif
1309	4652	Setiap Anak Bisa Menjadi Agen Perubahan	2010-07-21	Kompas	23	Metropolitan	Sosial Budaya	Harl Anak N	Positif
1310	2666	Eranya Makanan Rumah	2010-08-07	Kompas	25	Metropolitan	Sosial Budaya	Berbuka Pu	Positif
1311	2690	Ajang Kumpul Kerabat Jelang Buka Puasa	2010-08-16	Kompas	27	Metropolitan	Sosial Budaya	Berbuka Pu	Positif
1312	2695	Dari Timun Surl Jadi Sepeda Motor	2010-08-19	Kompas	28	Metropolitan	Sosial Budaya	Berbuka Pu	Positif
1313	1749	Awal Puasa - "Diskon" Jam Kerja PNS	2010-08-12	Kompas	23	Metropolitan	Sosial Budaya	Jam Kerja-P	Negatif
1314	1875	Beduk Keliling Dilarang	2010-08-21	Kompas	27	Metropolitan	Sosial Budaya	Beduk Kelili	Negatif
1315	2719	Pegawai Pelindo II Unjuk Rasa	2010-08-25	Kompas	36	Metropolitan	Sosial Budaya	THR-Lebara	Negatif
1316	1640	PASAR MURAH - Warga Serbu Paket Bahan Pokok Murah	2010-08-05	Kompas	23	Metropolitan	Sosial Budaya	Kegiatan So	Positif
1317	1882	Galang Dana dengan Pasar Kaget	2010-08-24	Kompas	25	Metropolitan	Sosial Budaya	Kegiatan So	Positif
1318	2720	Bakti Sosial Abang None Kepulauan Seribu 2010	2010-08-25	Kompas	27	Metropolitan	Sosial Budaya	Kegiatan So	Positif
1319	6237	Jajanan dan Menu Buka Puasa	2009-08-29	Kompas	28	Metropolitan	Sosial Budaya	Kegiatan So	Positif

1320	5856	Fauzi Bowo: Zakat untuk Kegiatan Produktif	2009-09-02	Kompas	26	Metropolitan	Sosial Budaya	Kegiatan So	Positif
1321	5433	Ancol Khitan 300 Anak	2010-07-05	Kompas	28	Metropolitan	Sosial Budaya	Kegiatan So	Positif
1322	2723	Penipuan Berkedok Artisan Lebaran Marak Lagi	2010-08-26	Kompas	27	Metropolitan	Sosial Budaya	Artisan Leba	Negatif
1323	2725	Calo Tiket Ditangkap	2010-08-26	Kompas	26	Metropolitan	Sosial Budaya	Calo Tiket	Positif
1324	2732	Tiga Calo Dibekuk	2010-08-28	Kompas	25	Metropolitan	Sosial Budaya	Calo Tiket	Positif
1325	1959	Transaksi Gadal Naik	2010-08-31	Kompas	26	Metropolitan	Sosial Budaya	Pegadalan-	Positif
1326	5323	Bermalin Lumpur untuk Selamatkan Teluk Jakarta	2009-11-23	Kompas	21	Metropolitan	Lingkungan	Polusi	Negatif
1327	6232	Kota Jakarta Masih Terburuk Ketiga Sedunia	2009-08-28	Kompas	23	Metropolitan	Lingkungan	Polusi	Negatif
1328	5912	DKI Alami Pulau Panas	2009-09-10	Kompas	21	Metropolitan	Lingkungan	Polusi	Negatif
1329	5538	Pemerintah Daerah Pegang Peran Penting	2009-10-01	Kompas	27	Metropolitan	Lingkungan	Polusi	Negatif
1330	5657	Polusi Debu di Jakarta Turun	2009-10-17	Kompas	26	Metropolitan	Lingkungan	Polusi	Negatif
1331	5355	Stasiun Pemantau Polusi Diperbarui	2009-11-30	Kompas	28	Metropolitan	Lingkungan	Polusi	Positif
1332	6577	Investasi EPA AS	2010-02-23	Kompas	28	Metropolitan	Lingkungan	Polusi	Positif
1333	6955	Cipulir, Finalis Lomba Bersih Sehat Nasional	2010-03-31	Kompas	27	Metropolitan	Lingkungan	Polusi	Positif
1334	6240	1.500 Ton Sampah Jakarta Akan Dibuang di Ciangir	2009-08-29	Kompas	28	Metropolitan	Lingkungan	Sampah	Positif
1335	5890	Masyarakat Wajib Pilih Sampah Domestik	2009-09-07	Kompas	28	Metropolitan	Lingkungan	Sampah	Negatif
1336	5744	Dunia Usaha Wajib Miliki Pemilah Sampah	2009-10-23	Kompas	27	Metropolitan	Lingkungan	Sampah	Positif
1337	5974	Dinas Kebersihan DKI Siapkan 3.000 Petugas	2009-09-19	Kompas	28	Metropolitan	Sosial Budaya	Sampah	Positif
1338	5343	Pantai Jakarta Dipenuhi Tumpukan Sampah	2009-11-25	Kompas	21	Metropolitan	Lingkungan	Sampah	Negatif
1339	4161	Mengolah Sampah Kawasan ala TPST Rawasari	2010-01-04	Kompas	22	Metropolitan	Lingkungan	Sampah	Positif
1340	4167	DKI Perlu Rencana Induk Sampah	2010-01-04	Kompas	24	Metropolitan	Lingkungan	Sampah	Positif
1341	4197	DPRD Minta TPS Pasar Proyek Dibongkar	2010-01-08	Kompas	21	Metropolitan	Lingkungan	Sampah	Negatif
1342	4444	Memilah Sampah, Menjaga Jakarta	2010-01-25	Kompas	27	Metropolitan	Lingkungan	Sampah	Positif
1343	4475	Jepang Bantu Kelola Sampah TPST Rawasari	2010-01-28	Kompas	26	Metropolitan	Lingkungan	Sampah	Positif
1344	6439	Pengolahan Sampah Terpadu Tetap Berlanjut	2010-02-04	Kompas	28	Metropolitan	Lingkungan	Sampah	Negatif
1345	6491	Sampah di Bantargebang Siap Dijadikan Listrik	2010-02-12	Kompas	28	Metropolitan	Lingkungan	Sampah	Positif
1346	6509	Sampah Penuhi Kalibata	2010-02-15	Kompas	27	Metropolitan	Lingkungan	Sampah	Positif
1347	6525	Dikepung Kerusakan	2010-02-17	Kompas	28	Metropolitan	Lingkungan	Sampah	Negatif
1348	6654	Warga Koja Kesulitan Buang Sampah	2010-03-02	Kompas	28	Metropolitan	Lingkungan	Sampah	Positif
1349	6734	Kisah Gellisah Para Pembersih Kota	2010-03-08	Kompas	27	Metropolitan	Lingkungan	Sampah	Positif
1350	6757	Dua Bulan Tidak Digaji	2010-03-09	Kompas	21	Metropolitan	Lingkungan	Sampah	Negatif
1351	6778	Peran Warga Diperlukan untuk Tangani Sampah Jakarta	2010-03-12	Kompas	22	Metropolitan	Lingkungan	Sampah	Positif

1352	6833	Mau Dibawa ke Mana Komposnya?	2010-03-22	Kompas	24	Metropolitan	Lingkungan	Sampah	Positif
1353	6839	DPRD: Cabut Subsidi Angkut Sampah	2010-03-23	Kompas	28	Metropolitan	Lingkungan	Sampah	Negatif
1354	6843	Puskesmas Dibangun di Sisi Penampungan Sampah	2010-03-23	Kompas	25	Metropolitan	Lingkungan	Sampah	Positif
1355	7006	Sampah di Kanal Timur	2010-04-08	Kompas	27	Metropolitan	Lingkungan	Sampah	Positif
1356	7036	Pegawal Belum Terima Gaji	2010-04-10	Kompas	22	Metropolitan	Lingkungan	Sampah	Negatif
1357	7057	Lahan Kosong Jadi Tempat Sampah	2010-04-14	Kompas	22	Metropolitan	Lingkungan	Sampah	Positif
1358	7117	Sampah Membuat Burung dan Ikan Pergi	2010-04-23	Kompas	28	Metropolitan	Lingkungan	Sampah	Negatif
1359	6984	Bayar Pinjaman dengan Sampah	2010-05-11	Kompas	22	Metropolitan	Lingkungan	Sampah	Positif
1360	6603	Jumlah Lahir, RW 06 Sumur Batu Jadi Bersih	2010-05-22	Kompas	25	Metropolitan	Lingkungan	Sampah	Positif
1361	5826	Ada 109 Titik TPS Liar di Ciliwung	2010-06-11	Kompas	22	Metropolitan	Lingkungan	Sampah	Negatif
1362	5739	Sebanyak 23 Perusahaan Menjadi Pionir	2010-06-21	Kompas	28	Metropolitan	Lingkungan	Sampah	Positif
1363	4779	Batas Pemakalan "Styrofoam"	2009-12-14	Kompas	21	Metropolitan	Lingkungan	Sampah	Positif
1364	5788	Hujan Bikin Sampah Tidak Terangkut	2010-06-18	Kompas	27	Metropolitan	Lingkungan	Sampah	Negatif
1365	5920	DKI Wajibkan Bangunan Hijau	2009-09-11	Kompas	25	Metropolitan	Lingkungan	Pembangun	Positif
1366	5586	Jakarta Banyak Belajar dari Pertemuan Berlin	2009-10-07	Kompas	22	Metropolitan	Lingkungan	Pembangun	Negatif
1367	6247	Puasa, HBK Sebepi Peserta	2009-08-31	Kompas	28	Metropolitan	Lingkungan	HBKB	Positif
1368	5928	Puasa, Hari Bebas Kendaraan Bermotor Sepi	2009-09-14	Kompas	21	Metropolitan	Lingkungan	HBKB	Positif
1369	4787	Hari Bebas Kendaraan Bermotor di Jakut	2009-12-14	Kompas	23	Metropolitan	Lingkungan	HBKB	Positif
1370	6628	Hari Bebas Kendaraan	2010-03-01	Kompas	21	Metropolitan	Lingkungan	HBKB	Positif
1371	7040	Jalan Alternatif Kota Tua	2010-04-09	Kompas	27	Metropolitan	Lingkungan	HBKB	Positif
1372	7127	Hari Bebas Kendaraan di Sudirman-Thamrin	2010-04-24	Kompas	25	Metropolitan	Lingkungan	HBKB	Positif
1373	4611	Bersepeda Sudah Tidak Nyaman Lagi...!	2010-07-22	Kompas	27	Metropolitan	Lingkungan	HBKB	Negatif
1374	5998	Rokok Senilai Rp 170 Juta Dijarah Perampok	2009-09-26	Kompas	25	Metropolitan	Lingkungan	Kawasan Di	Positif
1375	5719	Merokok dan Buang Puntung Diadili	2009-10-21	Kompas	22	Metropolitan	Lingkungan	Kawasan Di	Positif
1376	5769	DKI Tak Serius soal Kawasan Bebas Rokok	2009-10-27	Kompas	28	Metropolitan	Lingkungan	Kawasan Di	Positif
1377	6725	Tidak Boleh Merokok di Terminal Lebak Bulus	2010-03-05	Kompas	21	Metropolitan	Lingkungan	Kawasan Di	Positif
1378	6619	Kebebasan Perokok Kian Berkurang	2010-05-21	Kompas	27	Metropolitan	Lingkungan	Kawasan Di	Positif
1379	6597	Izin Dicaput jika Pengelola Gedung Bandel	2010-05-22	Kompas	27	Metropolitan	Lingkungan	Kawasan Di	Positif
1380	5552	Ada Harapan Baik	2009-10-02	Kompas	27	Metropolitan	Lingkungan	Emisi Gas R	Positif
1381	5602	November, Pemprov Gelar Razia	2009-10-09	Kompas	25	Metropolitan	Lingkungan	Emisi Gas R	Positif
1382	5157	Uji Emisi Terus Digelar	2009-11-03	Kompas	21	Metropolitan	Lingkungan	Emisi Kend	Positif
1383	5165	Uji Emisi Dijadikan Syarat STNK	2009-11-04	Kompas	27	Metropolitan	Lingkungan	Emisi Kend	Positif

1384	5171	Pemprov DKI Jaln Kerja Sama dengan Polda Metro Jaya	2009-11-05	Kompas	27	Metropolitan	Lingkungan	Emisi Kenda	Positif
1385	4501	Sarana Belum Lengkap, Uji Emisi Tidak Efektif	2009-12-02	Kompas	21	Metropolitan	Lingkungan	Emisi Kenda	Negatif
1386	4761	Soal Emisi, Bekasi Koordinasi dengan DKI	2009-12-10	Kompas	21	Metropolitan	Lingkungan	Emisi Kenda	Positif
1387	4796	Tanpa Stiker Lulus Uji Emisi, Dilarang Parkir	2009-12-15	Kompas	21	Metropolitan	Lingkungan	Emisi Kenda	Positif
1388	5036	Pelanggar Mulai Diberi Sanksi Administrasi	2009-12-22	Kompas	23	Metropolitan	Lingkungan	Emisi Kenda	Positif
1389	5046	232 Mobil Uji Emisi di Jakarta Barat	2009-12-23	Kompas	24	Metropolitan	Lingkungan	Emisi Kenda	Positif
1390	5824	Uji Emisi Syarat Perpanjangan STNK	2010-06-11	Kompas	28	Metropolitan	Lingkungan	Emisi Kenda	Positif
1391	4633	YLK: Harus Ada Uji Mutu	2010-07-22	Kompas	27	Metropolitan	Lingkungan	Emisi Kenda	Negatif
1392	6824	Matikan Listrik Saat Earth Hour	2010-03-20	Kompas	21	Metropolitan	Lingkungan	Earth Hour	Positif
1393	1877	Jakbar Butuh 18.000 Sumur Resapan	2010-08-23	Kompas	27	Metropolitan	Lingkungan	Biopori	Positif
1394	6118	Fauzi: Jangan Merusak Bakau	2009-08-03	Kompas	27	Metropolitan	Lingkungan	Reklamasi P	Positif
1395	5336	Ancol Akan Reklamasi 353 Hektar Pantai	2009-11-25	Kompas	21	Metropolitan	Lingkungan	Reklamasi P	Negatif
1396	6489	Pantai Marunda Akan Hilang	2010-02-12	Kompas	21	Metropolitan	Lingkungan	Reklamasi P	Negatif
1397	6982	Reklamasi Pantai Segera Dilakukan	2010-04-07	Kompas	21	Metropolitan	Lingkungan	Reklamasi P	Positif
1398	6064	Reklamasi Jakarta Harus Dihentikan	2010-06-02	Kompas	23	Metropolitan	Lingkungan	Reklamasi P	Negatif
1399	6052	Pemprov DKI Tetap Lanjutkan Reklamasi	2010-06-03	Kompas	28	Metropolitan	Lingkungan	Reklamasi P	Negatif
1400	6024	Pemprov DKI Dorong Pengembangan Ajukan Peninjauan Ke	2010-06-05	Kompas	27	Metropolitan	Lingkungan	Reklamasi P	Negatif
1401	5349	Pemerintah Kota Jakarta Tanam Ribuan Pohon	2009-11-28	Kompas	21	Metropolitan	Lingkungan	Tanam Pohon	Positif
1402	6727	Adhi Karya Hijaukan Proyek KBT	2010-03-05	Kompas	21	Metropolitan	Lingkungan	Tanam Pohon	Positif
1403	6736	Berbenah demi Merebut Adilpura	2010-03-08	Kompas	21	Metropolitan	Lingkungan	Tanam Pohon	Positif
1404	5735	Pemkot Jaksel Tanam 70.000 Pohon	2010-06-21	Kompas	23	Metropolitan	Lingkungan	Tanam Pohon	Positif
1405	5584	Tanam Pohon di Bantaran Ciliwung	2010-06-30	Kompas	27	Metropolitan	Lingkungan	Tanam Pohon	Positif
1406	6574	Ipal Komunal untuk Sehatkan Lingkungan	2010-02-23	Kompas	25	Metropolitan	Lingkungan	MCK	Positif
1407	7129	Bakau untuk Menjaga Jakarta	2010-04-26	Kompas	24	Metropolitan	Lingkungan	Tanam Mar	Positif
1408	5111	Penanaman Mangrove di Hutan Ekowisata	2010-07-09	Kompas	27	Metropolitan	Lingkungan	Tanam Mar	Positif
1409	6019	Jakarta Utara ikut Lomba Langit Biru ASEAN	2010-06-07	Kompas	28	Metropolitan	Lingkungan	Program La	Positif
1410	6737	DKI Bangun IPAL Terpadu	2010-03-08	Kompas	26	Metropolitan	Lingkungan	Limbah Air	Positif
1411	6448	Pertimbangan Ekonomi dan Kemanusiaan	2009-08-12	Kompas	26	Metropolitan	Tata Ruang	Kawasan Pe	Negatif
1412	5858	Banyak IMB Dilanggar	2009-09-02	Kompas	27	Metropolitan	Tata Ruang	Kawasan Pe	Positif
1413	5038	Si Molek yang Berbenah	2009-12-22	Kompas	23	Metropolitan	Tata Ruang	Kawasan Pe	Negatif
1414	4371	DKI Bahas Perubahan Peruntukan Lahan	2010-01-19	Kompas	27	Metropolitan	Tata Ruang	Kawasan Pe	Negatif
1415	7042	DKI Didesak Pidanakan Pelanggaran Peruntukan	2010-04-12	Kompas	24	Metropolitan	Tata Ruang	Kawasan Pe	Positif
1416	6906	Pengusaha Mendesak Pemprov Bersikap Tegas	2010-05-17	Kompas	26	Metropolitan	Tata Ruang	Kawasan Pe	Negatif
1417	6896	DPRD Desak Pemprov agar Segera Ambil Tindakan	2010-05-18	Kompas	27	Metropolitan	Tata Ruang	Kawasan Pe	Negatif

1418	4223	Pengusaha di Jalan Antasari Minta RTRW Diubah	2010-07-30	Kompas	28	Metropolitan	Tata Ruang	Kawasan Per	Negatif
1419	6193	Pemprov DKI Susun Tata Ruang Bawah Tanah	2009-08-21	Kompas	28	Metropolitan	Tata Ruang	Tata Ruang	Positif
1420	5940	DKI Perlu Susun Tata Ruang Bawah Tanah	2009-09-15	Kompas	25	Metropolitan	Tata Ruang	Tata Ruang	Negatif
1421	6198	Komunitas Pesepeada Harapkan Tempat Parkir dan Jalur	2009-08-22	Kompas	27	Metropolitan	Tata Ruang	Jalur Seped	Positif
1422	6244	Kapan Jalur buat Kami	2009-08-31	Kompas	28	Metropolitan	Tata Ruang	Jalur Seped	Positif
1423	4561	Pertama di Jakarta Dibangun Tahun.2010	2009-12-08	Kompas	27	Metropolitan	Tata Ruang	Jalur Seped	Positif
1424	4192	DPRD: Jangan Serobot Trotoar	2010-01-07	Kompas	21	Metropolitan	Tata Ruang	Jalur Seped	Positif
1425	4327	Penggunaan Trotoar Paling Potensial	2010-01-13	Kompas	26	Metropolitan	Tata Ruang	Jalur Seped	Negatif
1426	5702	Gunakan Jalur yang Ada	2010-06-21	Kompas	28	Metropolitan	Tata Ruang	Jalur Seped	Positif
1427	4852	Kongres Sepeda Dibuka Mendagri	2010-07-17	Kompas	27	Metropolitan	Tata Ruang	Jalur Seped	Positif
1428	4293	Jalur Khusus Sepeda Disiapkan Bertahap	2010-07-26	Kompas	27	Metropolitan	Tata Ruang	Jalur Seped	Positif
1429	5851	Jangan Legaikan Pelanggaran Tata Ruang	2009-09-01	Kompas	28	Metropolitan	Tata Ruang	RTRW	Negatif
1430	6012	Penataan Sampah Butuh Pengaturan Tata Ruang	2009-09-30	Kompas	27	Metropolitan	Tata Ruang	RTRW	Negatif
1431	5724	Fauzi: 2010 RTRW Sudah Harus Selesai	2009-10-21	Kompas	27	Metropolitan	Tata Ruang	RTRW	Negatif
1432	4539	Menunggu Ketegasan	2009-12-04	Kompas	21	Metropolitan	Tata Ruang	RTRW	Negatif
1433	5051	Ikut-ikutan Menata Ruang	2009-12-24	Kompas	23	Metropolitan	Tata Ruang	RTRW	Positif
1434	4162	Konsistensi, Konsistensi, Konsistensi	2010-01-04	Kompas	22	Metropolitan	Tata Ruang	RTRW	Negatif
1435	4430	Libatkan Warga dalam Penyusunan	2010-01-22	Kompas	27	Metropolitan	Tata Ruang	RTRW	Negatif
1436	4485	DKI Punya Galeri Perencanaan Kota	2010-01-30	Kompas	26	Metropolitan	Tata Ruang	RTRW	Positif
1437	5763	Proses Partisipasi RTRW Belum Tepat	2010-03-10	Kompas	23	Metropolitan	Tata Ruang	RTRW	Negatif
1438	5832	Koalisi Warga Akan Somasi Gubernur DKI	2010-03-22	Kompas	27	Metropolitan	Tata Ruang	RTRW	Negatif
1439	6974	Warga Bisa Gugat Pemprov	2010-04-05	Kompas	24	Metropolitan	Tata Ruang	RTRW	Negatif
1440	6976	Situs RTRW 2010-2030 Rawan Serangan Perengah	2010-04-06	Kompas	26	Metropolitan	Tata Ruang	RTRW	Negatif
1441	5891	Dasar Hukum Akuisisi RTH Privat	2009-09-07	Kompas	27	Metropolitan	Tata Ruang	RTH	Positif
1442	5907	RTH Publik dan Privat Digabung	2009-09-09	Kompas	28	Metropolitan	Tata Ruang	RTH	Positif
1443	5548	Jakarta Ibarat Penderita Obesitas	2009-10-02	Kompas	28	Metropolitan	Tata Ruang	RTH	Negatif
1444	5567	Saatnya Pemprov DKI Fokus soal Tata Ruang	2009-10-05	Kompas	25	Metropolitan	Tata Ruang	RTH	Negatif
1445	5636	Ruang Terbuka Sebaiknya 60 Persen	2009-10-14	Kompas	27	Metropolitan	Tata Ruang	RTH	Positif
1446	5194	Warga dan Pengusaha Diajak Tambah RTH	2009-11-09	Kompas	28	Metropolitan	Tata Ruang	RTH	Negatif
1447	5341	Jakarta Selatan Berupaya Menjadi Kawasan Resapan	2009-11-25	Kompas	27	Metropolitan	Tata Ruang	RTH	Positif
1448	4760	DKI Dapat Menambah hingga 30 Persen	2009-12-10	Kompas	28	Metropolitan	Tata Ruang	RTH	Positif
1449	4766	Lapak Tepi Sungai Jadi Paru-paru Kota	2009-12-11	Kompas	27	Metropolitan	Tata Ruang	RTH	Positif
1450	4776	Tepi Saluran Jadi Jalur Hijau	2009-12-12	Kompas	27	Metropolitan	Tata Ruang	RTH	Positif
1451	4823	Penghijauan Ciliwung	2009-12-19	Kompas	28	Metropolitan	Tata Ruang	RTH	Positif
1452	5029	Jaktim Optimistis Penuhi RTH	2009-12-21	Kompas	22	Metropolitan	Tata Ruang	RTH	Positif
1453	4159	RTH 2010 Diperluas	2010-01-02	Kompas	22	Metropolitan	Tata Ruang	RTH	Positif
1454	4454	Luas Hutan Jakarta Bertambah 99,82 Hektar	2010-01-26	Kompas	26	Metropolitan	Tata Ruang	RTH	Positif
1455	7052	RTH Jakpus Bertambah 1 Hektar	2010-05-05	Kompas	27	Metropolitan	Tata Ruang	RTH	Positif
1456	6785	Pemerintah Kesulitan Beli Tanah Kosong	2010-05-19	Kompas	26	Metropolitan	Tata Ruang	RTH	Negatif

1457	5684	Sudah Banjir, Masih Abai Jua?	2010-06-23	Kompas	27	Metropolitan	Tata Ruang	RTH	Negatif
1458	5686	Tidak Bisa Lagi Jalan Pelan-pelan	2010-06-23	Kompas	27	Metropolitan	Tata Ruang	RTH	Negatif
1459	4710	Taman di Jakarta Barat Telantar	2010-07-19	Kompas	27	Metropolitan	Tata Ruang	RTH	Negatif
1460	6008	Jakarta-Beijing Tetap Lanjutkan "Sister City"	2009-09-29	Kompas	21	Metropolitan	Tata Ruang	Pembangun	Positif
1461	5577	Kota Besar Harus Punya Fokus Pembangunan	2009-10-06	Kompas	26	Metropolitan	Tata Ruang	Pembangun	Negatif
1462	6560	Merintis Perencanaan Kota Modern	2010-02-22	Kompas	28	Metropolitan	Tata Ruang	Pembangun	Positif
1463	5611	Konsep Megapolitan Sudah Ketinggalan Zaman	2009-10-10	Kompas	28	Metropolitan	Tata Ruang	Kawasan Ja	Negatif
1464	5205	Jabodetabekjur Harus Dikelola Setingkat Menteri!	2009-11-10	Kompas	27	Metropolitan	Tata Ruang	Kawasan Ja	Positif
1465	1583	MEGAPOLITAN - Efektifkan Kerja Sama Jabodetabekjur	2010-08-03	Kompas	27	Metropolitan	Tata Ruang	Kawasan Ja	Positif
1466	6492	DKI Siapkan Rumah Potong	2010-02-12	Kompas	28	Metropolitan	Tata Ruang	RPH (Ruma	Positif
1467	6817	Relokasi Tetap Dilaksanakan	2010-03-19	Kompas	22	Metropolitan	Tata Ruang	RPH (Ruma	Positif
1468	6876	Pedagang Jangan Dikorbankan	2010-03-27	Kompas	22	Metropolitan	Tata Ruang	RPH (Ruma	Positif
1469	6952	Langkah Relokasi Harus Serempak	2010-03-31	Kompas	27	Metropolitan	Tata Ruang	RPH (Ruma	Negatif
1470	7116	Relokasi Ayam Mundur Lagi	2010-04-23	Kompas	21	Metropolitan	Tata Ruang	RPH (Ruma	Negatif
1471	7121	Ajak Pengumpul Ayam	2010-04-24	Kompas	26	Metropolitan	Tata Ruang	RPH (Ruma	Positif
1472	7136	Waspada! Gangguan Rantai Pasokan Ayam	2010-04-26	Kompas	28	Metropolitan	Tata Ruang	RPH (Ruma	Negatif
1473	1790	DKI Kaj Ulang Relokasi RPA	2010-08-16	Kompas	27	Metropolitan	Tata Ruang	RPH (Ruma	Positif
1474	1812	Batasi Rumah Potong Ayam	2010-08-18	Kompas	27	Metropolitan	Tata Ruang	RPH (Ruma	Positif
1475	6951	Lahan Tidur sebagai Pertanian Kota	2010-03-31	Kompas	22	Metropolitan	Tata Ruang	Lahan Tidur	Positif
1476	6045	DPRD Tagih Fasilitas Sosial Rp 30 Triliun	2010-06-03	Kompas	22	Metropolitan	Tata Ruang	Fasos	Negatif
1477	5670	P2B: izin SPBE Sesuai Prosedur	2010-06-24	Kompas	28	Metropolitan	Tata Ruang	SPBE	Negatif
1478	5679	Izin SPBE Bisa Dicaput	2010-06-23	Kompas	28	Metropolitan	Tata Ruang	SPBE	Positif
1479	5663	Izin SPBE Jalan Terus	2010-06-25	Kompas	27	Metropolitan	Tata Ruang	SPBE	Positif
1480	5683	Izin SPBE Jalan Terus	2010-06-25	Kompas	27	Metropolitan	Tata Ruang	SPBE	Positif
1481	5520	Kantor Lingkungan Hidup Periksa Izin Stasun Gas	2010-07-03	Kompas	27	Metropolitan	Tata Ruang	SPBE	Positif
1482	5199	Stadion Terhambat	2010-07-09	Kompas	26	Metropolitan	Tata Ruang	Stadion	Negatif
1483	5353	Air Mancur Bundaran HI Tidak Beroperasi Sebulan	2009-11-28	Kompas	21	Metropolitan	Tata Ruang	Taman Kota	Negatif
1484	4782	Masyarakat Bisa Lihat Lagi Air Mancur HI	2009-12-14	Kompas	26	Metropolitan	Tata Ruang	Taman Kota	Positif
1485	6129	Dua Polisi Didakwa Melakukan Pemerasan	2009-08-06	Kompas	28	Metropolitan	Hukum	Persidangan	Negatif
1486	5949	Penangkapan dan Penahanan Sah	2009-09-16	Kompas	27	Metropolitan	Hukum	Persidangan	netral
1487	5802	Aguswandi Mengadu ke Komisi Yudisial	2009-10-30	Kompas	27	Metropolitan	Hukum	Persidangan	netral
1488	5803	Jaksa Esther dan Dara Dituntut	2009-10-30	Kompas	28	Metropolitan	Hukum	Persidangan	netral
1489	4798	20 Pelanggar Diadili	2009-12-16	Kompas	27	Metropolitan	Hukum	Persidangan	Positif
1490	6437	Hakim Militer Ancam "In Absentia"	2010-02-04	Kompas	28	Metropolitan	Hukum	Persidangan	Netral
1491	6730	Mantan Wali Kota Jakarta Selatan Ditahan	2010-03-06	Kompas	27	Metropolitan	Hukum	Persidangan	Positif
1492	6752	Mantan Pejabat DKI Ditahan	2010-05-20	Kompas	26	Metropolitan	Hukum	Persidangan	Positif
1493	6042	Operator Parkir Dikalahkan Konsumen	2010-06-04	Kompas	26	Metropolitan	Hukum	Persidangan	Netral

1494	6018	Perlu Ada Kepastian Hukum	2010-06-07	Kompas	26	Metropolitan	Hukum	Persidangan	Positif
1495	5944	Komnas PA: Hak Anak Jangan Dilanggar	2010-06-08	Kompas	28	Metropolitan	Hukum	Persidangan	Positif
1496	5844	Orangtua Cemas akan Dampak Konflik	2010-06-10	Kompas	27	Metropolitan	Hukum	Persidangan	Positif
1497	4232	Belajar dari Hilangnya Mobil Anny di Tempat Parkir	2010-07-29	Kompas	28	Metropolitan	Hukum	Persidangan	Negatif
1498	4230	Tarif Parkir Bakal Naik	2010-07-30	Kompas	27	Metropolitan	Hukum	Persidangan	Negatif
1499	1584	Polsek Perjarangan Tangkap Orang Tanpa Surat	2010-08-03	Kompas	26	Metropolitan	Hukum	Persidangan	Negatif
1500	2653	Kasus Babeih, Hakim Ingatkan Jaksa	2010-08-03	Kompas	26	Metropolitan	Hukum	Persidangan	Netral
1501	1609	Mantan Kepala Biro Hukum Pemprov DKI Didakwa Korup	2010-08-04	Kompas	26	Metropolitan	Hukum	Persidangan	Negatif
1502	4175	Kejari Periksa Proyek Pembangunan Bandara	2010-01-05	Kompas	22	Metropolitan	Hukum	Persidangan	Positif
1503	4206	DPPB Slapkan Jeratan Pidana	2010-01-09	Kompas	26	Metropolitan	Hukum	Persidangan	Positif
1504	4326	Polda Akan Tetapkan Enam Tersangka	2010-01-13	Kompas	26	Metropolitan	Hukum	Persidangan	Netral
1505	4246	Cuma Tiga Terdakwa yang Diadili	2010-07-28	Kompas	26	Metropolitan	Hukum	Persidangan	Negatif
1506	4240	Polisi: Bisa Saja Ada Tersangka Baru	2010-07-29	Kompas	28	Metropolitan	Hukum	Persidangan	Negatif
1507	5926	Sidang Praperadilan Diputuskan Hari Ini	2009-09-14	Kompas	26	Metropolitan	Hukum	Persidangan	netral
1508	5955	Tamu Tertimpa Lampu	2009-09-16	Kompas	26	Metropolitan	Hukum	Persidangan	netral
1509	5655	PK Kasus Amir Machmud Tidak Kunjung Turun	2009-10-16	Kompas	26	Metropolitan	Hukum	Persidangan	netral
1510	5328	Sidang Aguswandi Ditunda	2009-11-24	Kompas	26	Metropolitan	Hukum	Persidangan	Netral
1511	4510	Jaksa Penggelap Barang Bukti Divonis Satu Tahun	2009-12-03	Kompas	23	Metropolitan	Hukum	Persidangan	Positif
1512	4769	Rizal Sesalkan Vonis pada Sidang Disiplin Polisi	2009-12-11	Kompas	24	Metropolitan	Hukum	Persidangan	Negatif
1513	4369	Sidang Kasus Lampu di Dragonfly Ditunda Tiga Kali	2010-01-19	Kompas	27	Metropolitan	Hukum	Persidangan	Netral
1514	6588	Satgas Pantau Sidang Perdana Aan	2010-02-25	Kompas	26	Metropolitan	Hukum	Persidangan	Positif
1515	6799	Hakim Tolak Hadirkan Saksi Kunci	2010-03-17	Kompas	28	Metropolitan	Hukum	Persidangan	Negatif
1516	6808	Hari Ini Usep Jalani Sidang Pertama	2010-03-18	Kompas	26	Metropolitan	Hukum	Persidangan	Netral
1517	6819	Terdakwa Bebas, Laura Banding	2010-03-19	Kompas	26	Metropolitan	Hukum	Persidangan	Negatif
1518	7113	Empat Pegawai Kantor Pos Rugikan Negara Rp 3 Miliar	2010-04-23	Kompas	26	Metropolitan	Hukum	Persidangan	Netral
1519	7135	Tuntutan Jaksa Timpang Dibandingkan Kasus Esther	2010-04-26	Kompas	26	Metropolitan	Hukum	Persidangan	Netral
1520	6893	Alterina Didakwa Pakal Surat Palsu	2010-05-18	Kompas	23	Metropolitan	Hukum	Persidangan	Netral
1521	5937	Jaksa Hadirkan Penemu Kardus	2010-06-08	Kompas	24	Metropolitan	Hukum	Persidangan	Positif
1522	5373	Janda Soetarti Dituntut Dua Bulan	2010-07-07	Kompas	27	Metropolitan	Hukum	Persidangan	Negatif
1523	5085	Janda Pahlawan Bantah Menyerobot Rumah Dinas	2010-07-14	Kompas	27	Metropolitan	Hukum	Persidangan	Positif
1524	1852	MANTAN ANGGOTA DPRD JATIM DITUNTUT 18 BULAN	2010-08-19	Kompas	26	Metropolitan	Hukum	Persidangan	Negatif
1525	2698	Pembela Ragukan Barang Bukti Jaksa	2010-08-19	Kompas	28	Metropolitan	Hukum	Persidangan	Negatif

1526	2726	Tiha Ditetapkan sebagai Tersangka	2010-08-27	Kompas	26	Metropolitan	Hukum	Persidangan Positif
1527	5605	Cacing Diblokir Lagi	2009-10-09	Kompas	26	Metropolitan	Hukum	Sengketa La Negatif
1528	5160	Dua Sekolah Terancam Disegel	2009-11-04	Kompas	26	Metropolitan	Hukum	Sengketa La Negatif
1529	4358	Ratusan Keluarga Purnawirawan TNI Unjuk Rasa	2010-01-18	Kompas	23	Metropolitan	Hukum	Sengketa La Netral
1530	4372	Berawal dari Buncit	2010-01-19	Kompas	24	Metropolitan	Hukum	Sengketa La Netral
1531	4378	Lebih dari 31 Jam, Rumah Herman Sarens Dijaga Ketat	2010-01-20	Kompas	27	Metropolitan	Hukum	Sengketa La Netral
1532	4426	Kisah Sengketa Bekas Istal Kuda	2010-01-21	Kompas	23	Metropolitan	Hukum	Sengketa La Netral
1533	4435	Penghuni Rumah Dinas Bakar Ban	2010-01-23	Kompas	26	Metropolitan	Hukum	Sengketa La Netral
1534	6464	Berilah Peluang Sewa Bell	2010-02-09	Kompas	23	Metropolitan	Hukum	Sengketa La Netral
1535	6522	Herman Sarens Absen	2010-02-16	Kompas	24	Metropolitan	Hukum	Sengketa La Netral
1536	6587	Keluarga Pensiunan Tetap Bertahan	2010-02-25	Kompas	27	Metropolitan	Hukum	Sengketa La Netral
1537	6767	Gugatan Penghuni Rumah Dinas Ditolak	2010-03-11	Kompas	23	Metropolitan	Hukum	Sengketa La Negatif
1538	6809	LBH Tuduh Jaksa Lakukan Kriminalisasi	2010-03-18	Kompas	27	Metropolitan	Hukum	Sengketa La Negatif
1539	6847	Dua Janda Mengaku Dilintimidasi Jaksa	2010-03-24	Kompas	23	Metropolitan	Hukum	Sengketa La Netral
1540	6848	Gugatan Warga Bekas Penghuni Taman BMW Ditolak	2010-03-24	Kompas	26	Metropolitan	Hukum	Sengketa La Negatif
1541	6949	Bentrokan Nyaris Terjadi dalam Sidang Janda Pahlawan	2010-03-31	Kompas	27	Metropolitan	Hukum	Sengketa La Netral
1542	6963	Negara Akan Bantu Janda Pahlawan	2010-04-01	Kompas	23	Metropolitan	Hukum	Sengketa La Netral
1543	6998	Pemberian Rumah Diragukan	2010-04-07	Kompas	26	Metropolitan	Hukum	Sengketa La Negatif
1544	7098	Saksi Sidang Banyak Lupa	2010-04-21	Kompas	26	Metropolitan	Hukum	Sengketa La Negatif
1545	7045	2 Janda Pahlawan Harus Pergi demi "Town House"	2010-05-05	Kompas	28	Metropolitan	Hukum	Sengketa La Negatif
1546	6925	Diminta Keluar atau Dilaporkan ke Polisi dan KPK	2010-05-12	Kompas	28	Metropolitan	Hukum	Sengketa La Negatif
1547	6905	Pembebasan Tanah Tak Jelas, Warga Resah	2010-05-17	Kompas	28	Metropolitan	Hukum	Sengketa La Negatif
1548	6818	Pegadaian Larang Beli Rumah	2010-05-19	Kompas	28	Metropolitan	Hukum	Sengketa La Negatif
1549	6066	Rusmini-Sutarti Tak Layak Dipidana	2010-06-02	Kompas	28	Metropolitan	Hukum	Sengketa La Netral
1550	5914	Tiga Janda Bantah Serobot Rumah	2010-06-09	Kompas	28	Metropolitan	Hukum	Sengketa La Netral
1551	4711	Menolak Menara TVRI	2010-07-19	Kompas	27	Metropolitan	Hukum	Sengketa La Negatif
1552	4690	Janda Pejuang Melawan	2010-07-20	Kompas	27	Metropolitan	Hukum	Sengketa La Netral
1553	4637	Demonstrasi Puluhan Ibu Rusuh	2010-07-21	Kompas	27	Metropolitan	Hukum	Sengketa La Negatif
1554	4647	Perjuangan Soetarti dan Rusmini Tetap Berlanjut	2010-07-21	Kompas	27	Metropolitan	Hukum	Sengketa La Positif
1555	4236	Petani Rumpuk Hlas Terima Rp 3,7 Miliar	2010-07-29	Kompas	27	Metropolitan	Hukum	Sengketa La Positif
1556	2657	Tiga Janda Adukan Nasib Tentara Pelajar	2010-08-04	Kompas	27	Metropolitan	Hukum	Sengketa La Positif
1557	2687	Putusan atas Janda Pahlawan "Inkracht"	2010-08-14	Kompas	28	Metropolitan	Hukum	Sengketa La Positif

1558	5882	Warga Kecewa Audit PPMK Lambat	2009-09-05	Kompas	27	Metropolitan	Ekonomi & Perdagangan	PPMK	Negatif
1559	5745	Dana Rp 9,4 Miliar Dikururkan untuk 14 Kelurahan	2009-10-23	Kompas	28	Metropolitan	Ekonomi & Perdagangan	PPMK	Positif
1560	5342	DKI Kucurkan Rp 19,3 Miliar untuk 36 Kelurahan	2009-11-25	Kompas	27	Metropolitan	Ekonomi & Perdagangan	PPMK	Positif
1561	7160	Dana Bergulir Terserap Rp 65,83 Miliar	2010-04-27	Kompas	27	Metropolitan	Ekonomi & Perdagangan	PPMK	Positif
1562	5246	Tarik Kembali Rp 229,7 Miliar yang Macet	2009-11-13	Kompas	26	Metropolitan	Ekonomi & Perdagangan	PPMK	Negatif
1563	5723	Dewan Kelurahan Glodok Penunggak Terbanyak	2010-06-21	Kompas	26	Metropolitan	Ekonomi & Perdagangan	PPMK	Negatif
1564	5750	Dana PPMK Rp 263,8 Miliar Tertunggak	2010-06-19	Kompas	27	Metropolitan	Ekonomi & Perdagangan	PPMK	Negatif
1565	5614	Dana PPMK Rp 10,2 Miliar	2010-06-29	Kompas	28	Metropolitan	Ekonomi & Perdagangan	PPMK	Negatif
1566	5950	Meski Berat, Asyik Juga Jadi Wirausaha	2009-09-16	Kompas	26	Metropolitan	Ekonomi & Perdagangan	UKM / UMK	Positif
1567	5812	16 Koperasi Terima Rp 7,98 Miliar	2009-10-31	Kompas	26	Metropolitan	Ekonomi & Perdagangan	UKM / UMK	Positif
1568	5269	SIUP dan TDP Gratis bagi Pengusaha Informal	2009-11-17	Kompas	27	Metropolitan	Ekonomi & Perdagangan	UKM / UMK	Positif
1569	4517	Dinas Koperasi, UMKM, dan Perdagangan Juara	2009-12-03	Kompas	24	Metropolitan	Ekonomi & Perdagangan	UKM / UMK	Positif
1570	4812	SIUP Gratis bagi Pengusaha Kecil	2009-12-17	Kompas	21	Metropolitan	Ekonomi & Perdagangan	UKM / UMK	Positif
1571	4360	Pengusaha UKM Meminta Pengurangan Retribusi	2010-01-18	Kompas	26	Metropolitan	Ekonomi & Perdagangan	UKM / UMK	Negatif
1572	6418	Lokasi Binaan PKL Bintaro	2010-02-01	Kompas	23	Metropolitan	Ekonomi & Perdagangan	UKM / UMK	Positif
1573	6444	Belanja Harga Baru, Dijual Harga Lama	2010-02-05	Kompas	25	Metropolitan	Ekonomi & Perdagangan	UKM / UMK	Positif
1574	6508	Rebutan Kutipan Pasar di Tomang	2010-02-15	Kompas	25	Metropolitan	Ekonomi & Perdagangan	UKM / UMK	Negatif
1575	6801	Pemodal Ekspansi, Pedagang Kecil Bangkrut	2010-03-17	Kompas	26	Metropolitan	Ekonomi & Perdagangan	UKM / UMK	Negatif
1576	6810	Pemprov DKI Tidak Berpihak	2010-03-18	Kompas	26	Metropolitan	Ekonomi & Perdagangan	UKM / UMK	Negatif
1577	6865	SIUP Gratis bagi 250 Pengusaha Mikro dan Kecil	2010-03-25	Kompas	27	Metropolitan	Ekonomi & Perdagangan	UKM / UMK	Positif
1578	7059	Ada 25 Kelurahan yang Belum Penuhi Syarat	2010-04-14	Kompas	25	Metropolitan	Ekonomi & Perdagangan	UKM / UMK	Negatif
1579	6615	Bazar Rakyat di Lebak Bulus	2010-05-21	Kompas	27	Metropolitan	Ekonomi & Perdagangan	UKM / UMK	Positif
1580	6286	Surat Izin Usaha Perdagangan Gratis	2010-05-27	Kompas	28	Metropolitan	Ekonomi & Perdagangan	UKM / UMK	Positif
1581	6275	Dana Pemberdayaan Ekonomi Disalurkan	2010-05-29	Kompas	27	Metropolitan	Ekonomi & Perdagangan	UKM / UMK	Positif
1582	5842	Sarinah Berbenah Jadi Pusat Produk Lokal	2010-06-10	Kompas	27	Metropolitan	Ekonomi & Perdagangan	UKM / UMK	Positif
1583	5797	SIUP Gratis untuk Pengusaha Kecil	2010-06-18	Kompas	27	Metropolitan	Ekonomi & Perdagangan	UKM / UMK	Positif
1584	6071	Pedagang Karbela Datang Kantor Wali Kota	2010-06-01	Kompas	26	Metropolitan	Ekonomi & Perdagangan	UKM / UMK	Negatif
1585	5658	Penjualan Baju Bekas di Pasar Senen Sepi	2009-10-17	Kompas	25	Metropolitan	Ekonomi & Perdagangan	Sektor Infor	Negatif
1586	5659	Oleh-oleh Haji di Tanah Abang	2009-10-17	Kompas	26	Metropolitan	Ekonomi & Perdagangan	Sektor Infor	Positif
1587	5177	Nasib PKL Terabaikan	2009-11-06	Kompas	26	Metropolitan	Ekonomi & Perdagangan	Sektor Infor	Negatif
1588	5204	Dunia Saman, Dunia Bawah Jembatan	2009-11-10	Kompas	27	Metropolitan	Ekonomi & Perdagangan	Sektor Infor	Negatif
1589	5216	Bertahan di Jakarta dengan Mengandalkan Jaringan Keda	2009-11-11	Kompas	25	Metropolitan	Ekonomi & Perdagangan	Sektor Infor	Positif

1590	4316	Tailor Rumahan yang Kian Terjepit	2010-01-12	Kompas	26	Metropolitan	Ekonomi & Pedagangan	Sektor Infor	Negatif
1591	4480	Berburu Jadwal Demo dan Bola	2010-01-29	Kompas	26	Metropolitan	Ekonomi & Pedagangan	Sektor Infor	Netral
1592	6531	Pedagang Kecil Kembali Tersingkir	2010-02-18	Kompas	27	Metropolitan	Ekonomi & Pedagangan	Sektor Infor	Negatif
1593	6582	Pasar Loak Kebayoran Lama, yang Dicari yang Digusur	2010-02-24	Kompas	25	Metropolitan	Ekonomi & Pedagangan	Sektor Infor	Negatif
1594	2737	Taman Puring, Menjelajah Surga Barang "Berkelas"	2010-08-31	Kompas	27	Metropolitan	Ekonomi & Pedagangan	Sektor Infor	Positif
1595	4558	Sulit Meremajakan Diri	2009-12-08	Kompas	28	Metropolitan	Ekonomi & Pedagangan	Pasar Tradisi	Negatif
1596	6829	Djanga Lubis: Pasar Tradisional itu Punya Segmen Sendiri	2010-03-22	Kompas	27	Metropolitan	Ekonomi & Pedagangan	Pasar Tradisi	Negatif
1597	6072	Pedagang Mayestik Bertahan	2010-06-01	Kompas	27	Metropolitan	Ekonomi & Pedagangan	Pasar Tradisi	Negatif
1598	6055	PD Pasar Tidak Bertoleransi	2010-06-03	Kompas	27	Metropolitan	Ekonomi & Pedagangan	Pasar Tradisi	Negatif
1599	4431	DKI Gelar OP Beras	2010-01-22	Kompas	26	Metropolitan	Ekonomi & Pedagangan	Operasi Pas	Positif
1600	4438	Beras Operasi Pasar Kurang Diminati	2010-01-23	Kompas	25	Metropolitan	Ekonomi & Pedagangan	Operasi Pas	Negatif
1601	4478	Harga Beras Stabil	2010-01-29	Kompas	26	Metropolitan	Ekonomi & Pedagangan	Operasi Pas	Positif
1602	4527	DKI Siap Gelar Pasar Murah	2010-07-23	Kompas	26	Metropolitan	Ekonomi & Pedagangan	Operasi Pas	Positif
1603	1664	Pasar Murah Disiapkan	2010-08-06	Kompas	27	Metropolitan	Ekonomi & Pedagangan	Operasi Pas	Positif
1604	1710	BAHAN POKOK - Operasi Pasar Tidak Cukup	2010-08-10	Kompas	28	Metropolitan	Ekonomi & Pedagangan	Operasi Pas	Negatif
1605	6180	Jelang Puasa DKI Siapkan Rezla Pasar, Harga-harga Mulai	2009-08-19	Kompas	25	Metropolitan	Ekonomi & Pedagangan	Operasi Pas	Positif
1606	5923	Pasar Murah Daging	2009-09-12	Kompas	26	Metropolitan	Ekonomi & Pedagangan	Operasi Pas	Positif
1607	5961	DKI Jual Daging Rp 49.000 Per Kg	2009-09-17	Kompas	27	Metropolitan	Ekonomi & Pedagangan	Operasi Pas	Positif
1608	5968	Daging Murah Ludes Diborong	2009-09-18	Kompas	27	Metropolitan	Ekonomi & Pedagangan	Operasi Pas	Positif
1609	6467	Produk China, dari Jepit Rambut Plastik sampai Ponsel Mi	2010-02-09	Kompas	25	Metropolitan	Ekonomi & Pedagangan	Persaingan	Negatif
1610	6881	Carrefour Dldemo Pedagang Pasar	2010-03-27	Kompas	26	Metropolitan	Ekonomi & Pedagangan	Persaingan	Negatif
1611	1939	Harga Diharapkan Berangsur Turun	2010-08-28	Kompas	25	Metropolitan	Ekonomi & Pedagangan	Bahan Pokok	Positif
1612	1942	Jelang Lebaran, Harga di Pasar Tinggi	2010-08-30	Kompas	26	Metropolitan	Ekonomi & Pedagangan	Bahan Pokok	Negatif
1613	1636	Stok Ada, Harga Naik	2010-08-05	Kompas	25	Metropolitan	Ekonomi & Pedagangan	Bahan Pokok	Positif
1614	1954	Harga Bahan Naik, Harga Kue ikut Naik	2010-08-31	Kompas	26	Metropolitan	Ekonomi & Pedagangan	Bahan Pokok	Negatif
1615	1776	Harga Buah Meroket	2010-08-14	Kompas	27	Metropolitan	Ekonomi & Pedagangan	Bahan Pokok	Negatif
1616	2706	Dari Lego hingga Pemecahan Rekor Dunia	2010-08-21	Kompas	28	Metropolitan	Ekonomi & Pedagangan	Tempat Per	Positif
1617	1876	Pasar Cipulir Sepi Pembeli	2010-08-23	Kompas	27	Metropolitan	Ekonomi & Pedagangan	Tempat Per	Negatif
1618	1944	Omzet Naik 100 Persen	2010-08-30	Kompas	25	Metropolitan	Ekonomi & Pedagangan	Tempat Per	Positif
1619	6011	Pencandu Narkoba Masih Sering Dianggap Penjahat	2009-09-30	Kompas	21	Metropolitan	Masalah Sosial	Pecandu Na	Negatif
1620	5718	Sehari Hidup dengan Rp 4.000	2009-10-21	Kompas	23	Metropolitan	Masalah Sosial	Kemiskinan	Negatif
1621	4310	50 Penganggur Karet Tengsin Dapat Pelatihan	2010-01-11	Kompas	21	Metropolitan	Masalah Sosial	Kemiskinan	Positif

1622	4425	Kini, Aldi Bisa Belajar Lagi	2010-01-21	Kompas	27	Metropolitan	Masalah Sosial	Kemiskinan	Positif
1623	6417	Mereka Diurus Temannya	2010-02-01	Kompas	27	Metropolitan	Masalah Sosial	Kemiskinan	Negatif
1624	6462	Diana Dirawat di RPSA	2010-02-08	Kompas	22	Metropolitan	Masalah Sosial	Kemiskinan	Negatif
1625	6503	Jual Anak untuk Bayar Utang	2010-02-15	Kompas	21	Metropolitan	Masalah Sosial	Kemiskinan	Negatif
1626	6524	Bantuan Diputus, Anak Pantl Tunggak Uang Sekolah	2010-02-17	Kompas	22	Metropolitan	Masalah Sosial	Kemiskinan	Negatif
1627	6536	Bantuan untuk Anak Pantl Berdatangan	2010-02-18	Kompas	21	Metropolitan	Masalah Sosial	Kemiskinan	Positif
1628	6747	Cucu Kesayangan Itu Telah Berpulang	2010-03-09	Kompas	23	Metropolitan	Masalah Sosial	Kemiskinan	Negatif
1629	6753	Kerja Keras Sehari-hari, Susu Anak Tetap Tak Terbell	2010-03-09	Kompas	21	Metropolitan	Masalah Sosial	Kemiskinan	Negatif
1630	6563	Kemiskinan Menjerat Seorang Ibu	2010-05-24	Kompas	27	Metropolitan	Masalah Sosial	Kemiskinan	Negatif
1631	5801	Bahaya Laten Tawuran	2009-10-30	Kompas	27	Metropolitan	Masalah Sosial	Perkelahian	Negatif
1632	5122	Jakarta Ruwet Jakarta Stres	2009-12-29	Kompas	26	Metropolitan	Masalah Sosial	Perkelahian	Negatif
1633	6460	Warga Tanah Tinggi Baku Lempar	2010-02-08	Kompas	22	Metropolitan	Masalah Sosial	Perkelahian	Negatif
1634	6469	Polisi Tahan Empat Pelaku Tawuran	2010-02-09	Kompas	21	Metropolitan	Masalah Sosial	Perkelahian	Positif
1635	6470	Baku Lempar itu Hal Biasa	2010-02-10	Kompas	22	Metropolitan	Masalah Sosial	Perkelahian	Negatif
1636	6516	Lagi, Warga Johar Saling Lempar	2010-02-16	Kompas	21	Metropolitan	Masalah Sosial	Perkelahian	Negatif
1637	6739	Lagi, Warga Johar Terlibat Tawuran	2010-03-08	Kompas	22	Koran Pemilu	Masalah Sosial	Perkelahian	Negatif
1638	6069	Kerusuhan Reda, Situasi Norma	2010-06-01	Kompas	21	Metropolitan	Masalah Sosial	Perkelahian	Negatif
1639	6035	Fauzi Direkomendasikan Beri Sanksi kepada Wali Kota Ja	2010-06-04	Kompas	26	Metropolitan	Masalah Sosial	Perkelahian	Negatif
1640	1836	Warga Johar Baku Lempar Lagi	2010-08-19	Kompas	22	Metropolitan	Masalah Sosial	Perkelahian	Negatif
1641	2713	Saling Ejek Picu Remaja Tawuran	2010-08-23	Kompas	21	Metropolitan	Masalah Sosial	Perkelahian	Negatif
1642	4509	Dua Pengunjung Mal Masih Diduga Bunuh Diri	2009-12-02	Kompas	22	Metropolitan	Masalah Sosial	Bunuh Diri	Netral
1643	4543	Terjun di Mal Lagi	2009-12-05	Kompas	21	Metropolitan	Masalah Sosial	Bunuh Diri	Netral
1644	4546	Cinta Ditolak, Rosin Bunuh Siti	2009-12-05	Kompas	22	Metropolitan	Masalah Sosial	Bunuh Diri	Positif
1645	4788	Heri Ditemukan Tergantung	2009-12-15	Kompas	21	Metropolitan	Masalah Sosial	Bunuh Diri	Netral
1646	4802	Linda Terjun dari Lantai 27	2009-12-16	Kompas	23	Metropolitan	Masalah Sosial	Bunuh Diri	Netral
1647	4179	Wanita Terjun dari Jalan Layang	2010-01-06	Kompas	21	Metropolitan	Masalah Sosial	Bunuh Diri	Netral
1648	4335	Terjun dari Lantai Ili, Pemuda Patah Kaki	2010-01-14	Kompas	27	Metropolitan	Masalah Sosial	Bunuh Diri	Netral
1649	4368	Narapidana Tewas	2010-01-19	Kompas	27	Metropolitan	Masalah Sosial	Bunuh Diri	Negatif
1650	4375	Suami Istri Bakar Diri	2010-01-20	Kompas	26	Metropolitan	Masalah Sosial	Bunuh Diri	Netral
1651	6448	Dikenal PHK, Gantung Diri	2010-02-05	Kompas	21	Metropolitan	Masalah Sosial	Bunuh Diri	Negatif
1652	6742	Gantung Diri di Kuburan	2010-03-08	Kompas	23	Metropolitan	Masalah Sosial	Bunuh Diri	Negatif
1653	5734	Napi di Salemba Gantung Diri	2010-06-21	Kompas	21	Metropolitan	Masalah Sosial	Bunuh Diri	Netral

1654	5439	Pria Lompat dari Rumah Susun Benhil II	2010-07-05	Kompas	27	Metropolitan	Masalah Sosial	Bunuh Diri	Negatif
1655	5100	Gagal Ujian, Pemuda Nekat Akhiri Hidup	2010-07-12	Kompas	25	Metropolitan	Masalah Sosial	Bunuh Diri	Negatif
1656	4642	Warga Negara India Tewas di Kamar Mandi	2010-07-21	Kompas	26	Metropolitan	Masalah Sosial	Bunuh Diri	Netral
1657	4278	Jos Leemrijse Diduga Dibunuh di Apartemen	2010-07-27	Kompas	21	Metropolitan	Masalah Sosial	Bunuh Diri	Netral
1658	2681	Panjat Sutek Gara-gara Diledak Bandi	2010-08-11	Kompas	23	Metropolitan	Masalah Sosial	Bunuh Diri	Netral
1659	2686	Nenek Loncat dari Lantai 8 RSCM	2010-08-13	Kompas	21	Metropolitan	Masalah Sosial	Bunuh Diri	Negatif
1660	2735	Remaja Bunuh Diri	2010-08-30	Kompas	27	Metropolitan	Masalah Sosial	Bunuh Diri	Negatif
1661	4780	Asa Muncul di Atas Kaki Palsu	2009-12-14	Kompas	22	Metropolitan	Masalah Sosial	Tuna Daksa	Positif
1662	4336	Ratusan Anak Hidup di Jalanan	2010-01-14	Kompas	27	Metropolitan	Masalah Sosial	Anak Jalana	Negatif
1663	4470	Pengerah Akan Ditangkap Lalu Dihukum	2010-01-28	Kompas	26	Metropolitan	Masalah Sosial	Anak Jalana	Positif
1664	6425	Selamatkan Anak dari Jalanan	2010-02-02	Kompas	21	Metropolitan	Masalah Sosial	Anak Jalana	Positif
1665	6438	Hindari Cara Konvensional	2010-02-04	Kompas	23	Metropolitan	Masalah Sosial	Anak Jalana	Negatif
1666	6495	Anak Jalanan Berharap Dapat Perlindungan	2010-02-13	Kompas	21	Metropolitan	Masalah Sosial	Anak Jalana	Positif
1667	6557	Jumlah Anak Jalanan Akan Terus Bertambah	2010-05-24	Kompas	27	Metropolitan	Masalah Sosial	Anak Jalana	Negatif
1668	6494	Orang Sakti Jiwa "Ngamuk" di Polsek Manteng	2010-02-12	Kompas	21	Metropolitan	Masalah Sosial	Orang Sakti	Netral
1669	6878	Satu Suporter Meninggal	2010-03-27	Kompas	23	Metropolitan	Masalah Sosial	Perkelahian	Negatif
1670	7134	Temuan Senjata Turun	2010-04-26	Kompas	21	Metropolitan	Masalah Sosial	Perkelahian	Negatif
1671	6287	Jakarta Diterbitkan	2010-05-27	Kompas	27	Metropolitan	Masalah Sosial	Perkelahian	Positif
1672	4401	DKI Cegah Pengemis Datang	2010-07-24	Kompas	25	Metropolitan	Masalah Sosial	Gelandangan	Negatif
1673	5142	Biaya Makan Penghuni Panti Sosial Ditambah	2009-11-02	Kompas	26	Metropolitan	Masalah Sosial	Gelandangan	Positif
1674	6535	Praktik Pelacuran di Taman Sari	2010-02-18	Kompas	25	Metropolitan	Masalah Sosial	PSK	Negatif
1675	6122	Gedung Baru Ancam Keselamatan Siswa	2009-08-04	Kompas	NULL	Metropolitan	Pendidikan	Sarana Pendidikan	Negatif
1676	6127	Adukan Semen Gedung Dibawa ke Lab	2009-08-05	Kompas	NULL	Metropolitan	Pendidikan	Sarana Pendidikan	Negatif
1677	6578	S01 SD di DKI Jakarta Digabung	2010-02-24	Kompas	NULL	Metropolitan	Pendidikan	Sarana Pendidikan	Positif
1678	6776	Gedung SD Negeri 09 Cipinang Besar Rusak	2010-03-12	Kompas	NULL	Metropolitan	Pendidikan	Sarana Pendidikan	Negatif
1679	5564	Selesai Perbaikan, Bangunan SDN Bocor	2010-07-01	Kompas	27	Metropolitan	Pendidikan	Sarana Pendidikan	Negatif
1680	4576	Atap Ambrol, Tiga Murid TK Terluka	2010-07-22	Kompas	28	Metropolitan	Pendidikan	Sarana Pendidikan	Negatif
1681	5970	DKI Kullahkan 639 Guru	2009-09-18	Kompas	NULL	Metropolitan	Pendidikan	Mutu Guru	Positif
1682	6716	Siswa Diminta Bayar Fotokopian Buku BOS	2010-03-04	Kompas	NULL	Metropolitan	Pendidikan	BOS	Negatif
1683	6748	Dana BOS Rp 980 Juta Diduga Diselewangkan	2010-03-09	Kompas	NULL	Metropolitan	Pendidikan	BOS	Negatif
1684	5572	Dana Sekolah Terancam Turun	2010-06-30	Kompas	26	Metropolitan	Pendidikan	BOS	Negatif
1685	5292	Gubernur Resmikan Taman Bacaan di Kepulauan Seribu	2009-11-20	Kompas	NULL	Metropolitan	Pendidikan	Perpustakaan	Positif

1686	4511	DKI Tunggu Keputusan Pusat	2009-12-03	Kompas	24	Metropolitan	Pendidikan	UAN	Netral
1687	6416	DPRD: Jangan Korban Siswa	2010-02-01	Kompas	NULL	Metropolitan	Pendidikan	UAN	Negatif
1688	6830	Awasi UN dengan Wajar	2010-03-22	Kompas	NULL	Metropolitan	Pendidikan	UAN	Positif
1689	6841	Mereka Malah Bikin Kami Tegang...	2010-03-23	Kompas	NULL	Metropolitan	Pendidikan	UAN	Positif
1690	7170	Tingkat Kelulusan SMA di Jakarta Turun	2010-04-27	Kompas	NULL	Metropolitan	Pendidikan	UAN	Negatif
1691	7007	Tingkat Kelulusan Siswa SMP Anjlok	2010-05-07	Kompas	27	Metropolitan	Pendidikan	UAN	Negatif
1692	6930	Digusur, Peserta Ujian Akhir SD di Jakarta Selatan Berkurang	2010-05-11	Kompas	27	Metropolitan	Pendidikan	UAN	Netral
1693	6917	Konseling bagi Siswa SMP Menuju UN Ulangan	2010-05-14	Kompas	28	Metropolitan	Pendidikan	UAN	Positif
1694	6899	DKI Targetkan Kelulusan 100 Persen	2010-05-17	Kompas	28	Metropolitan	Pendidikan	UAN	Positif
1695	6891	14 Peserta Terancam Tak Lulus	2010-05-18	Kompas	28	Metropolitan	Pendidikan	UAN	Negatif
1696	6782	Siswa Absen karena Tidak Siap	2010-05-19	Kompas	28	Metropolitan	Pendidikan	UAN	Positif
1697	6610	Peserta Masih Bisa Ikut Ujian Kesetaraan	2010-05-21	Kompas	28	Metropolitan	Pendidikan	UAN	Netral
1698	6604	Gubernur Beri Penghargaan 14 Siswa Berprestasi	2010-05-22	Kompas	27	Metropolitan	Pendidikan	UAN	Positif
1699	7088	Tak Malu ke SLB	2010-04-19	Kompas	NULL	Metropolitan	Pendidikan	SLB (Sekolah	Positif
1700	4441	Canangkan Waktu Belajar	2010-01-23	Kompas	27	Metropolitan	Pendidikan	Minat Bela	Negatif
1701	6581	Gubernur Resmikan Taman Bacaan Masyarakat	2010-02-24	Kompas	NULL	Metropolitan	Pendidikan	TBM (Taman	Positif
1702	7108	Gebyar Hardiknas 2010 di Jalan Sudirman-Thamrin	2010-04-22	Kompas	NULL	Metropolitan	Pendidikan	Hardiknas	Netral
1703	7143	Forum Guru Meminta Kenalkan	2010-04-29	Kompas	NULL	Metropolitan	Pendidikan	Guru Bantu	Negatif
1704	5610	Guru Bantu Unjuk Rasa	2010-06-29	Kompas	27	Metropolitan	Pendidikan	Guru Bantu	Negatif
1705	5561	Guru Bantu Lempari Balai Kota	2010-07-01	Kompas	28	Editorial & Opini	Pendidikan	Guru Bantu	Negatif
1706	5315	Saat Guru Honorer Merasa Gundah	2010-07-07	Kompas	28	Metropolitan	Pendidikan	Guru Bantu	Negatif
1707	7169	Akreditasi Sepuluh Sekolah Ditinjau Ulang	2010-05-01	Kompas	27	Metropolitan	Pendidikan	Akreditasi S	Negatif
1708	5674	SMPN 30 Jakarta Utara Ikut Lomba Sekolah Sehat	2010-06-24	Kompas	26	Metropolitan	Pendidikan	Sekolah Sehat	Positif
1709	5681	1.824 Siswa Ujian Paket C	2010-06-23	Kompas	27	Metropolitan	Pendidikan	Ujian Keset	Positif
1710	5630	Hari Ini Pendaftar SMA/SMK	2010-06-28	Kompas	27	Metropolitan	Pendidikan	PPDB (Pend	Positif
1711	5604	60 SD Digabung Jadi 17	2010-06-29	Kompas	28	Metropolitan	Pendidikan	PPDB (Pend	Positif
1712	5566	Tersedia 44.726 Bangku di SMAN/SMKN	2010-07-01	Kompas	27	Metropolitan	Pendidikan	PPDB (Pend	Positif
1713	5523	Pendaftaran SMA di DKI Masih Terganggu	2010-07-03	Kompas	26	Metropolitan	Pendidikan	PPDB (Pend	Negatif
1714		Pendaftaran Diulang	2010-07-05	Kompas	26	Metropolitan	Pendidikan	PPDB (Pend	Positif
1715	5413	Siapa yang Bertanggung Jawab	2010-07-06	Kompas	26	Metropolitan	Pendidikan	PPDB (Pend	Negatif
1716	5309	Otonomi Melancarkan Pendaftaran	2010-07-07	Kompas	27	Metropolitan	Pendidikan	PPDB (Pend	Negatif
1717	5313	Pendaftaran Ulang Dimulai	2010-07-07	Kompas	28	Metropolitan	Pendidikan	PPDB (Pend	Positif

1718	5223	Pendaftaran Lancar	2010-07-08	Kompas	28	Metropolitan	Pendidikan	PPDB (Pend)	Positif
1719	5093	2.053 Bangku Kosong Dipersebutkan	2010-07-13	Kompas	27	Metropolitan	Pendidikan	PPDB (Pend)	Positif
1720	5075	Kursi SDN Masih Banyak Kosong	2010-07-15	Kompas	28	Metropolitan	Pendidikan	PPDB (Pend)	Negatif
1721	4873	Guru SD Minta Penjelasan tentang Pemotongan Tunj	2010-07-16	Kompas	26	Metropolitan	Pendidikan	Tunjangan (Negatif)	
1722	4612	Insentif Guru Anak Autis Rp 400.000 Per Bulan	2010-07-22	Kompas	27	Metropolitan	Pendidikan	Tunjangan (Positif)	
1723	6130	DKI Diminta Terapkan Jamkesmas	2009-08-06	Kompas	21	Metropolitan	Kesehatan	Jamkesmas	Negatif
1724	5720	Mereka Terpaksa "Tersandera" di Rumah Sakit	2009-10-21	Kompas	22	Metropolitan	Kesehatan	Jamkesmas	Negatif
1725	4504	Ke Mana Warga Miskin Berobat?	2009-12-02	Kompas	21	Metropolitan	Kesehatan	Jamkesmas	Negatif
1726	4568	Warga Miskin Sudah Bisa Berobat	2009-12-09	Kompas	22	Metropolitan	Kesehatan	Jamkesmas	Positif
1727	4181	Setahun Menanti Sembuh dari Tumor	2010-01-06	Kompas	21	Metropolitan	Kesehatan	Jamkesmas	Negatif
1728	4312	Jamkesmas untuk Penduduk Tanpa KTP DKI	2010-01-11	Kompas	24	Metropolitan	Kesehatan	Jamkesmas	Positif
1729	4321	Rasnawati Masih Belum Dirawat di Rumah Sakit	2010-01-12	Kompas	26	Metropolitan	Kesehatan	Jamkesmas	Negatif
1730	6473	Pasien Miskin Sulit Berobat	2010-02-10	Kompas	21	Metropolitan	Kesehatan	Jamkesmas	Negatif
1731	6474	Pemegang Kartu Gakin Dilarang Merokok	2010-02-10	Kompas	22	Metropolitan	Kesehatan	Jamkesmas	Positif
1732	6534	Jadwal Operasi Aura Belum Jelas	2010-02-18	Kompas	21	Metropolitan	Kesehatan	Jamkesmas	Negatif
1733	6580	Fauzan Berharap Dapat Jaminan Berobat Gratis	2010-02-24	Kompas	24	Metropolitan	Kesehatan	Jamkesmas	Negatif
1734	6711	Berbisnis Sekaligus Membantu	2010-03-04	Kompas	21	Metropolitan	Kesehatan	Jamkesmas	Negatif
1735	4688	DKI Siapkan Pengobatan Gratis	2010-07-20	Kompas	22	Metropolitan	Kesehatan	Jamkesmas	Positif
1736	1798	RSUD KOJA - Warga Miskin Minta Pembebasan Biaya	2010-08-16	Kompas	21	Metropolitan	Kesehatan	Jamkesmas	Negatif
1737	6139	Perda DBD Kurang Disosialisasikan	2009-08-08	Kompas	21	Metropolitan	Kesehatan	DBD	Negatif
1738	5261	Bersihkan Sarang Nyamuk	2009-11-17	Kompas	24	Metropolitan	Kesehatan	DBD	Negatif
1739	5306	Di Jakarta Timur, 9 Penderita DBD Tewas	2009-11-21	Kompas	26	Metropolitan	Kesehatan	DBD	Negatif
1740	4465	Januari, 131 Kasus DBD	2010-01-27	Kompas	21	Metropolitan	Kesehatan	DBD	Positif
1741	6666	Sampal April, DBD Ancam Warga Jakarta	2010-03-03	Kompas	22	Metropolitan	Kesehatan	DBD	Negatif
1742	7084	Cakung, Wilayah Paling Rawan	2010-04-19	Kompas	21	Metropolitan	Kesehatan	DBD	Negatif
1743	6999	DBD Merebak di Perumahan Padat	2010-05-07	Kompas	27	Metropolitan	Kesehatan	DBD	Negatif
1744	6986	Jumlah Pasien Baru DBD Bertambah	2010-05-10	Kompas	27	Metropolitan	Kesehatan	DBD	Negatif
1745	6935	Serang Kirim Peringatan Dini	2010-05-11	Kompas	28	Metropolitan	Kesehatan	DBD	Positif
1746	6923	Warga Tak Paham DBD	2010-05-12	Kompas	28	Metropolitan	Kesehatan	DBD	Negatif
1747	6994	DBD di Rumah Mewah	2010-05-18	Kompas	27	Metropolitan	Kesehatan	DBD	Negatif
1748	6539	Pasokan Trombosit Cukup	2010-05-25	Kompas	27	Metropolitan	Kesehatan	DBD	Positif
1749	1831	DEMAM BERDARAH - 15 Kelurahan di Jakbar Masuk Zona	2010-08-19	Kompas	27	Metropolitan	Kesehatan	DBD	Negatif

1750	5985	Untung RSUD Tarakan Masih Buka	2009-09-24	Kompas	28	Metropolitan	Kesehatan	RSUD	Positif
1751	5627	Rumah Sakit Siapkan Ruangan Tambahan	2009-10-13	Kompas	28	Metropolitan	Kesehatan	RSUD	Positif
1752	4476	Kamar Bocor, Pasien Antre di IGD	2010-01-29	Kompas	21	Metropolitan	Kesehatan	RSUD	Negatif
1753	6519	Karyawan Demo Tuntut Persamaan	2010-05-25	Kompas	24	Metropolitan	Kesehatan	RSUD	Negatif
1754	5169	Cakung Jadi "Gudang" Kusta di DKI	2009-11-04	Kompas	26	Metropolitan	Kesehatan	Kusta	Negatif
1755	5252	Tiga Juta Perokok Aktif Menjadi Penyebar Penyakit Kanker	2009-11-16	Kompas	21	Metropolitan	Kesehatan	Bahaya Rok	Negatif
1756	6061	Pesan dari Jalanan untuk Perokok	2010-06-02	Kompas	22	Metropolitan	Kesehatan	Bahaya Rok	Positif
1757	4774	Kelurahan Mahpar Model Anti-HIV	2009-12-12	Kompas	21	Metropolitan	Kesehatan	HIV-Aids	Positif
1758	4341	Bocah 2 Tahun Berjuang Melawan HIV/AIDS	2010-01-14	Kompas	27	Metropolitan	Kesehatan	HIV-Aids	Negatif
1759	6584	Konsultasi AIDS di Puskesmas	2010-02-24	Kompas	21	Metropolitan	Kesehatan	HIV-Aids	Positif
1760	4296	400 Kasus HIV/AIDS di Jakpus	2010-07-26	Kompas	24	Metropolitan	Kesehatan	HIV-Aids	Negatif
1761	4457	Malapraktik, Satu Tewas	2010-01-26	Kompas	26	Metropolitan	Kriminalitas	Malapraktik	Negatif
1762	4464	Malapraktik, Tiga Wanita Ditangkap	2010-01-27	Kompas	21	Metropolitan	Kriminalitas	Malapraktik	Negatif
1763	7154	RSIA Hermina Diadukan ke Polda	2010-04-30	Kompas	22	Metropolitan	Kesehatan	Malapraktik	Negatif
1764	6758	RSCM Tambah Tempat Pelayanan Informasi	2010-03-09	Kompas	21	Metropolitan	Kesehatan	Pelayanan	Positif
1765	7126	Cegah Rabies dengan Vaksinasi Gratis	2010-04-24	Kompas	21	Metropolitan	Kesehatan	Rabies	Positif
1766	6605	TB Gramedia Sumbang PMI	2010-05-22	Kompas	24	Metropolitan	Kesehatan	Donor Darah	Positif
1767	4854	PMI Buka Gerai di Tanah Abang	2010-07-17	Kompas	26	Metropolitan	Kesehatan	Donor Darah	Positif
1768	6065	RSKD Duren Sawit Tidak Tolak Pasien	2010-06-02	Kompas	21	Metropolitan	Kesehatan	RSKD	Negatif
1769	5729	Sekitar 1.000 Warga Kena ISPA Tiap Tahun	2010-06-21	Kompas	22	Metropolitan	Kesehatan	ISPA	Negatif
1770	5069	Delapan Puskesmas Terima ISO 9001-2008	2010-07-15	Kompas	21	Metropolitan	Kesehatan	Puskesmas	Positif
1771	6134	Densus Gerebek Koja	2009-08-07	Kompas	21	Metropolitan	Keamanan	Terorisme	Positif
1772	6152	DKI Persempit Gerak Teroris	2009-08-12	Kompas	24	Metropolitan	Keamanan	Terorisme	Positif
1773	6161	Waspada! Sekitar Kita	2009-08-14	Kompas	26	Metropolitan	Keamanan	Terorisme	Positif
1774	6168	Poli Enggan Sebarkan Foto Para Buronan	2009-08-15	Kompas	21	Metropolitan	Keamanan	Terorisme	Negatif
1775	6184	Selalu Membawa Laptop	2009-08-20	Kompas	21	Metropolitan	Keamanan	Terorisme	Negatif
1776	6202	Ada Penghubung Dana	2009-08-24	Kompas	21	Metropolitan	Keamanan	Terorisme	Positif
1777	6234	Industri Hotel di Jakarta Pulih, Tak Terpengaruh Bom	2009-08-28	Kompas	24	Metropolitan	Keamanan	Terorisme	Positif
1778	6241	Pemeriksaan Akan Ural Mata Rantai	2009-08-31	Kompas	26	Metropolitan	Keamanan	Terorisme	Positif
1779	5905	Ada Surat Pernyataan Tidak Keberatan	2009-09-09	Kompas	21	Metropolitan	Keamanan	Terorisme	Positif
1780	5991	Tiga Orang Jadi Tersangka	2009-09-25	Kompas	24	Metropolitan	Keamanan	Terorisme	Positif
1781	6016	Ada Rencana Pengeboman Berseri	2009-09-30	Kompas	26	Metropolitan	Keamanan	Terorisme	Negatif

1782	5553	Serpihan Peluru Masih Bersarang di Paha	2009-10-03	Kompas	21	Metropolitan	Keamanan	Terorisme	Positif
1783	5191	Nelayan Ditangkap karena Miliki Bahan Peledak	2009-11-07	Kompas	21	Metropolitan	Keamanan	Terorisme	Positif
1784	5203	Dalam 100 Hari, Badan Antiteror Terbentuk	2009-11-10	Kompas	24	Metropolitan	Keamanan	Terorisme	Positif
1785	6507	PBHI Protes Penjemputan Paksa	2010-02-15	Kompas	26	Metropolitan	Keamanan	Terorisme	Negatif
1786	6596	Perburuan Teroris Belum Berakhir	2010-02-27	Kompas	21	Metropolitan	Keamanan	Terorisme	Positif
1787	6989	Diduga Teroris, 12 Orang Ditangkap	2010-05-08	Kompas	28	Metropolitan	Keamanan	Terorisme	Positif
1788	6921	Polisi Tewaskan 5 Orang	2010-05-14	Kompas	27	Metropolitan	Keamanan	Terorisme	Positif
1789	6770	Reza Merasa Dijebak	2010-05-20	Kompas	28	Metropolitan	Keamanan	Terorisme	Positif
1790	6620	Ancaman hukuman Reza Bisa Ringan jika Kooperatif	2010-05-21	Kompas	28	Metropolitan	Keamanan	Terorisme	Positif
1791	6306	10 Orang Ditetapkan sebagai Tersangka	2010-05-26	Kompas	28	Metropolitan	Keamanan	Terorisme	Positif
1792	6037	JAT Diduga Berperan Mendanal	2010-06-04	Kompas	26	Metropolitan	Keamanan	Terorisme	Positif
1793	5317	Tiga Bom Molotov Dilemparkan ke "Tempo"	2010-07-07	Kompas	27	Metropolitan	Keamanan	Terorisme	Negatif
1794	5225	Polisi Kumpulkan Bukti dan Saksi	2010-07-08	Kompas	21	Metropolitan	Keamanan	Terorisme	Negatif
1795	5086	Ditemukan Mortir di Tanjung Priok	2010-07-14	Kompas	24	Metropolitan	Keamanan	Terorisme	Positif
1796	2662	Korban Masih Menjalani Pemulihan	2010-08-05	Kompas	26	Metropolitan	Keamanan	Terorisme	Negatif
1797	2693	Polisi Jangan Terlalu Sensitif	2010-08-18	Kompas	21	Metropolitan	Keamanan	Terorisme	Negatif
1798	5763	Ancol Didemo Sopir Taksi	2009-10-26	Kompas	27	Metropolitan	Keamanan	Demonstrasi	Netral
1799	5772	Unjuk Rasa Ricuh, Enam Polisi Terlika	2009-10-28	Kompas	21	Metropolitan	Keamanan	Demonstrasi	Negatif
1800	5789	Jalan Ditutup, Warga Marah	2009-10-29	Kompas	24	Metropolitan	Keamanan	Demonstrasi	Negatif
1801	4572	Kapolda Jamin Aman	2009-12-09	Kompas	21	Metropolitan	Keamanan	Demonstrasi	Positif
1802	4452	Pendemo Minta Polisi Mengamankan	2010-01-26	Kompas	26	Metropolitan	Keamanan	Demonstrasi	Positif
1803	4466	Jangan Khawatirkan Demonstrasi Rusuh	2010-01-27	Kompas	25	Metropolitan	Keamanan	Demonstrasi	Positif
1804	4471	Pebisnis Tetap Beraktivitas	2010-01-28	Kompas	25	Metropolitan	Keamanan	Demonstrasi	Positif
1805	4479	Glodok Tetap Ramal	2010-01-29	Kompas	27	Metropolitan	Keamanan	Demonstrasi	Positif
1806	6640	Kapolda Ancam Bubarkan Demo	2010-03-02	Kompas	27	Metropolitan	Keamanan	Demonstrasi	Positif
1807	6771	Lokal Demonstrasi Dibatasi	2010-03-11	Kompas	21	Metropolitan	Keamanan	Demonstrasi	Positif
1808	7168	17 Elemen Akan Demo	2010-05-01	Kompas	24	Metropolitan	Keamanan	Demonstrasi	Netral
1809	6936	Unjuk Rasa Saat Libur Nasional Dilarang	2010-05-11	Kompas	28	Megapolitan	Keamanan	Demonstrasi	Positif
1810	6222	Polda Metro Jaya Kerahkan 8.000 Polisi	2009-08-27	Kompas	26	Metropolitan	Keamanan	Pengamanan	Positif
1811	6243	Keamanan Lingkungan Tetap Wajib Dijaga	2009-08-31	Kompas	27	Metropolitan	Keamanan	Pengamanan	Positif
1812	5921	Posko Keamanan Dislegakan	2009-09-12	Kompas	23	Metropolitan	Keamanan	Pengamanan	Positif
1813	1956	Keamanan Lebaran	2010-08-31	Kompas	25	Metropolitan	Keamanan	Pengamanan	Positif

1814	4795	750 Polisi Amankan Natal-Tahun Baru di Jakpus	2009-12-15	Kompas	21	Metropolitan	Keamanan	Pengamana Positif
1815	5037	Pemprov DKI dan Polda Siapkan 15.278 Petugas	2009-12-22	Kompas	24	Metropolitan	Keamanan	Pengamana Positif
1816	6138	Sebagian Jalan di Jakarta Ditutup	2009-08-08	Kompas	21	Metropolitan	Kebudayaan & Pariwisata	Festival Dae Positif
1817	4815	Pelanggi Keluarga di Kemang	2009-12-19	Kompas	21	Metropolitan	Kebudayaan & Pariwisata	Festival Dae Positif
1818	6169	Ondel-ondel dan Para Ekspatriat	2009-08-15	Kompas	26	Metropolitan	Kebudayaan & Pariwisata	Festival Dae Positif
1819	6903	Makanan Zadol yang Diburu Para Penggemarnya	2010-05-17	Kompas	28	Metropolitan	Kebudayaan & Pariwisata	Festival Dae Positif
1820	5115	Minggu, Layang-Layang di Langit Monas	2010-07-09	Kompas	28	Metropolitan	Kebudayaan & Pariwisata	Festival Dae Positif
1821	5109	Tiga Festival untuk Menghibur Rakyat	2010-07-12	Kompas	28	Metropolitan	Kebudayaan & Pariwisata	Festival Dae Positif
1822	5651	Festival Passer Baroe Resmi Dibuka	2010-06-26	Kompas	27	Metropolitan	Kebudayaan & Pariwisata	Festival Dae Positif
1823	5644	Wajah Pasar Baru dalam Festival	2010-06-28	Kompas	28	Metropolitan	Kebudayaan & Pariwisata	Festival Dae Positif
1824	6029	Warga Gelar Cipete Vaganza	2010-06-05	Kompas	26	Metropolitan	Kebudayaan & Pariwisata	Festival Dae Positif
1825	6165	Jak-Japan Matsuri Akan Digelar Oktober	2009-08-14	Kompas	21	Metropolitan	Kebudayaan & Pariwisata	Festival Dae Positif
1826	5927	Sayang, Belum Ada Pembinaan Terintegrasi	2009-09-14	Kompas	21	Metropolitan	Kebudayaan & Pariwisata	Destinasi W Negatif
1827	5688	Wisata Pesisir Belum Populer	2009-10-19	Kompas	26	Metropolitan	Kebudayaan & Pariwisata	Destinasi W Negatif
1828	5752	Kreasi Remaja Urban di Ancol	2009-10-24	Kompas	28	Metropolitan	Kebudayaan & Pariwisata	Destinasi W Positif
1829	5231	Dufan Diskon 50 Persen	2009-11-11	Kompas	25	Metropolitan	Kebudayaan & Pariwisata	Destinasi W Positif
1830	5352	Tempat Wisata di DKI Ramal Peningjunj	2009-11-28	Kompas	28	Metropolitan	Kebudayaan & Pariwisata	Destinasi W Positif
1831	4575	Tujuan Wisata Tanpa Dinas Kebersihan	2009-12-10	Kompas	21	Metropolitan	Kebudayaan & Pariwisata	Destinasi W Negatif
1832	5041	Masih Berkutat pada Kemiskinan	2009-12-23	Kompas	21	Metropolitan	Kebudayaan & Pariwisata	Destinasi W Negatif
1833	4473	Dufan Putar Film Baru	2010-01-28	Kompas	26	Metropolitan	Kebudayaan & Pariwisata	Destinasi W Positif
1834	6740	Penyajian Wisata Sejarah Monoton	2010-03-08	Kompas	25	Metropolitan	Kebudayaan & Pariwisata	Destinasi W Negatif
1835	6795	"Nonton" Layar Tancap Raksasa di Museum Fatahillah	2010-03-15	Kompas	28	Metropolitan	Kebudayaan & Pariwisata	Destinasi W Positif
1836	7171	Bertualang ke Teluk Jakarta	2010-05-01	Kompas	21	Metropolitan	Kebudayaan & Pariwisata	Destinasi W Positif
1837	6888	Jakarta Belum Jadi Tujuan Wisata	2010-05-19	Kompas	28	Metropolitan	Kebudayaan & Pariwisata	Destinasi W Negatif
1838	6589	Sehat di Taman Rekreasi	2010-05-22	Kompas	27	Metropolitan	Kebudayaan & Pariwisata	Destinasi W Positif
1839	6602	Berterialah Kamu Sekeras Mungkin..!	2010-05-22	Kompas	27	Metropolitan	Kebudayaan & Pariwisata	Destinasi W Positif
1840	6021	Ancol Perkenalkan Kolam Apung	2010-06-07	Kompas	28	Metropolitan	Kebudayaan & Pariwisata	Destinasi W Positif
1841	4483	Kedal Kopl Tanpa "Simulakra"	2010-01-30	Kompas	25	Metropolitan	Kebudayaan & Pariwisata	Wisata Kulit Positif
1842	4486	"Koffie Mantep, Harganya Djoedjoer"	2010-01-30	Kompas	25	Metropolitan	Kebudayaan & Pariwisata	Wisata Kulit Positif
1843	5442	Rasa Jajanan Tepi Jalan	2010-07-05	Kompas	26	Metropolitan	Kebudayaan & Pariwisata	Wisata Kulit Positif
1844	4846	Aroma Sedap di Emperan	2010-07-17	Kompas	27	Metropolitan	Kebudayaan & Pariwisata	Wisata Kulit Positif
1845	4848	Inovasi Unik dari Bahan Stroberi	2010-07-17	Kompas	27	Metropolitan	Kebudayaan & Pariwisata	Wisata Kulit Positif

1846	4209	Bir Pletok di Jalan Jaksa	2010-07-31	Kompas	25	Editorial & Opini	Kebudayaan & Pariwisata	Wisata Kuliah	Positif
1847	6964	Membuat Wayang Suket di Museum Wayang	2010-04-01	Kompas	26	Metropolitan	Kebudayaan & Pariwisata	Museum	Positif
1848	6276	Ke Museum Kita Membatik	2010-05-29	Kompas	26	Metropolitan	Kebudayaan & Pariwisata	Museum	Positif
1849	6278	Telepon Dulu, Baru ke Museum	2010-05-29	Kompas	28	Metropolitan	Kebudayaan & Pariwisata	Museum	Positif
1850	6272	Museum Bahari Tidak Punya Satpam	2010-05-31	Kompas	27	Metropolitan	Kebudayaan & Pariwisata	Museum	Negatif
1851	6140	Perupa Butuh Lebih Banyak Ajang Penghargaan Karya	2009-08-10	Kompas	25	Metropolitan	Kebudayaan & Pariwisata	Seni Pertun	Negatif
1852	5517	Akrobatik Sirkus nan Memukau	2010-07-03	Kompas	27	Metropolitan	Kebudayaan & Pariwisata	Seni Pertun	Positif
1853	5519	Atraksi Keberanian sejak Romawi Kuno	2010-07-03	Kompas	26	Metropolitan	Kebudayaan & Pariwisata	Seni Pertun	Positif
1854	6614	Festival Sirkus Internasional	2010-05-21	Kompas	27	Metropolitan	Kebudayaan & Pariwisata	Seni Pertun	Positif
1855	5427	Ketika Bali dan Betawi Bersatu di Ancol	2010-07-05	Kompas	26	Metropolitan	Kebudayaan & Pariwisata	Seni Pertun	Positif
1856	6733	DKI Jakarta Sult Tarik Turis dari Bangkok	2010-05-21	Kompas	26	Metropolitan	Kebudayaan & Pariwisata	Wisatawan	Negatif
1857	5952	Hotel Slapkan Promosi	2009-09-16	Kompas	27	Metropolitan	Kebudayaan & Pariwisata	Okupansi	Positif
1858	6212	Pengelola Mal Janji Sedilakan Parkiran Sepeda	2009-08-26	Kompas	21	Metropolitan	Tata Bangunan	Fasilitas Sep	Positif
1859	5969	Baru 20 Gedung di Jakarta Punya Fasilitas	2009-09-18	Kompas	21	Metropolitan	Tata Bangunan	Fasilitas Sep	Negatif
1860	5880	Gedung di Jakarta Aman	2009-09-04	Kompas	23	Metropolitan	Tata Bangunan	Gedung Am	Positif
1861	4767	Periksa Ulang Tempat Hiburan	2009-12-11	Kompas	28	Metropolitan	Tata Bangunan	Antisipasi K	Positif
1862	4825	168 Tempat Hiburan Diperingatkan	2009-12-19	Kompas	26	Metropolitan	Tata Bangunan	Antisipasi K	Positif
1863	5902	Klinik Kesehatan Gratis Diwajibkan	2009-09-09	Kompas	21	Metropolitan	Tata Bangunan	Fasilitas Kes	Positif
1864	6176	Misteri Pembongkaran Gedung Proklamasi	2009-08-18	Kompas	22	Metropolitan	Tata Bangunan	Bangunan C	Negatif
1865	5583	Menara Sejarah Maritim Miring	2009-10-07	Kompas	21	Metropolitan	Tata Bangunan	Bangunan C	Negatif
1866	5568	Pembangunan Kota Jangan Lupa Sejarah	2009-10-05	Kompas	23	Metropolitan	Tata Bangunan	Bangunan C	Positif
1867	5596	Menara Sejarah Maritim Dikonsevasi Tahun 2011	2009-10-08	Kompas	28	Metropolitan	Tata Bangunan	Bangunan C	Positif
1868	5760	Lukisan Hendra di Jembatan Hitam	2009-10-26	Kompas	27	Metropolitan	Tata Bangunan	Bangunan C	Netral
1869	4535	Tahun 2012, Kota Tua Jadi Pusat Industri Kreatif	2009-12-04	Kompas	23	Metropolitan	Tata Bangunan	Bangunan C	Positif
1870	4555	Di Tepian Kali Besar	2009-12-07	Kompas	21	Metropolitan	Tata Bangunan	Bangunan C	Positif
1871	4784	Situs Perang Napoleon di Asia Terbengkalai	2009-12-14	Kompas	21	Metropolitan	Tata Bangunan	Bangunan C	Negatif
1872	5049	Dari Ceylon, Betawi, hingga Pasar Tekstil	2009-12-24	Kompas	23	Metropolitan	Tata Bangunan	Bangunan C	Positif
1873	5117	Kembalikan Pamor "Queen of the East"	2009-12-28	Kompas	28	Metropolitan	Tata Bangunan	Bangunan C	Negatif
1874	4419	Bentuk Bangunan Gereja agar Dikembalikan	2010-07-23	Kompas	26	Metropolitan	Tata Bangunan	Bangunan C	Negatif
1875	1639	Diduga Situs Benteng Kuno Kota Tua	2010-08-05	Kompas	21	Metropolitan	Tata Bangunan	Bangunan C	Positif
1876	2672	Penelitian Makam Eks TPU Dobo di Koja	2010-08-09	Kompas	22	Metropolitan	Tata Bangunan	Bangunan C	Positif
1877	5709	Uma Pasar Jadi Hotel	2009-10-20	Kompas	21	Metropolitan	Tata Bangunan	Renovasi Ba	Negatif

1878	5722	Jangan Gegabah Ubah Pasar Tradisional	2009-10-21	Kompas	23	Metropolitan	Tata Bangunan	Renovasi Ba	Negatif
1879	5737	Sudah 10 Investor Tertarik Masuk	2009-10-23	Kompas	28	Metropolitan	Tata Bangunan	Renovasi Ba	Positif
1880	5333	Fauzi: Kembalikan Kejayaan Pasar Senen	2009-11-24	Kompas	27	Metropolitan	Tata Bangunan	Renovasi Ba	Positif
1881	4799	25 Kantor Lurah Tidak Layak	2009-12-16	Kompas	28	Metropolitan	Tata Bangunan	Renovasi Ba	Negatif
1882	6774	Sebanyak 30 Pasar Akan Diremajakan	2010-03-11	Kompas	26	Metropolitan	Tata Bangunan	Renovasi Ba	Positif
1883	6968	Lokasi TPS Penting bagi Pedagang	2010-04-03	Kompas	25	Metropolitan	Tata Bangunan	Renovasi Ba	Positif
1884	7020	Pasar Perlu Direnovasi	2010-04-09	Kompas	28	Metropolitan	Tata Bangunan	Renovasi Ba	Positif
1885	5267	Sebagian Pedagang Mulai Mendaftar	2009-11-17	Kompas	27	Metropolitan	Tata Bangunan	Relokasi Pe	Positif
1886	4790	Pedagang Lama Minta Kepastian Harga Kios	2009-12-15	Kompas	28	Metropolitan	Tata Bangunan	Relokasi Pe	Negatif
1887	4797	DPRD: Beri Kepastian Pedagang	2009-12-16	Kompas	26	Metropolitan	Tata Bangunan	Relokasi Pe	Negatif
1888	5033	DPRD: Gelar Pertemuan Tripartit	2009-12-22	Kompas	21	Metropolitan	Tata Bangunan	Relokasi Pe	Positif
1889	4365	Penempatan Kios Lorong 104 Kacau	2010-01-19	Kompas	23	Metropolitan	Tata Bangunan	Relokasi Pe	Negatif
1890	6790	Pedagang Tak Dianggap Aset	2010-03-15	Kompas	28	Metropolitan	Tata Bangunan	Relokasi Pe	Negatif
1891	6842	Pedagang dan Petugas "Kucing-kucingan"	2010-03-23	Kompas	27	Metropolitan	Tata Bangunan	Relokasi Pe	Negatif
1892	6869	Bangunan Pasar Senen Dipakai Lagi	2010-03-26	Kompas	28	Metropolitan	Tata Bangunan	Relokasi Pe	Positif
1893	6885	Pedagang Mulai Dipindah	2010-03-29	Kompas	26	Metropolitan	Tata Bangunan	Relokasi Pe	Positif
1894	6954	Pedagang Bertahan di Kios Lama	2010-03-31	Kompas	25	Metropolitan	Tata Bangunan	Relokasi Pe	Positif
1895	6277	Pedagang Mayestik Menolak Pindah	2010-05-29	Kompas	28	Metropolitan	Tata Bangunan	Relokasi Pe	Negatif
1896	6022	Sarana Belum Lengkap	2010-06-07	Kompas	27	Metropolitan	Tata Bangunan	Relokasi Pe	Negatif
1897	5635	Kios Dagang Disewakan	2010-06-28	Kompas	28	Metropolitan	Tata Bangunan	Relokasi Pe	Negatif
1898	4698	Pedagang Tuntut Gerbang Dibuka	2010-07-20	Kompas	26	Metropolitan	Tata Bangunan	Relokasi Pe	Negatif
1899	6119	Akta Gratis untuk Anak Keluarga Miskin	2009-08-03	Kompas	24	Metropolitan	Kependudukan	Akta Kelahir	Positif
1900	6882	1.500 Akta Kelahiran Akan Dibagikan secara Gratis	2010-03-29	Kompas	25	Metropolitan	Kependudukan	Akta Kelahir	Positif
1901	5981	Warga Keberatan Bayar Biaya Pembuatan Akta	2010-06-08	Kompas	27	Metropolitan	Kependudukan	Akta Kelahir	Negatif
1902	5969	Kemudahan bagi Warga Miskin	2010-06-09	Kompas	26	Metropolitan	Kependudukan	Akta Kelahir	Positif
1903	5633	Warga Belum Tahu Kemudahan Urus Akta	2010-06-28	Kompas	28	Metropolitan	Kependudukan	Akta Kelahir	Negatif
1904	5997	Identitas Tunggal di DKI Siap 2010	2009-09-26	Kompas	24	Metropolitan	Kependudukan	Akta Kelahir	Positif
1905	6204	Wall Kota: Perketat Penerbitan KTP	2009-08-25	Kompas	25	Metropolitan	Kependudukan	KTP	Positif
1906	4156	Pelayanan KTP Keliling Dilakukan di 5 Daerah	2010-01-02	Kompas	21	Metropolitan	Kependudukan	KTP	Positif
1907	4170	Belum Semua KTP Pakal Foto Digital	2010-01-04	Kompas	22	Metropolitan	Kependudukan	KTP	Negatif
1908	6434	Jakarta Pusat Bikin Pelayanan KTP Malam	2010-02-03	Kompas	24	Metropolitan	Kependudukan	KTP	Positif
1909	6477	Tiga Pasang Pengantin Dinikahkan di Senen	2010-02-10	Kompas	25	Metropolitan	Kependudukan	KTP	Positif

1910	7150	39 Warga Pasar Baru Akses KTP Keilling	2010-05-03	Kompas	27	Metropolitan	Kependudukan	KTP	Positif
1911	6561	Layanan KTP Diminati Warga Asing	2010-05-24	Kompas	26	Metropolitan	Kependudukan	KTP	Positif
1912	6110	500.000 Warga Jakarta Punya Nomor Induk Nasional	2010-05-31	Kompas	28	Metropolitan	Kependudukan	KTP	Positif
1913	1663	KTP Gratis untuk Pelajar SMA	2010-08-06	Kompas	21	Metropolitan	Kependudukan	KTP	Positif
1914	6159	Jakarta Masih Rawan Penyusup	2009-08-13	Kompas	22	Metropolitan	Kependudukan	Operasi Yus	Negatif
1915	6162	Tidak Berdampak dan Tak Ada Efek Jera	2009-08-14	Kompas	24	Metropolitan	Kependudukan	Operasi Yus	Positif
1916	6164	Operasi KTP Digelar	2009-08-14	Kompas	25	Metropolitan	Kependudukan	Operasi Yus	Positif
1917	6189	Operasi Yustisi Jaring PSK Boker	2009-08-20	Kompas	27	Metropolitan	Kependudukan	Operasi Yus	Positif
1918	5934	Operasi Yustisi di Permukiman Penduduk	2009-09-15	Kompas	26	Metropolitan	Kependudukan	Operasi Yus	Positif
1919	5988	DKI Slapkan Razia Pemandang	2009-09-24	Kompas	28	Metropolitan	Kependudukan	Operasi Yus	Positif
1920	5649	Punya KTP Pun Tetap Dijaring	2009-10-16	Kompas	21	Metropolitan	Kependudukan	Operasi Yus	Negatif
1921	5652	1.155 Orang Terjaring Operasi	2009-10-16	Kompas	22	Metropolitan	Kependudukan	Operasi Yus	Positif
1922	5692	Polisi Jaring 16 WN China, 9 Diancam Dideportasi	2009-10-19	Kompas	24	Metropolitan	Kependudukan	Operasi Yus	Positif
1923	5716	Tujuh Warga Negara RRC Dideportasi	2009-10-20	Kompas	25	Metropolitan	Kependudukan	Operasi Yus	Positif
1924	5796	Sebanyak 1.106 Orang Terjaring Operasi	2009-10-30	Kompas	27	Metropolitan	Kependudukan	Operasi Yus	Positif
1925	5170	Intensifkan Operasi KTP di Apartemen	2009-11-05	Kompas	26	Metropolitan	Kependudukan	Operasi Yus	Positif
1926	5300	128 Warga Terjaring Operasi Yustisi Kependudukan	2009-11-20	Kompas	28	Metropolitan	Kependudukan	Operasi Yus	Positif
1927	5847	Imigran Gela	2010-06-10	Kompas	28	Metropolitan	Kependudukan	Operasi Yus	Positif
1928	4858	Ratusan Orang Terjaring Operasi KTP	2010-07-16	Kompas	25	Metropolitan	Kependudukan	Operasi Yus	Positif
1929	7153	Masyarakat Diharapkan Bisa Bekerja Sama	2010-05-03	Kompas	28	Metropolitan	Kependudukan	Sensus Pend	Positif
1930	7015	Petugas Sensus Kerja Malam	2010-05-06	Kompas	28	Metropolitan	Kependudukan	Sensus Pend	Positif
1931	6919	Dua Petugas Sensus Diserang Tuhun Anjing	2010-05-14	Kompas	26	Metropolitan	Kependudukan	Sensus Pend	Negatif
1932	6070	Banyak Penghuni Apartemen Tolak Sensus	2010-06-01	Kompas	28	Metropolitan	Kependudukan	Sensus Pend	Negatif
1933	5707	Petugas Sensus Belum Dibayar	2010-06-22	Kompas	26	Metropolitan	Kependudukan	Sensus Pend	Negatif
1934	5144	Menteng Pakai NIK Tunggal	2009-11-02	Kompas	27	Metropolitan	Kependudukan	NIK Tunggal	Positif
1935	4531	Layanan KB di Jakarta Pusat Lewat SMS	2010-07-23	Kompas	28	Metropolitan	Kependudukan	Program KB	Positif
1936	6132	Reorganisasi di Kelurahan Belum Efektif	2009-08-07	Kompas	21	Metropolitan	Biokrasi Daerah	Kinerja Biro	Negatif
1937	6172	Jam Kerja PNS Dikurangi	2009-08-15	Kompas	22	Metropolitan	Biokrasi Daerah	Kinerja Biro	Negatif
1938	5992	Sanksi bagi PNS Bolos	2009-09-25	Kompas	21	Metropolitan	Biokrasi Daerah	Kinerja Biro	Positif
1939	5996	PNS Terkena Penurunan Pangkat	2009-09-26	Kompas	24	Metropolitan	Biokrasi Daerah	Kinerja Biro	Positif
1940	5600	Tetapkan Aturan Dasar, Bekerja Sesuai Program Kerja	2009-10-09	Kompas	21	Metropolitan	Biokrasi Daerah	Kinerja Biro	Negatif
1941	4497	Jakpus Raih Swasti Saba Wiwerda	2009-12-01	Kompas	22	Metropolitan	Biokrasi Daerah	Kinerja Biro	Positif

1942	5057	Layanan Publik Siaga	2009-12-26	Kompas	21	Metropolitan	Birokrasi Daerah	Kinerja Biro	Positif
1943	4484	Fauzi: Segera Perbaiki Atap Bocor di RSUD Koja	2010-01-30	Kompas	21	Metropolitan	Birokrasi Daerah	Kinerja Biro	Positif
1944	6419	Wall Kota Jakarta Pusat Tegur Pimpinan SKPD	2010-02-01	Kompas	24	Metropolitan	Birokrasi Daerah	Kinerja Biro	Positif
1945	6792	Pengabdian Pamgat sampai Tuntas	2010-03-15	Kompas	26	Metropolitan	Birokrasi Daerah	Kinerja Biro	Positif
1946	6821	Petugas Satpol PP Dikenal Sanksi	2010-03-19	Kompas	21	Metropolitan	Birokrasi Daerah	Kinerja Biro	Positif
1947	7026	Taman Kota Tak Terjaga	2010-05-06	Kompas	22	Metropolitan	Birokrasi Daerah	Kinerja Biro	Negatif
1948	6922	Satpol PP Perlu Prosedur Standar Operasional	2010-05-14	Kompas	21	Metropolitan	Birokrasi Daerah	Kinerja Biro	Negatif
1949	4237	Laporan Keuangan DKI Belum Membalik	2010-07-29	Kompas	27	Metropolitan	Birokrasi Daerah	Kinerja Biro	Negatif
1950	6199	Burhanuddin, Bupati Kepulauan Seribu	2009-08-22	Kompas	27	Metropolitan	Birokrasi Daerah	Mutasi Biro	Positif
1951	7079	Kepala Satpol PP Dicipot Sementara	2010-04-17	Kompas	28	Metropolitan	Birokrasi Daerah	Mutasi Biro	Positif
1952	6900	Kepala Satpol PP DKI Diganti	2010-05-17	Kompas	28	Metropolitan	Birokrasi Daerah	Mutasi Biro	Positif
1953	6026	DKI Mutasikan 27 Pejabatnya	2010-06-05	Kompas	27	Metropolitan	Birokrasi Daerah	Mutasi Biro	Netral
1954	1722	Wall Kota Jakarta Barat Dilantik	2010-08-11	Kompas	27	Metropolitan	Birokrasi Daerah	Mutasi Biro	Netral
1955	6149	Pemangkas Izin Dijuji Coba di Jakpus	2009-08-12	Kompas	21	Metropolitan	Birokrasi Daerah	Pelayanan	Positif
1956	5976	Klarifikasi Gaji Ke-13 PNS Pemprov DKI Jakarta	2009-09-19	Kompas	27	Metropolitan	Birokrasi Daerah	Tunjangan	Negatif
1957	5188	Pemprov DKI Anggarkan Rp 826,13 Miliar untuk Kelurahan	2009-11-07	Kompas	27	Metropolitan	Anggaran Daerah	Tunjangan	Positif
1958	5757	Pemprov DKI Buka Lowongan 3.168 PNS Baru	2009-10-24	Kompas	28	Metropolitan	Birokrasi Daerah	Kepegawala	Positif
1959	6815	Karyawan Ambulans Minta Diangkat Jadi PNS	2010-03-19	Kompas	28	Metropolitan	Birokrasi Daerah	Kepegawala	Negatif
1960	7025	2.654 CPNS DKI Diterima, tetapi Belum Bekerja	2010-04-09	Kompas	27	Metropolitan	Birokrasi Daerah	Kepegawala	Negatif
1961	7029	Nomor Induk CPNS Turun Pekan Depan	2010-04-10	Kompas	27	Metropolitan	Birokrasi Daerah	Kepegawala	Positif
1962	4707	Dua Anggota Satpol PP Diusulkan Dipecat	2010-07-19	Kompas	28	Metropolitan	Birokrasi Daerah	Kepegawala	Positif
1963	6784	Satpol PP Didesak Buang Budaya Militeristik	2010-03-13	Kompas	27	Metropolitan	Birokrasi Daerah	Peningkatan	Positif
1964	7014	Fauzi Bowo: Saatnya Perbaiki Citra Satpol PP	2010-04-09	Kompas	28	Metropolitan	Birokrasi Daerah	Peningkatan	Positif
1965	7073	Satpol PP Harus Dievaluasi	2010-04-16	Kompas	28	Metropolitan	Birokrasi Daerah	Peningkatan	Positif
1966	7100	Satpol PP Muall Apel Siaga Hari Ini	2010-04-21	Kompas	27	Metropolitan	Birokrasi Daerah	Peningkatan	Positif
1967	7105	Satpol PP Diminta Bertugas	2010-04-22	Kompas	27	Metropolitan	Birokrasi Daerah	Peningkatan	Positif
1968	7167	Penertiban Dilanjutkan	2010-04-27	Kompas	27	Metropolitan	Birokrasi Daerah	Peningkatan	Positif
1969	7049	DPRD Dukung Tugas Satpol PP	2010-05-05	Kompas	28	Metropolitan	Birokrasi Daerah	Peningkatan	Positif
1970	5215	Masih Ada yang Mengutip	2010-07-08	Kompas	28	Metropolitan	Birokrasi Daerah	Peningkatan	Positif
1971	1637	KEKAYAAN PEJABAT - Fauzi Pejabat DKI Jakarta Pelling Kay	2010-08-05	Kompas	27	Metropolitan	Birokrasi Daerah	Kekayaan P	Negatif
1972	6114	Laporan Keuangan DKI Membalik meski Ada Kesalahan	2009-08-01	Kompas	21	Metropolitan	Anggaran Daerah	APBD	Negatif
1973	5929	Prioritaskan 5 Sektor	2009-09-14	Kompas	24	Metropolitan	Anggaran Daerah	APBD	Negatif

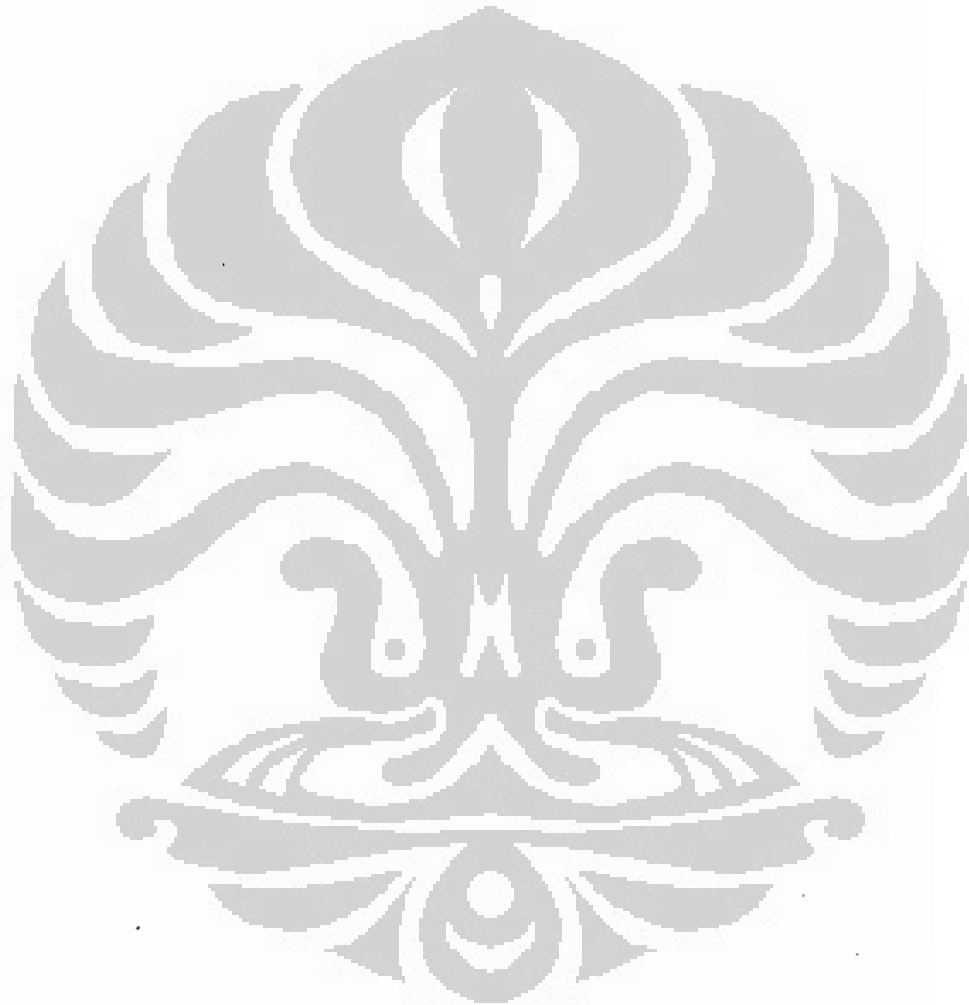
1974	5954	Rp 20 Miliar untuk Lampu Lalu Lintas	2009-09-16	Kompas	26	Metropolitan	Anggaran Daerah	APBD	netral
1975	5784	Pemprov Jakarta Naikkan Anggaran	2009-10-29	Kompas	21	Metropolitan	Anggaran Daerah	APBD	Positif
1976	5179	Belum Ada Terobosan Pemerintah yang Memuaskan Rakyat	2009-11-06	Kompas	22	Metropolitan	Anggaran Daerah	APBD	Negatif
1977	5187	Fauzi Bowo Kecewa	2009-11-07	Kompas	21	Metropolitan	Anggaran Daerah	APBD	Negatif
1978	4506	DPRD dan Pemprov DKI Satujud R APBD 2010	2009-12-02	Kompas	27	Metropolitan	Anggaran Daerah	APBD	Positif
1979	4512	DKI Perlu Ubah Sistem Keuangan	2009-12-03	Kompas	27	Metropolitan	Anggaran Daerah	APBD	Negatif
1980	4574	APBD DKI Naik, tetapi Perhubungan Turun	2010-07-22	Kompas	28	Metropolitan	Anggaran Daerah	APBD	Negatif
1981	4528	DPRD Pertanyakan Penurunan Pajak	2010-07-23	Kompas	28	Metropolitan	Anggaran Daerah	APBD	Negatif
1982	5609	Pajak "Online" Ditunda	2009-10-10	Kompas	27	Metropolitan	Anggaran Daerah	Sistem Adm	Negatif
1983	5629	Januari 2010, Sistem "Online" Mulai	2009-10-13	Kompas	27	Metropolitan	Anggaran Daerah	Sistem Adm	Negatif
1984	6133	DPRD Tolak Penambahan Modal ke KBN	2009-08-07	Kompas	27	Metropolitan	Anggaran Daerah	Aset Pemda	Negatif
1985	5868	Mobil Masih Dipakai	2009-09-03	Kompas	28	Metropolitan	Anggaran Daerah	Aset Pemda	Positif
1986	5878	Mobil Harus Kembali	2009-09-04	Kompas	28	Metropolitan	Anggaran Daerah	Aset Pemda	Positif
1987	5884	Mobil Tak Boleh Dibeli	2009-09-05	Kompas	21	Metropolitan	Anggaran Daerah	Aset Pemda	Positif
1988	6445	DPRD Tolak Monopoli Jaringan	2010-02-05	Kompas	24	Metropolitan	Anggaran Daerah	Aset Pemda	Negatif
1989	6877	Penjualan Kantor Wali Kota Jakbar Diduga Bermasalah	2010-03-27	Kompas	26	Metropolitan	Anggaran Daerah	Aset Pemda	Negatif
1990	7099	DPRD Meminta Dilelang	2010-05-04	Kompas	21	Metropolitan	Anggaran Daerah	Aset Pemda	Negatif
1991	6410	Pemprov DKI Meminta Bagi Keuntungan Tunai	2010-05-26	Kompas	22	Metropolitan	Anggaran Daerah	Aset Pemda	Positif
1992	6928	Lima Pajak DKI Bakal Naik	2010-05-12	Kompas	21	Metropolitan	Anggaran Daerah	Pajak Daerah	Negatif
1993	6913	Kenaikan Pajak Dikritik	2010-05-14	Kompas	26	Metropolitan	Anggaran Daerah	Pajak Daerah	Negatif
1994	6907	DPRD: Kenaikan Pajak Tidak bebani Warga	2010-05-15	Kompas	28	Metropolitan	Anggaran Daerah	Pajak Daerah	Negatif
1995	5311	PBB Jarkpus Baru Terealisasi 15,64 Persen	2010-07-07	Kompas	26	Metropolitan	Anggaran Daerah	Pajak Daerah	Negatif
1996	5616	Rusun Marunda Minim Fasilitas	2009-10-12	Kompas	28	Metropolitan	Pemukiman & Perumahan	Rumah Susu	Negatif
1997	5639	Lantai Dasar Rusun Sindang Dikosongkan	2009-10-14	Kompas	28	Metropolitan	Pemukiman & Perumahan	Rumah Susu	Negatif
1998	5703	Warga Tolak Pembangunan Rusunami	2009-10-20	Kompas	27	Metropolitan	Pemukiman & Perumahan	Rumah Susu	Negatif
1999	5726	Warga Resah Proyek Rusun Pesanggrahan	2009-10-22	Kompas	28	Metropolitan	Pemukiman & Perumahan	Rumah Susu	Negatif
2000	5742	Hentikan Proyek Rusunami	2009-10-23	Kompas	28	Metropolitan	Pemukiman & Perumahan	Rumah Susu	Negatif
2001	5301	DPRD: DKI Harus Siapkan Relokasi Penduduk	2009-11-21	Kompas	27	Metropolitan	Pemukiman & Perumahan	Rumah Susu	Negatif
2002	4178	Pagar Pembatas Rusun Perlu Diperaman	2010-01-05	Kompas	21	Metropolitan	Pemukiman & Perumahan	Rumah Susu	Negatif
2003	4194	Rumah Susun Seharusnya Aman dan Ramah bagi Anak	2010-01-07	Kompas	22	Metropolitan	Pemukiman & Perumahan	Rumah Susu	Negatif
2004	6415	DKI Bangun 10 Menara	2010-02-01	Kompas	24	Metropolitan	Pemukiman & Perumahan	Rumah Susu	Positif
2005	6583	Tidak Pas Lagi, UU Rusun Layak Direvisi	2010-02-24	Kompas	28	Metropolitan	Pemukiman & Perumahan	Rumah Susu	Negatif

2006	6884	Apartemen Tak Terawasi	2010-03-29	Kompas	25	Metropolitan	Pemukiman & Perumahan	Rumah Susun	Negatif
2007	4291	Enam Bulan Tinggal di Kolong Rusun	2010-07-26	Kompas	27	Metropolitan	Pemukiman & Perumahan	Rumah Susun	Negatif
2008	4773	DKI Harus Benahi Kampung Padat	2009-12-12	Kompas	22	Metropolitan	Pemukiman & Perumahan	Pemukiman	Positif
2009	6714	Jumlah Penghuni Rumah Detensi Kalideres Melebihi Kapasitas	2010-03-04	Kompas	22	Metropolitan	Pemukiman & Perumahan	Pemukiman	Negatif
2010	5599	Peraih Adipura Masih Kumuh	2010-06-29	Kompas	28	Metropolitan	Pemukiman & Perumahan	Pemukiman	Negatif
2011	1900	Penataan 95 RW Kumuh di Jakbar	2010-08-25	Kompas	22	Metropolitan	Pemukiman & Perumahan	Pemukiman	Negatif
2012	1937	"Losmen" di Teplan Kali Besar	2010-08-28	Kompas	25	Metropolitan	Pemukiman & Perumahan	Pemukiman	Netral
2013	6529	Warga Beting Minta Bentuk RT dan RW	2010-02-17	Kompas	22	Metropolitan	Pemukiman & Perumahan	RT / RW	Positif
2014	4320	DKI dan Pusat Sepakati Relokasi Penduduk Bantaran Kali	2010-01-12	Kompas	26	Metropolitan	Pemukiman & Perumahan	Pemukiman	Positif
2015	6210	Buruh KBN Demo	2009-08-25	Kompas	28	Metropolitan	Tenaga Kerja	Upah Pekerja	Negatif
2016	1712	Pekerja Tempat Hiburan Harus Tetap Diupah	2010-08-10	Kompas	28	Metropolitan	Tenaga Kerja	Upah Pekerja	Positif
2017	5807	Upah Minimum Provinsi Naik 4,5 Persen	2009-10-31	Kompas	27	Metropolitan	Tenaga Kerja	Upah Pekerja	Positif
2018	5717	Karyawan Unjuk Rasa Tuntut Pesangon	2009-10-20	Kompas	21	Metropolitan	Tenaga Kerja	Upah Pekerja	Negatif
2019	6420	Demo karena Puluhan Tahun Cuma Menjadi Buruh Kontraktor	2010-02-02	Kompas	22	Metropolitan	Tenaga Kerja	Buruh Kontraktor	Negatif
2020	6014	Daya Tampung Kecil	2009-09-30	Kompas	24	Metropolitan	Tenaga Kerja	Pencari Kerja	Negatif
2021	5202	Ada Tiga TKW Patah Tulang	2009-11-10	Kompas	28	Metropolitan	Tenaga Kerja	TKI	Negatif
2022	7155	Pollis Kejar Sponsor TKI di Bawah Umur	2010-05-03	Kompas	25	Metropolitan	Tenaga Kerja	TKI	Positif
2023	7145	Buruh TPK Koja Mogok	2010-05-03	Kompas	27	Metropolitan	Tenaga Kerja	Pemogokan	Negatif
2024	4397	240.000 Pekerja Mal Terancam	2010-07-24	Kompas	26	Metropolitan	Tenaga Kerja	PHK	Negatif
2025	6157	Pemprov DKI Tidak Diuntungkan	2009-08-13	Kompas	27	Metropolitan	BUMD	Kinerja BUMD	Negatif
2026	6883	13 BUMD Terancam Dijual	2010-03-29	Kompas	22	Metropolitan	BUMD	Penjualan BUMD	Negatif
2027	6947	LBH-YLKI Ajukan Keberatan kepada DKI	2010-03-31	Kompas	22	Metropolitan	BUMD	Penjualan BUMD	Negatif
2028	6957	DKI Tidak Akan Jual Tiga Rumah Sakit	2010-04-01	Kompas	28	Metropolitan	BUMD	Penjualan BUMD	Positif
2029	6996	PD Pasar Sulit Bersaling	2010-04-07	Kompas	28	Metropolitan	BUMD	PD Pasar Jaya	Negatif
2030	7008	Tidak Berubah, PD Pasar Hilang	2010-04-08	Kompas	27	Metropolitan	BUMD	PD Pasar Jaya	Negatif
2031	7034	PD Pasar Jaya Tidak Perlu Ubah Status	2010-04-10	Kompas	25	Metropolitan	BUMD	PD Pasar Jaya	Negatif
2032	6914	Ada Gambar Macan dan Pria Berkumis di Batu	2010-05-14	Kompas	28	Metropolitan	BUMD	PD Pasar Jaya	Negatif
2033	6231	Listriki Pulau Pramuka Mati Lagi	2009-08-28	Kompas	25	Metropolitan	Kelistrikan	Pemadaman	Negatif
2034	5158	Kemacetan karena Lampu Lalu Lintas Padam	2009-11-03	Kompas	26	Metropolitan	Kelistrikan	Pemadaman	Negatif
2035	5167	Listriki Padam, Warga Kecewa	2009-11-04	Kompas	27	Metropolitan	Kelistrikan	Pemadaman	Negatif
2036	5193	Sebagian Jakarta Tetap Akan Padam	2009-11-09	Kompas	25	Metropolitan	Kelistrikan	Pemadaman	Negatif
2037	5208	Listriki Padam, KRL Terganggu	2009-11-10	Kompas	28	Metropolitan	Kelistrikan	Pemadaman	Negatif

2038	5253	BBM untuk Genset Sulit	2009-11-16	Kompas	24	Metropolitan	Kelistrikan	Pemadama	Negatif
2039	5257	Padam Listrik, Ekonomi Terendam	2009-11-16	Kompas	23	Metropolitan	Kelistrikan	Pemadama	Negatif
2040	5265	Pembuat Kue Gigit Jari Kala Listrik Padam	2009-11-17	Kompas	25	Metropolitan	Kelistrikan	Pemadama	Negatif
2041	6219	94 Anggota Baru DPRD DKI Dilantik	2009-08-26	Kompas	25	Metropolitan	Politik	DPRD DKI Ja	Positif
2042	5924	Ferrial Sofyan Ketua DPRD DKI	2009-09-12	Kompas	26	Metropolitan	Politik	DPRD DKI Ja	Netral
2043	5966	Fraksi Demokrat Kuasai Komisi Strategis DPRD	2009-09-18	Kompas	25	Metropolitan	Politik	DPRD DKI Ja	Netral
2044	4765	ICW Kecam Kunjungan Kerja DPRD ke Bali	2009-12-11	Kompas	21	Metropolitan	Politik	DPRD DKI Ja	Negatif
2045	6916	Empat Partai Carl Kriteria Gubernur 2012	2010-05-14	Kompas	27	Metropolitan	Politik	Pemilukada	Netral
2046	5857	DKI Langgar HAM	2009-09-02	Kompas	26	Metropolitan	Peraturan & Kebijakan	Ketertiban	Negatif
2047	7043	Revisi Perda Pasar Disiapkan	2010-04-12	Kompas	28	Metropolitan	Peraturan & Kebijakan	Perda Pasar	Negatif
2048	7053	Matangkan Perubahan Perda	2010-04-13	Kompas	27	Metropolitan	Peraturan & Kebijakan	Perda Pasar	Positif
2049	6067	Pajak Hiburan Tetap Dinalikkan	2010-06-01	Kompas	28	Metropolitan	Peraturan & Kebijakan	Pajak Daerah	Positif
2050	6480	DKI Tolak Ayam Hidup	2010-02-11	Kompas	25	Metropolitan	Peternakan	Peredaran	Negatif
2051	6849	Pedagang Ayam Blokir Jalan	2010-03-24	Kompas	24	Metropolitan	Peternakan	Peredaran	Negatif
2052	6861	Konsumsi Ayam Kerepotan	2010-03-25	Kompas	27	Metropolitan	Peternakan	Peredaran	Negatif
2053	6871	Demo Pedagang Ayam Ricuh	2010-03-26	Kompas	25	Metropolitan	Peternakan	Peredaran	Negatif
2054	5130	Jakarta Nyaman, Masih Impian	2009-12-30	Kompas	26	Metropolitan	Kota Layak Huni	Kota Layak	Negatif

Lampiran 2.

Daftar Berita dan Tone Kota Surabaya



No.	ID.Berita	Judul	Tanggal	Media	Halaman	Rubrik	Kategori	Subkategori	Tone
1	6389	Kesadaran Anggota DPRD Rendah	2009-08-27	Kompas	B	Jawa Timur	Politik	DPD	Negatif
2	6390	Tak Berhak Panggil Penunggal Pajak	2009-08-27	Kompas	C	Jawa Timur	Politik	DPD	Negatif
3	6379	Keblinger Fasilitas, Abaikan Kualitas	2009-08-28	Kompas	B	Jawa Timur	Politik	DPD	Negatif
4	6704	PAN Tolak Ikut Demokrat	2009-09-02	Kompas	D	Jawa Timur	Politik	DPD	Netral
5	6698	Ambil Paksa Mobil Dinas	2009-09-03	Kompas	A	Jawa Timur	Politik	DPD	Negatif
6	6697	Sikap Fraksi Terbelah	2009-09-11	Kompas	A	Jawa Timur	Politik	DPD	Negatif
7	6688	Gubernur Tolak Temui Musyafak	2009-10-13	Kompas	C	Jawa Timur	Politik	DPD	Negatif
8	6676	Polemik Berlanjut, Musyafak Mengadu ke Polda	2009-10-14	Kompas	A	Jawa Timur	Politik	DPD	Negatif
9	6613	Musyafak Siap Melawan Wisnu	2009-11-06	Kompas	A	Jawa Timur	Politik	DPD	Negatif
10	6396	Biaya Perjalanan Dinas DPRD Membengkak	2009-12-11	Kompas	C	Jawa Timur	Politik	DPD	Negatif
11	6402	DPRD Enggan Ubah Tata Tertib	2009-12-17	Kompas	c	Jawa Timur	Politik	DPD	Negatif
12	6412	Tata Tertib DPRD Disahkan Ulang	2009-12-23	Kompas	B	Jawa Timur	Politik	DPD	Negatif
13	1676	Risma-Bambang Tetap Unggul	2010-08-06	Kompas	B	Jawa Timur	Politik	Pemilukada	Positif
14	6385	Peminat Calon Perseorangan Mulai Muncul	2009-08-06	Kompas	B	Jawa Timur	Politik	Pemilukada	Positif
15	6375	Calon Wali Kota Bisa Lebih dari 5 Pasang	2009-08-14	Kompas	c	Jawa Timur	Politik	Pemilukada	Positif
16	6392	Risma Saingi Arif Afandi	2009-08-19	Kompas	B	Jawa Timur	Politik	Pemilukada	Positif
17	6691	PDI-P Usulkan Bambang DH	2009-10-12	Kompas	B	Jawa Timur	Politik	Pemilukada	Positif
18	6638	Wisnu Wardhana Mengumbar Janji	2009-11-11	Kompas	C	Jawa Timur	Politik	Pemilukada	Negatif
19	6641	Demokrat Tunggu Survei	2009-11-17	Kompas	A	Jawa Timur	Politik	Pemilukada	Netral
20	6624	Ketergantungan PDI-P terhadap Bambang Dikritik	2009-11-20	Kompas	C	Jawa Timur	Politik	Pemilukada	Negatif
21	6411	Reklame Bebas Pajak	2009-12-23	Kompas	D	Jawa Timur	Politik	Pemilukada	Negatif
22	5506	Nasib Saleh-Bambang Mengambang	2010-01-13	Kompas	c	Jawa Timur	Politik	Pemilukada	Negatif
23	5508	KPU Tetapkan Tahapan Pemilu	2010-01-18	Kompas	B	Jawa Timur	Politik	Pemilukada	Positif
24	5504	PDI-P Klaim Gandeng PAN	2010-01-20	Kompas	c	Jawa Timur	Politik	Pemilukada	Netral
25	5474	Yusuf Husni Tolak Hasil Survei	2010-02-02	Kompas	A	Jawa Timur	Politik	Pemilukada	Netral
26	5494	PKS Tanggapi Dingin Arif Afandi	2010-02-04	Kompas	C	Jawa Timur	Politik	Pemilukada	Negatif
27	5499	Bakal Calon Partai Demokrat Merasa Tertipu	2010-02-05	Kompas	A	Jawa Timur	Politik	Pemilukada	Negatif
28	5464	Risma Terima Tawaran PDI-P	2010-02-08	Kompas	B	Jawa Timur	Politik	Pemilukada	Positif
29	5490	Dhimam Abror Dekati Sutadi	2010-02-11	Kompas	A	Jawa Timur	Politik	Pemilukada	Netral
30	5475	Perebutan Bakal Calon Makin Memanas	2010-02-13	Kompas	B	Jawa Timur	Politik	Pemilukada	Negatif
31	5463	Calon Independen Wajib Setor 88.090 KTP	2010-02-15	Kompas	C	Jawa Timur	Politik	Pemilukada	Negatif

32	5468	Periksa Daftar Pemilih Sementara	2010-02-16	Kompas	C	Jawa Timur	Politik	Pemilukada	Positif
33	5470	Bursa Independen Sepi Peminat	2010-02-16	Kompas	A	Jawa Timur	Politik	Pemilukada	Negatif
34	5472	Koalisi Demokrat dan Golkar Belum Final	2010-02-16	Kompas	B	Jawa Timur	Politik	Pemilukada	Netral
35	5478	Calon Perempuan, Elemen Menentukan	2010-02-17	Kompas	A	Jawa Timur	Politik	Pemilukada	Positif
36	5487	Calon Independen Serahkan Bukti Dukungan	2010-02-18	Kompas	A	Jawa Timur	Politik	Pemilukada	Positif
37	5496	Calon Independen Yakini Lolos	2010-02-19	Kompas	A	Jawa Timur	Politik	Pemilukada	Positif
38	5461	Abror Optimistis Dampingi Sutadi	2010-02-22	Kompas	A	Jawa Timur	Politik	Pemilukada	Positif
39	5465	Wisnu Siap Amankan Rekomendasi DPP	2010-02-23	Kompas	C	Jawa Timur	Politik	Pemilukada	Positif
40	5476	Ketika Perempuan Mencuri Hati Kaumnya	2010-02-24	Kompas	B	Jawa Timur	Politik	Pemilukada	Positif
41	5059	PDI-P Pertimbangan Golput	2010-03-01	Kompas	C	Jawa Timur	Politik	Pemilukada	Negatif
42	5015	Perempuan Calon Terlambat Muncul	2010-03-02	Kompas	B	Jawa Timur	Politik	Pemilukada	Negatif
43	5018	Martono Bantah Tawarkan Kompensasi	2010-03-02	Kompas	B	Jawa Timur	Politik	Pemilukada	Negatif
44	5010	Partai Politik Mulai Gencar Mencari Koalisi	2010-03-04	Kompas	A	Jawa Timur	Politik	Pemilukada	Netral
45	5009	Segera Laporkan Kekayaan	2010-03-05	Kompas	C	Jawa Timur	Politik	Pemilukada	Netral
46	5005	Rekomendasi DPP PDI-P Prioritaskan Nonkader	2010-03-08	Kompas	A	Jawa Timur	Politik	Pemilukada	Negatif
47	5003	Demokrat-Golkar Paling Siap	2010-03-09	Kompas	B	Jawa Timur	Politik	Pemilukada	Positif
48	4995	BF Sutadi Berpasangan dengan Maslian	2010-03-11	Kompas	A	Jawa Timur	Politik	Pemilukada	Positif
49	4990	Calon Perseorangan Lolos Pilkada Surabaya	2010-03-12	Kompas	B	Jawa Timur	Politik	Pemilukada	Positif
50	4984	Pemilihan Satu Putaran	2010-03-17	Kompas	B	Jawa Timur	Politik	Pemilukada	Netral
51	4977	Kepala Bappeko Segera Diganiti	2010-03-18	Kompas	B	Jawa Timur	Politik	Pemilukada	Negatif
52	4979	Enam Pasangan Mendaftar	2010-03-18	Kompas	A	Jawa Timur	Politik	Pemilukada	Positif
53	4980	Terlalu Dini Pilkada Surabaya Satu Putaran	2010-03-18	Kompas	C	Jawa Timur	Politik	Pemilukada	Netral
54	4961	KPU Melanggar Aturan	2010-03-24	Kompas	A	Jawa Timur	Politik	Pemilukada	Negatif
55	4950	Dimungkinkan, Penambahan Bukti Dukungan	2010-03-26	Kompas	A	Jawa Timur	Politik	Pemilukada	Negatif
56	4948	Komisiner KPU Surabaya Diteror Lewat Pesan Sing	2010-03-29	Kompas	A	Jawa Timur	Politik	Pemilukada	Negatif
57	4945	Dana Pengamanan Rp 7,9 Miliar	2010-03-30	Kompas	A	Jawa Timur	Politik	Pemilukada	Netral
58	4940	Pasangan Perseorangan Gugat KPU Surabaya	2010-03-31	Kompas	A	Jawa Timur	Politik	Pemilukada	Negatif
59	4932	Lima Pasang Calon Ikut Pilkada	2010-04-01	Kompas	A	Jawa Timur	Politik	Pemilukada	Positif
60	4928	Semua Calon Melanggar Aturan	2010-04-05	Kompas	B	Jawa Timur	Politik	Pemilukada	Negatif
61	4923	Pencatran Dana Tunggu DPRD	2010-04-06	Kompas	B	Jawa Timur	Politik	Pemilukada	Negatif
62	4916	Isu Perubahan Belum Dimanfaatkan	2010-04-07	Kompas	B	Jawa Timur	Politik	Pemilukada	Negatif
63	4905	Daftar Pemilih Belum Beres	2010-04-12	Kompas	C	Jawa Timur	Politik	Pemilukada	Negatif
64	4894	Bertarung Menggaet Pemilih Mengambang	2010-04-15	Kompas	C	Jawa Timur	Politik	Pemilukada	Netral

65	4895	Panitia Pengawas Kecewa	2010-04-15	Kompas	C	Jawa Timur	Politik	Pemilukada	Negatif
66	4883	Tahapan Pilkada Molor	2010-04-20	Kompas	B	Jawa Timur	Politik	Pemilukada	Negatif
67	4863	Sebagian DPT Masih di PPS	2010-04-23	Kompas	B	Jawa Timur	Politik	Pemilukada	Negatif
68	4833	KPU Belum Umumkan DPT	2010-04-27	Kompas	B	Jawa Timur	Politik	Pemilukada	Negatif
69	4828	Kurang Relevan, Daftar Pemilih Diprotes	2010-04-28	Kompas	NULL	Jawa Timur	Politik	Pemilukada	Negatif
70	4828	Kurang Relevan, Daftar Pemilih Diprotes	2010-04-28	Kompas	C	Jawa Timur	Politik	Pemilukada	Negatif
71	4756	KPU Gelar Lima Kali	2010-04-30	Kompas	C	Jawa Timur	Politik	Pemilukada	Netral
72	4758	Pemilih Gelap Hilang	2010-04-30	Kompas	A	Jawa Timur	Politik	Pemilukada	Netral
73	4751	Bambang Belum Memastikan Waktu Cuti	2010-05-05	Kompas	B	Jawa Timur	Politik	Pemilukada	Negatif
74	4744	Panwas Pemilu Surabaya Panggil KPU	2010-05-07	Kompas	A	Jawa Timur	Politik	Pemilukada	Negatif
75	4741	Daftar Pemilih Tetap Bermasalah	2010-05-10	Kompas	A	Jawa Timur	Politik	Pemilukada	Negatif
76	4728	Dua Calon Bahas Surat Hijau	2010-05-17	Kompas	B	Jawa Timur	Politik	Pemilukada	Netral
77	4729	Pilkada Surabaya di Tengah Apatisme Warga	2010-05-17	Kompas	C	Jawa Timur	Politik	Pemilukada	Negatif
78	4720	Pemilih Belum Menentukan Pilihan	2010-05-18	Kompas	A	Jawa Timur	Politik	Pemilukada	Netral
79	4721	Kampanye "Udara", Modal Awal Suara	2010-05-18	Kompas	C	Jawa Timur	Politik	Pemilukada	Netral
80	4725	Tanpa Pemantau Independen	2010-05-18	Kompas	A	Jawa Timur	Politik	Pemilukada	Negatif
81	4705	Dua Pasang Laporkan Dana Kampanye	2010-05-20	Kompas	A	Jawa Timur	Politik	Pemilukada	Positif
82	4708	Keperluan Pemungutan Suara Sudah Didistribusikan	2010-05-20	Kompas	C	Jawa Timur	Politik	Pemilukada	Positif
83	4691	Fitra-Naen Memprioritaskan Persoalan Surat Hijau	2010-05-21	Kompas	C	Jawa Timur	Politik	Pemilukada	Netral
84	4686	Kampanye Terbuka Tak Diminati	2010-05-24	Kompas	A	Jawa Timur	Politik	Pemilukada	Netral
85	4680	Kampanye Tidak Memengaruhi Pilihan	2010-05-25	Kompas	A	Jawa Timur	Politik	Pemilukada	Negatif
86	4681	Misul, Korupsi, dan Taman Kota	2010-05-25	Kompas	B	Jawa Timur	Politik	Pemilukada	Positif
87	4683	Dimas Tanda Tangani Kontrak Politik	2010-05-25	Kompas	A	Jawa Timur	Politik	Pemilukada	Positif
88	4673	90 Persen TPS Tidak Terjangkau Panwas	2010-05-26	Kompas	C	Jawa Timur	Politik	Pemilukada	Negatif
89	4676	Masyarakat Yakin Kinerja KPU	2010-05-26	Kompas	A	Jawa Timur	Politik	Pemilukada	Positif
90	4677	Pemilih Cenderung Menceair	2010-05-26	Kompas	B	Jawa Timur	Politik	Pemilukada	Netral
91	4670	Masyarakat Khawatirkan Politik Uang	2010-05-27	Kompas	A	Jawa Timur	Politik	Pemilukada	Negatif
92	4663	Menakar Partisipasi Arek Surabaya	2010-06-01	Kompas	B	Jawa Timur	Politik	Pemilukada	Netral
93	4664	Sosialisasi Sudah Maksimal	2010-06-01	Kompas	A	Jawa Timur	Politik	Pemilukada	Negatif
94	4658	Gunakan Hati Nurani	2010-06-02	Kompas	A	Jawa Timur	Politik	Pemilukada	Positif
95	4656	Pemilihan Hanya Satu Putaran	2010-06-03	Kompas	B	Jawa Timur	Politik	Pemilukada	Netral
96	4655	Suara Calon Bisa Bertambah	2010-06-04	Kompas	C	Jawa Timur	Politik	Pemilukada	Netral
97	4644	Arif Minta Coblosan Ulang	2010-06-07	Kompas	B	Jawa Timur	Politik	Pemilukada	Negatif

98	4626	DPRD Siap Bekerja Sama	2010-06-10	Kompas	A	Jawa Timur	Politik	Pemilukada	Positif
99	4627	Risma Prioritaskan Rumah Sakit	2010-06-10	Kompas	B	Jawa Timur	Politik	Pemilukada	Positif
100	4619	Arif Klaim Unggul 83.000 Suara	2010-06-11	Kompas	A	Jawa Timur	Politik	Pemilukada	Negatif
101	4599	Sengketa Selesai 1 Juli	2010-06-16	Kompas	A	Jawa Timur	Politik	Pemilukada	Positif
102	4591	Enam Kecamatan Batal Pemilihan Ulang	2010-06-17	Kompas	B	Jawa Timur	Politik	Pemilukada	Negatif
103	4588	Polisi Tolak Rekomendasi Panitia Pengawas	2010-06-18	Kompas	C	Jawa Timur	Politik	Pemilukada	Negatif
104	4583	Camat dan Lurah Ancam Gugat	2010-06-21	Kompas	C	Jawa Timur	Politik	Pemilukada	Negatif
105	4581	Birokrat Terimbas Gugatan Arif	2010-06-22	Kompas	C	Jawa Timur	Politik	Pemilukada	Negatif
106	4413	Nasib 55.408 Pemilih Ditentukan Rabu	2010-06-28	Kompas	C	Jawa Timur	Politik	Pemilukada	Netral
107	4281	Seluruh Logistik Terkirin	2010-07-28	Kompas	B	Jawa Timur	Politik	Pemilukada	Positif
108	4248	Arif-Adies Mendapat Dukungan PKB	2010-07-30	Kompas	C	Jawa Timur	Politik	Pemilukada	Positif
109	4252	Sikap DPRD Surabaya Terbelah	2010-07-30	Kompas	B	Jawa Timur	Politik	Pemilukada	Negatif
110	4828	Kurang Relevan, Daftar Pemilih Diprotes	2010-04-28	Kompas	C	Jawa Timur	Politik	Pemilukada	Negatif
111	5474	Yusuf Husni Tolak Hasil Survei	2010-02-02	Kompas	A	Jawa Timur	Politik	Pemilukada	Netral
112	1717	BLOKADE KEPUTRAN	2010-08-10	Kompas	A	Jawa Timur	Penertiban	Penertiban PKL	Positif
113	5001	Wajib Bersih 20 Hari Mendatang	2010-03-10	Kompas	C	Jawa Timur	Penertiban	Penertiban PKL	Positif
114	4978	Pemindahan Khusus Pedagang Kaki Lima	2010-03-18	Kompas	A	Jawa Timur	Penertiban	Penertiban PKL	Positif
115	4952	Pemindahan Pasar Keputran Tertunda	2010-03-26	Kompas	C	Jawa Timur	Penertiban	Penertiban PKL	Negatif
116	4927	Pedagang Tiga Pasar Protes	2010-04-05	Kompas	C	Jawa Timur	Penertiban	Penertiban PKL	Negatif
117	4920	Tunda Sampai Pemilihan Selesai	2010-04-06	Kompas	B	Jawa Timur	Penertiban	Penertiban PKL	Negatif
118	4903	Pedagang Butuh Dialog	2010-04-13	Kompas	A	Jawa Timur	Penertiban	Penertiban PKL	Negatif
119	4899	Komitmen Pemerintah Kurang	2010-04-14	Kompas	B	Jawa Timur	Penertiban	Penertiban PKL	Negatif
120	4900	11 Pasar Akan Direlokasi	2010-04-14	Kompas	C	Jawa Timur	Penertiban	Penertiban PKL	Positif
121	4896	Pedagang Enggan ke PIOS	2010-04-15	Kompas	B	Jawa Timur	Penertiban	Penertiban PKL	Negatif
122	4897	Pedagang Pasar Keputran Siaga	2010-04-15	Kompas	A	Jawa Timur	Penertiban	Penertiban PKL	Negatif
123	4891	Pemerintah Tunggu Petunjuk Polisi	2010-04-16	Kompas	A	Jawa Timur	Penertiban	Penertiban PKL	Positif
124	4844	Mencegah Penjaja Pertama	2010-04-26	Kompas	A	Jawa Timur	Penertiban	Penertiban PKL	Positif
125	4747	Pemasok Dilarang Masuk	2010-05-06	Kompas	C	Jawa Timur	Penertiban	Penertiban PKL	Positif
126	4748	Penertiban Jalan Terus	2010-05-06	Kompas	C	Jawa Timur	Penertiban	Penertiban PKL	Positif
127	4745	Polisi Mediasi Pedagang	2010-05-07	Kompas	B	Jawa Timur	Penertiban	Penertiban PKL	Positif
128	4737	Pedagang Membongkar Lapak	2010-05-11	Kompas	C	Jawa Timur	Penertiban	Penertiban PKL	Positif
129	4734	Jalan Bekus PKL Dibenahi	2010-05-12	Kompas	B	Jawa Timur	Penertiban	Penertiban PKL	Positif
130	4730	PKL Bersikukuh Berjualan	2010-05-14	Kompas	B	Jawa Timur	Penertiban	Penertiban PKL	Negatif

131	4724	PIOS Tidak Cocok buat PKL	2010-05-18	Kompas	A	Jawa Timur	Penerbitan	Penerbitan PKL	Negatif
132	4682	Bersihkan Jalan Inspeksi Kali Mas	2010-05-25	Kompas	C	Jawa Timur	Penerbitan	Penerbitan PKL	Positif
133	4394	Pengusuran Peneleh Pekan Depan	2010-06-29	Kompas	B	Jawa Timur	Penerbitan	Penerbitan PKL	Negatif
134	5001	Wajib Bersih 20 Hari Mendatang	2010-03-10	Kompas	C	Jawa Timur	Penerbitan	Penerbitan PKL	Positif
135	6622	DPRD Curigai Ada "Permainan"	2009-11-13	Kompas	B	Jawa Timur	Penerbitan	Penerbitan Reklame	Negatif
136	6642	Satpol PP Harus Bertanggung Jawab	2009-11-17	Kompas	C	Jawa Timur	Penerbitan	Penerbitan Reklame	Negatif
137	5509	Reklame di KBS Melanggar Aturan	2010-01-28	Kompas	B	Jawa Timur	Penerbitan	Penerbitan Reklame	Negatif
138	5002	Bongkar 51 Reklame	2010-03-09	Kompas	C	Jawa Timur	Penerbitan	Penerbitan Reklame	Positif
139	6409	Penerbitan Kembali Ditunda	2009-12-09	Kompas	B	Jawa Timur	Penerbitan	Penerbitan Bangunan	Negatif
140	4393	Pembongkaran Reklame Dipertanyakan	2010-06-29	Kompas	C	Jawa Timur	Penerbitan	Penerbitan Bangunan	Negatif
141	5486	Awal Maret, Tiga Ruas Rel Dibersihkan	2010-02-25	Kompas	C	Jawa Timur	Penerbitan	Penerbitan Bangunan	Positif
142	6629	Dinas Pendidikan Selidiki SDN Kertajaya	2009-11-12	Kompas	C	Jawa Timur	Pendidikan	UAN (Ujian Akhir Nasional)	Negatif
143	5017	Hasil UASBN Untuk Pemetaan	2010-03-02	Kompas	A	Jawa Timur	Pendidikan	UAN (Ujian Akhir Nasional)	Positif
144	5000	Polisi Siap Telusuri Isu Kebocoran Soal	2010-03-10	Kompas	A	Jawa Timur	Pendidikan	UAN (Ujian Akhir Nasional)	Negatif
145	4991	Siswa Dipaksa Siap Hadapi UN	2010-03-12	Kompas	C	Jawa Timur	Pendidikan	UAN (Ujian Akhir Nasional)	Positif
146	4944	130 Siswa di Surabaya Tidak Lulus UN	2010-03-30	Kompas	B	Jawa Timur	Pendidikan	UAN (Ujian Akhir Nasional)	Negatif
147	4819	Tak Lulus UN Jangan Disalahkan	2010-04-29	Kompas	B	Jawa Timur	Pendidikan	UAN (Ujian Akhir Nasional)	Positif
148	4757	Berikan Bimbingan Belajar	2010-04-30	Kompas	A	Jawa Timur	Pendidikan	UAN (Ujian Akhir Nasional)	Positif
149	4835	Kelulusan Dirayakan dengan Konvoi	2010-04-27	Kompas	B	Jawa Timur	Pendidikan	UAN (Ujian Akhir Nasional)	Negatif
150	4525	Ribuan Siswa Mendaftar ke RSBI di Surabaya	2010-06-24	Kompas	C	Jawa Timur	Pendidikan	RSBI (Rintisan Sekolah Bertaraf Internasional)	Positif
151	4829	Mengulang UN, Tidak Bisa Daftar RSBI	2010-04-28	Kompas	B	Jawa Timur	Pendidikan	RSBI (Rintisan Sekolah Bertaraf Internasional)	Negatif
152	4829	Mengulang UN, Tidak Bisa Daftar RSBI	2010-04-28	Kompas	C	Jawa Timur	Pendidikan	RSBI (Rintisan Sekolah Bertaraf Internasional)	Negatif
153	6398	Sekolah Swasta Kesulitan	2009-12-11	Kompas	C	Jawa Timur	Pendidikan	BOPDA (Bantuan Operasional Pendidikan)	Negatif
154	6393	30 Sekolah Membedel	2009-08-11	Kompas	B	Jawa Timur	Pendidikan	BOPDA (Bantuan Operasional Pendidikan)	Negatif
155	6386	Rekening Sekolah Diblokir	2009-08-06	Kompas	A	Jawa Timur	Pendidikan	BOPDA (Bantuan Operasional Pendidikan)	Negatif
156	5491	154 Kepala Sekolah Diperiksa	2010-02-04	Kompas	B	Jawa Timur	Pendidikan	BOPDA (Bantuan Operasional Pendidikan)	Negatif
157	4759	Pendaftaran SNMPTN Secara "Online"	2010-04-30	Kompas	C	Jawa Timur	Pendidikan	SNMPTN	Positif
158	4659	Pendaftaran SNMPTN Diperpanjang hingga 3 Juni	2010-06-02	Kompas	A	Jawa Timur	Pendidikan	SNMPTN	Positif
159	5492	Diterapkan Tanpa Batasan Jam Kerja	2010-02-04	Kompas	A	Jawa Timur	Pendidikan	UMG (Upah Minimum Guru)	Negatif
160	5469	Swasta Keberatan	2010-02-16	Kompas	B	Jawa Timur	Pendidikan	UMG (Upah Minimum Guru)	Negatif
161	4960	Perpustakaan SDN di Surabaya Minim	2010-03-24	Kompas	B	Jawa Timur	Pendidikan	Perpustakaan	Negatif
162	4283	Tanda Tangane Akeh Men	2010-07-28	Kompas	C	Jawa Timur	Pendidikan	Tunjangan Pendidik PAUD	Negatif
163	6395	Sekolah Tidak Tahu soal P2SEM	2009-08-03	Kompas	C	Jawa Timur	Pendidikan	P2SEM (Program Penanganan Ekstremisme)	Negatif

164	6702	Tambah 607 Kursi Siswa SD	2009-09-10	Kompas	B	Jawa Timur	Pendidikan	PSB (Penerimaan Siswa Baru)	Positif
165	6678	Program Sekolah Inklusi Tak Tentu Arah	2009-10-14	Kompas	C	Jawa Timur	Pendidikan	Sekolah Inklusi	Negatif
166	5473	Yayasan Baru Tidak Diakui	2010-02-16	Kompas	A	Jawa Timur	Pendidikan	Pevelenggara Pendidikan	Negatif
167	6388	Ada Penambahan Fasilitas	2009-08-27	Kompas	A	Jawa Timur	Pendidikan	Sarana Pendidikan	Positif
168	6394	Optimalisasi Lahan untuk Tata Kandang	2009-08-18	Kompas	D	Jawa Timur	Pariwisata	KBS (Kebun Binatang Surabaya)	Positif
169	6695	KBS Bantah Dugaan Sabotase	2009-09-04	Kompas	B	Jawa Timur	Pariwisata	KBS (Kebun Binatang Surabaya)	Negatif
170	5471	Karyawan KBS Mengadu ke DPRD	2010-02-16	Kompas	B	Jawa Timur	Pariwisata	KBS (Kebun Binatang Surabaya)	Negatif
171	5481	Pemkot Siap Ambil Alih KBS	2010-02-17	Kompas	B	Jawa Timur	Pariwisata	KBS (Kebun Binatang Surabaya)	Positif
172	5489	Pengelola Tolak Alih Status	2010-02-18	Kompas	B	Jawa Timur	Pariwisata	KBS (Kebun Binatang Surabaya)	Negatif
173	5004	Kisruh Kebun Binatang Surabaya	2010-03-09	Kompas	A	Jawa Timur	Pariwisata	KBS (Kebun Binatang Surabaya)	Negatif
174	4987	Bukan Milik Pengurus Saja	2010-03-15	Kompas	C	Jawa Timur	Pariwisata	KBS (Kebun Binatang Surabaya)	Negatif
175	4947	Fungsi KBS Harus Dipertahankan	2010-03-30	Kompas	B	Jawa Timur	Pariwisata	KBS (Kebun Binatang Surabaya)	Negatif
176	4941	Sistem Manajemen KBS Buruk	2010-03-31	Kompas	C	Jawa Timur	Pariwisata	KBS (Kebun Binatang Surabaya)	Negatif
177	4933	Pemerintah Tolak Serahkan Kebun Bibit	2010-04-01	Kompas	B	Jawa Timur	Pariwisata	KBS (Kebun Binatang Surabaya)	Negatif
178	4935	Rombak Manajemen KBS	2010-04-01	Kompas	A	Jawa Timur	Pariwisata	KBS (Kebun Binatang Surabaya)	Negatif
179	4919	Khawatir Pengelolaan KBS Terganggu	2010-04-06	Kompas	B	Jawa Timur	Pariwisata	KBS (Kebun Binatang Surabaya)	Negatif
180	4921	Konflik Ancam Kehidupan Satwa	2010-04-06	Kompas	B	Jawa Timur	Pariwisata	KBS (Kebun Binatang Surabaya)	Negatif
181	4917	Satwa KBS Diduga Dijual secara Ilegal	2010-04-07	Kompas	A	Jawa Timur	Pariwisata	KBS (Kebun Binatang Surabaya)	Negatif
182	4909	Fasilitas KBS Perlu Ditingkatkan	2010-04-09	Kompas	A	Jawa Timur	Pariwisata	KBS (Kebun Binatang Surabaya)	Negatif
183	4910	Langkah Polda Dinilai Lambat	2010-04-09	Kompas	B	Jawa Timur	Pariwisata	KBS (Kebun Binatang Surabaya)	Negatif
184	4830	Pengadilan Negeri Tunggu Kesiapan Polwahiabes	2010-04-28	Kompas	B	Jawa Timur	Pariwisata	KBS (Kebun Binatang Surabaya)	Negatif
185	4714	Izin Lembaga Konservasi Diusulkan Dicabut	2010-05-19	Kompas	B	Jawa Timur	Pariwisata	KBS (Kebun Binatang Surabaya)	Negatif
186	4383	Eksekusi Berjalan Mulus	2010-06-30	Kompas	C	Jawa Timur	Pariwisata	KBS (Kebun Binatang Surabaya)	Positif
187	4276	Festival Seni Surabaya 2010 Diluncurkan	2010-07-28	Kompas	C	Jawa Timur	Pariwisata	KBS (Kebun Binatang Surabaya)	Positif
188	5484	Sebanyak 79 Tempat Hiburan Melanggar	2010-02-03	Kompas	A	Jawa Timur	Pariwisata	Festival Seni Surabaya	Negatif
189	4274	BK Panggil Pengelola Rumah Hiburan	2010-07-28	Kompas	C	Jawa Timur	Hukum	Tempat Hiburan	Negatif
190	1720	Pengunjung Sidang Gaduh	2010-08-10	Kompas	C	Jawa Timur	Hukum	Persidangan	Positif
191	6374	Mas Bambang: Bukan Pungli, Uang Koperasi	2009-08-07	Kompas	A	Jawa Timur	Hukum	Persidangan	Negatif
192	6378	Jaksa Cabut Bukti Rekaman	2009-08-28	Kompas	A	Jawa Timur	Hukum	Persidangan	Negatif
193	6701	Musyafak Sangkal Gratifikasi	2009-09-10	Kompas	D	Jawa Timur	Hukum	Persidangan	Negatif
194	6687	Penonaktifan Pimpinan DPRD Surabaya	2009-10-06	Kompas	c	Jawa Timur	Hukum	Persidangan	Positif
195	6668	Gratifikasi dan Jasa Pungut	2009-10-22	Kompas	D	Jawa Timur	Hukum	Persidangan	Negatif
196	6672	Sukanto Dkk Divonis Bebas	2009-10-22	Kompas	C	Jawa Timur	Hukum	Persidangan	Positif

197	4951	Enam Berkas Perkara Segera Disidangkan	2010-03-26	Kompas	B	Jawa Timur	Hukum	Persidangan	Negatif
198	6627	Musyafak Rouf Divonis Bebas dalam Kasus Gratifikasi	2009-11-05	Kompas	B	Jawa Timur	Hukum	Persidangan	Negatif
199	5483	Mu'allimin Dijamahi Vonis Dua Tahun Penjara	2010-02-03	Kompas	C	Jawa Timur	Hukum	Persidangan	Negatif
200	5462	Dugaan Penyimpangan di Kanwil BPN II	2010-02-22	Kompas	B	Jawa Timur	Hukum	Persidangan	Netral
201	5006	Mantan Dirut PT Iglas Terancam 20 Tahun Penjara	2010-03-05	Kompas	A	Jawa Timur	Hukum	Persidangan	Negatif
202	4957	Kejari Surabaya Telusuri Surat dari BPN	2010-03-25	Kompas	B	Jawa Timur	Hukum	Persidangan	Negatif
203	6674	Pemegang Surat Hjjau Melawan	2009-10-29	Kompas	c	Jawa Timur	Hukum	Sengketa Lahan	Negatif
204	4946	Dirut PT Ketabangkali Electronics Ditahan	2010-03-30	Kompas	B	Jawa Timur	Hukum	Sengketa Lahan	Negatif
205	4830	Pengadilan Negeri Tunggu Kesiapan Polwiltabes	2010-04-28	Kompas	NULL	Jawa Timur	Hukum	Sengketa Lahan	Negatif
206	4587	Kejari Surabaya Telapkan Akuntan Sebagai Tersangk	2010-06-18	Kompas	A	Jawa Timur	Hukum	Sengketa Lahan	Negatif
207	4520	Ancam Pidanakan Eksekutor Kebun Bibit	2010-06-25	Kompas	C	Jawa Timur	Hukum	Sengketa Lahan	Negatif
208	4392	Kebun Bibit Beralih Hak Kelola	2010-06-29	Kompas	C	Jawa Timur	Hukum	Sengketa Lahan	Positif
209	6707	H-3 Lebaran, Tiket KA Masih Tersedia	2009-09-01	Kompas	c	Jawa Timur	Perhubungan &	Transportasi Kereta Api	Positif
210	4262	Dislapkan Penambahan Perjalanan	2010-07-29	Kompas	C	Jawa Timur	Perhubungan &	Transportasi Kereta Api	Positif
211	6376	Empat KA Tambahan	2009-08-14	Kompas	NULL	Jawa Timur	Perhubungan &	Transportasi Kereta Api	Positif
212	4251	Kendaraan Hilang Diganti	2010-07-30	Kompas	A	Jawa Timur	Perhubungan &	Perparkiran	Positif
213	4983	Parkir Berlinggangan Kurang Maksimal	2010-03-17	Kompas	B	Jawa Timur	Perhubungan &	Perparkiran	Negatif
214	4973	Parkir Berlinggangan Tetap Jalan	2010-03-19	Kompas	B	Jawa Timur	Perhubungan &	Perparkiran	Positif
215	4969	Pengatur Lahu Lintas Dibuat Otomatis	2010-03-22	Kompas	B	Jawa Timur	Perhubungan &	Kemacetan	Positif
216	6690	Transportasi Umum Cepat di Surabaya, Tunggu Apa	2009-10-05	Kompas	C	Jawa Timur	Perhubungan &	Kemacetan	Negatif
217	6643	Jalan Tembus Bukan Solusi yang Tepat	2009-11-17	Kompas	B	Jawa Timur	Perhubungan &	Kemacetan	Negatif
218	6653	Investasi Terhadang Peningkatan	2009-10-16	Kompas	A	Jawa Timur	Perhubungan &	Transportasi Udara	Negatif
219	6703	Kepadatan Bandara Juanda Meningkat	2009-09-17	Kompas	C	Jawa Timur	Perhubungan &	Transportasi Udara	Negatif
220	4674	Dana Perbaikan Terminal Rp 9,7 Miliar	2010-05-26	Kompas	B	Jawa Timur	Perhubungan &	Terminal	Positif
221	6699	Revitalisasi Terminal Purabaya Tahun 2010	2009-09-03	Kompas	A	Jawa Timur	Perhubungan &	Terminal	Positif
222	6675	Surabaya Dipadati Kendaraan Bermotor	2009-10-07	Kompas	B	Jawa Timur	Perhubungan &	Laju Penambahan Kendaraan Berm	Negatif
223	6617	Raja Jalanan yang Kemp Melanggar	2009-11-06	Kompas	B	Jawa Timur	Perhubungan &	Laju Penambahan Kendaraan Berm	Negatif
224	4972	Angkutan Tak Laik Jalan Wajib Dikandangkan	2010-03-19	Kompas	A	Jawa Timur	Perhubungan &	Angkutan Umum	Positif
225	4963	Tujuh Kendaraan Ditahan	2010-03-24	Kompas	C	Jawa Timur	Perhubungan &	Angkutan Umum	Positif
226	4600	Tarif Pelayanan Di Tanjung Perak Naik	2010-06-16	Kompas	C	Jawa Timur	Perhubungan &	Kepelabuhan	Negatif
227	6631	Pembahasan RAPBD 2010 Terbangkalai	2009-11-12	Kompas	D	Jawa Timur	Anggaran Daer	APBD	Negatif
228	6639	APBD Rp 4,1 Triliun Disahkan	2009-11-18	Kompas	C	Jawa Timur	Anggaran Daer	APBD	Positif
229	6623	APBD Surabaya Bisa Cacat Prosedur	2009-11-20	Kompas	A	Jawa Timur	Anggaran Daer	APBD	Negatif

230	6400	Pemkot Surabaya Dinilai Mengada-ada	2009-12-03	Kompas	B	Jawa Timur	Anggaran Dae	APBD	Negatif
231	6397	Gubernur Tolak RAPBD Surabaya	2009-12-11	Kompas	B	Jawa Timur	Anggaran Dae	APBD	Negatif
232	5479	DPRD Tolak MPAK Rp 17,5 Miliar	2010-02-17	Kompas	A	Jawa Timur	Anggaran Dae	APBD	Negatif
233	4956	Dana Baru Terserap Rp 20 Miliar	2010-03-25	Kompas	B	Jawa Timur	Anggaran Dae	APBD	Negatif
234	4726	Wali Kota Surabaya Pertanyakan Alokasi DAU	2010-05-18	Kompas	C	Jawa Timur	Anggaran Dae	APBD	Positif
235	4582	Pasar Turi Terjual Rp 3,6 Miliar	2010-06-22	Kompas	A	Jawa Timur	Anggaran Dae	Aset Daerah	Negatif
236	4752	DPRD Pertanyakan Aset Pemkot	2010-05-05	Kompas	A	Jawa Timur	Anggaran Dae	Aset Daerah	Negatif
237	4582	Pasar Turi Terjual Rp 3,6 Miliar	2010-06-22	Kompas	A	Jawa Timur	Anggaran Dae	Aset Daerah	Negatif
238	6636	Warga Mengadukan Wali Kota Terkait Pelepasan Aset	2009-11-19	Kompas	B	Jawa Timur	Anggaran Dae	Aset Daerah	Negatif
239	5011	Pemkot Surabaya Belum Berani Melepas Aset	2010-03-04	Kompas	C	Jawa Timur	Anggaran Dae	Aset Daerah	Negatif
240	4968	BPK Tegur Pemkot	2010-03-22	Kompas	A	Jawa Timur	Anggaran Dae	Aset Daerah	Negatif
241	4962	Pemkot Surabaya Menunggak Rp 26 M	2010-03-24	Kompas	B	Jawa Timur	Anggaran Dae	Hutang	Negatif
242	6657	Realisasi Pajak Mencapai 65 Persen hingga September	2009-10-16	Kompas	C	Jawa Timur	Anggaran Dae	Pajak Daerah	Negatif
243	4590	Dana BLT Rp 36 Miliar Diduga Hilang	2010-06-17	Kompas	B	Jawa Timur	Anggaran Dae	BLT	Negatif
244	5482	Kontribusi Reklame Hanya Rp 650 Juta	2010-02-03	Kompas	B	Jawa Timur	Tata Bangunan	Reklame	Negatif
245	5498	Pemkot Rugikan Negara Rp 1,039 Miliar	2010-02-05	Kompas	C	Jawa Timur	Tata Bangunan	Reklame	Negatif
246	5020	Tim Reklame Harus Bertanggung Jawab	2010-03-02	Kompas	A	Jawa Timur	Tata Bangunan	Reklame	Negatif
247	4996	Biaya Reklame Bisa Ditarik	2010-03-11	Kompas	B	Jawa Timur	Tata Bangunan	Reklame	Positif
248	4989	Biro Reklame Keluhkan Tagihan Ganda	2010-03-12	Kompas	A	Jawa Timur	Tata Bangunan	Reklame	Negatif
249	4834	Investor Janjikan Pasar Turi Selesai Akhir 2011	2010-04-27	Kompas	A	Jawa Timur	Tata Bangunan	Renovasi Bangunan	Negatif
250	4753	Pedagang Pertanyakan Hak	2010-05-05	Kompas	B	Jawa Timur	Tata Bangunan	Renovasi Bangunan	Negatif
251	5477	Renovasi Lapangan TOR Mangkrak	2010-02-24	Kompas	A	Jawa Timur	Tata Bangunan	Renovasi Bangunan	Negatif
252	4604	Pasokan Air dan Listrik Tak Jelas	2010-06-15	Kompas	B	Jawa Timur	Tata Bangunan	Renovasi Bangunan	Negatif
253	6626	Wali Kota Tolak Dana Peresmian SSC	2009-11-05	Kompas	D	Jawa Timur	Tata Bangunan	Renovasi Bangunan	Negatif
254	6408	Pemkot Surabaya Tolak Usulan Pedagang	2009-12-09	Kompas	A	Jawa Timur	Tata Bangunan	Relokasi Pedagang	Negatif
255	5510	Pasar Ikan Hias Tahap II Bermasalah	2010-01-21	Kompas	D	Jawa Timur	Tata Bangunan	Relokasi Pedagang	Negatif
256	4754	Warga Setuju Cagar Budaya Diselamatkan	2010-05-05	Kompas	C	Jawa Timur	Tata Bangunan	Bangunan Cagar Budaya	Positif
257	4915	Bekas Penjara Kalisosok Dibongkar	2010-04-07	Kompas	C	Jawa Timur	Tata Bangunan	Bangunan Cagar Budaya	Negatif
258	6377	Omzet Pedagang Belum Melonjak	2009-08-21	Kompas	A	Jawa Timur	Ekonomi & Pe	Pasar Tradisional	Negatif
259	5505	Dominasi Pasar Modern di Surabaya	2010-01-13	Kompas	C	Jawa Timur	Ekonomi & Pe	Pasar Tradisional	Negatif
260	5507	Pembangunan Pasar Lambat	2010-01-13	Kompas	B	Jawa Timur	Ekonomi & Pe	Pasar Tradisional	Negatif
261	5515	Perlu Ketegasan Pemerintah	2010-01-15	Kompas	C	Jawa Timur	Ekonomi & Pe	Pasar Tradisional	Negatif
262	5500	Revitalisasi Memarjinalkan Pedagang Gurem	2010-01-18	Kompas	D	Jawa Timur	Ekonomi & Pe	Pasar Tradisional	Negatif

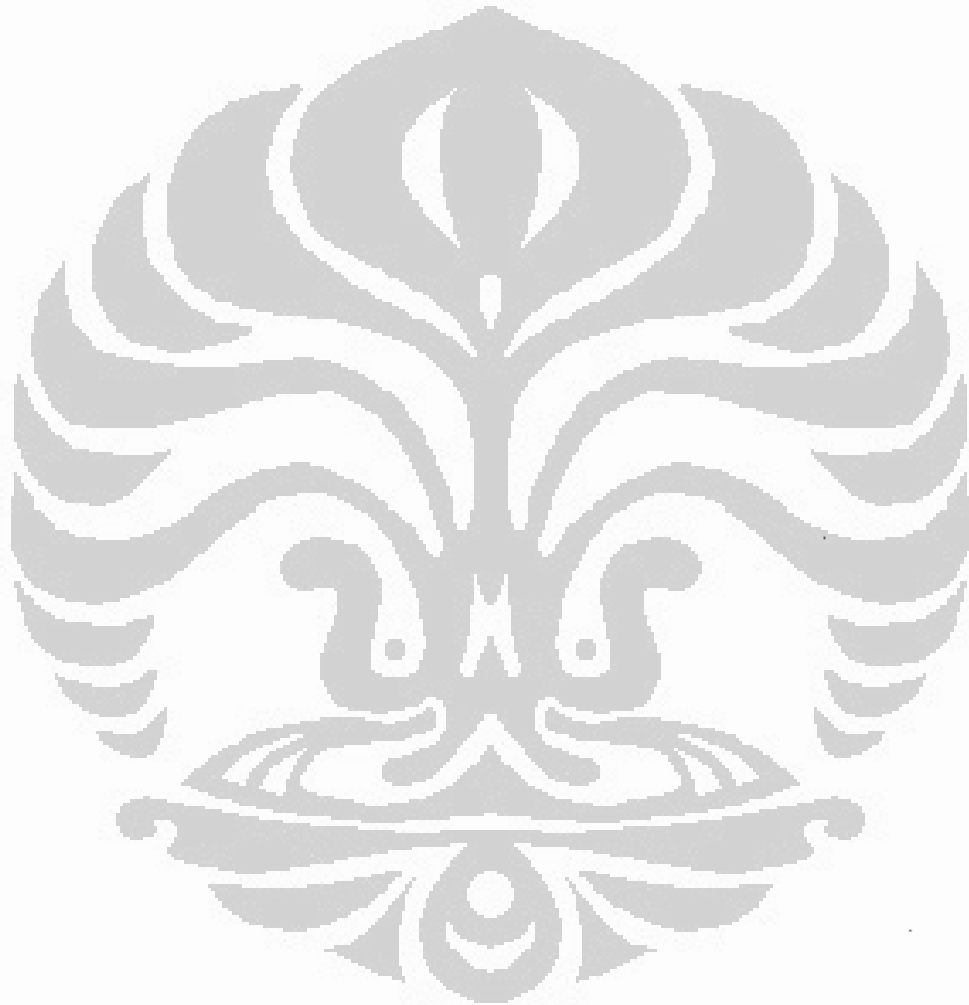
263	4882	Pasar Tradisional Jadi Pilihan	2010-04-20	Kompas	B	Jawa Timur	Ekonomi & Pe	Pasar Tradisional	Positif
264	5493	Izin Swalayan Diperketat	2010-02-04	Kompas	B	Jawa Timur	Ekonomi & Pe	PasarToko Modern	Positif
265	4890	Pasar Modern Perlu Dibatasi	2010-04-16	Kompas	B	Jawa Timur	Ekonomi & Pe	PasarToko Modern	Positif
266	4272	Khawatir Lonjakan Harga Kebutuhan Pokok	2010-07-28	Kompas	C	Jawa Timur	Ekonomi & Pe	Bahan Kebutuhan Pokok	Positif
267	4597	Konfeksi Khusus Pakaiannya SeragamPerayaan	2010-06-16	Kompas	C	Jawa Timur	Ekonomi & Pe	UKM / UMKM	Negatif
268	6706	Satpol PP Lamban	2009-09-09	Kompas	C	Jawa Timur	Birokrasi Daer	Kinerja Birokrasi	Negatif
269	6679	Sembilan PNS Dipecat	2009-10-14	Kompas	c	Jawa Timur	Birokrasi Daer	Kinerja Birokrasi	Positif
270	6667	Anggaran Gakin Tak Terserap	2009-10-22	Kompas	c	Jawa Timur	Birokrasi Daer	Kinerja Birokrasi	Negatif
271	5502	Inspektoral Ancam Copot Samsul Arifin	2010-01-20	Kompas	A	Jawa Timur	Birokrasi Daer	Kinerja Birokrasi	Negatif
272	4598	Pastikan Pengaturan Imbalan Pegawai	2010-06-16	Kompas	A	Jawa Timur	Birokrasi Daer	Kinerja Birokrasi	Negatif
273	4249	Khawatir Kinerja Pemda Terganggu	2010-07-30	Kompas	B	Jawa Timur	Birokrasi Daer	Kinerja Birokrasi	Positif
274	6660	Pemkot Surabaya Hapus CPNS Cadangan	2009-10-23	Kompas	D	Jawa Timur	Birokrasi Daer	Kepegawalan	Negatif
275	6694	Tenaga Honorer Kecewa Jalur Umum	2009-10-26	Kompas	A	Jawa Timur	Birokrasi Daer	Kepegawalan	Negatif
276	6669	Pemkot Pangkas Birokrasi	2009-10-22	Kompas	B	Jawa Timur	Birokrasi Daer	Debirokratisasi	Positif
277	4939	Lelang Belum Bebas Rekrutasi	2010-03-31	Kompas	A	Jawa Timur	Birokrasi Daer	E-Procurement	Negatif
278	6664	Pedagang Berbeda Pendapat soal ILP	2009-10-15	Kompas	D	Jawa Timur	BUMD	PD Pasar Surya	Negatif
279	6693	Tarif Stan Dievaluasi	2009-10-26	Kompas	B	Jawa Timur	BUMD	PD Pasar Surya	Positif
280	6685	Dirut PD Pasar Surya Dipaksa Mundur	2009-10-28	Kompas	A	Jawa Timur	BUMD	PD Pasar Surya	Negatif
281	6673	Arif Afandi Minta Agus Mundur	2009-10-29	Kompas	C	Jawa Timur	BUMD	PD Pasar Surya	Negatif
282	6399	Kenaikan Iuran Maksimal 95 Persen	2009-12-03	Kompas	D	Jawa Timur	BUMD	PD Pasar Surya	Negatif
283	5488	Pedagang Ancam Boikot ILP	2010-02-18	Kompas	A	Jawa Timur	BUMD	PD Pasar Surya	Negatif
284	5007	Pasar Surya Cari Dana Untuk Pembenhahan	2010-03-05	Kompas	A	Jawa Timur	BUMD	PD Pasar Surya	Negatif
285	4949	Wali Kota Tolak Kenaikan Taghian	2010-03-29	Kompas	C	Jawa Timur	BUMD	PDAM Surya Sembada	Positif
286	5511	Kontrak Selim Diperpanjang	2010-01-29	Kompas	A	Jawa Timur	BUMD	PDAM Surya Sembada	Positif
287	5467	Karyawan BUMD Dirumahkan Tanpa Upah	2010-02-23	Kompas	A	Jawa Timur	BUMD	PT Panca Puji Bangun	Negatif
288	6383	Harus Obyektif dan Transparan	2009-08-06	Kompas	c	Jawa Timur	Tenaga Kerja	Upah Buruh	Negatif
289	6380	Pembahasan KHL Buntu	2009-08-28	Kompas	C	Jawa Timur	Tenaga Kerja	Upah Buruh	Negatif
290	6705	Pembahasan KHL Kembali Buntu	2009-09-02	Kompas	B	Jawa Timur	Tenaga Kerja	Upah Buruh	Negatif
291	6696	Desak KHL Rp 1,1 Juta	2009-09-11	Kompas	A	Jawa Timur	Tenaga Kerja	Upah Buruh	Positif
292	6677	Muncul Dua Usulan Upah Minimum Kota Surabaya	2009-10-14	Kompas	B	Jawa Timur	Tenaga Kerja	Upah Buruh	Negatif
293	6665	Perusahaan Mulai Ubah UMK	2009-10-15	Kompas	B	Jawa Timur	Tenaga Kerja	Upah Buruh	Positif
294	6651	Dewan Pengupahan Usul UMK Rp 1.031.500	2009-10-16	Kompas	A	Jawa Timur	Tenaga Kerja	Upah Buruh	Positif
295	6655	Patokan UMK Masplion Tak Penuhi Syarat Yuridis	2009-10-16	Kompas	B	Jawa Timur	Tenaga Kerja	Upah Buruh	Negatif

296	6705	Pembahasan KHL Kembali Buntu	2009-09-02	Kompas	B	Jawa Timur	Tenaga Kerja	Upah Buruh	Negatif
297	4965	Berkedok Jasa Pengurusan Pajak	2010-03-23	Kompas	A	Jawa Timur	Kriminalitas	Penipuan	Positif
298	4878	Komwas Rekomendasikan Dijen Pajak Audit TI	2010-04-21	Kompas	C	Jawa Timur	Kriminalitas	Penipuan	Positif
299	4864	Wajib Pajak Dimbau Lebih Berhati-hati	2010-04-23	Kompas	C	Jawa Timur	Kriminalitas	Penipuan	Positif
300	4992	Tiga Perusahaan Diduga ReKayasa Pajak	2010-03-12	Kompas	A	Jawa Timur	Kriminalitas	Penggelapan Pajak	Negatif
301	4862	Pajak dan Kejahatan Kerah Putih	2010-04-23	Kompas	A	Jawa Timur	Kriminalitas	Penggelapan Pajak	Positif
302	4986	Polisi Lacak Jaringan Judi "Online"	2010-03-15	Kompas	C	Jawa Timur	Kriminalitas	Perjudian	Positif
303	4585	Polisi Bongkar Judi "Online" Beromzet Ratusan Juta	2010-06-21	Kompas	C	Jawa Timur	Kriminalitas	Perjudian	Positif
304	4384	Waspada! Tabung Elpiji Ilegal	2010-06-30	Kompas	C	Jawa Timur	Kriminalitas	Pemalsuan	Positif
305	4620	Eksportir Palsukan Dokumen Ekspor	2010-06-11	Kompas	C	Jawa Timur	Kriminalitas	Pemalsuan	Negatif
306	5466	Empat Kurir Narkotika Dibekuk	2010-02-23	Kompas	C	Jawa Timur	Kriminalitas	Napza	Positif
307	4934	Polisi Ringkus Tersangka	2010-04-01	Kompas	C	Jawa Timur	Kriminalitas	Pembunuhan	Positif
308	4660	Tiap Bulan 70 Kendaraan Bermotor Raib	2010-06-02	Kompas	C	Jawa Timur	Kriminalitas	Curanmor	Negatif
309	4584	Perdagangan Kayu Ilegal Digagalkan	2010-06-21	Kompas	B	Jawa Timur	Kriminalitas	Ilegal Logging	Positif
310	4585	Polisi Bongkar Judi "Online" Beromzet Ratusan Juta	2010-06-21	Kompas	C	Jawa Timur	Kriminalitas	Perjudian	Positif
311	5480	Konsep Peruntukan Harus Jelas	2010-02-17	Kompas	C	Jawa Timur	Tata Ruang	Kawasan Peruntukan	Negatif
312	4391	Warga Protes SPBU	2010-06-29	Kompas	A	Jawa Timur	Tata Ruang	Kawasan Peruntukan	Negatif
313	6700	Klaim Penuhi RTH 20,8 Persen	2009-09-10	Kompas	c	Jawa Timur	Tata Ruang	RTH (Ruang Terbuka Hijau)	Negatif
314	4411	Jangan Ambil Taman Kami	2010-06-28	Kompas	A	Jawa Timur	Tata Ruang	RTH (Ruang Terbuka Hijau)	Positif
315	4924	Realisasikan Jalur Khusus Sepeda	2010-04-06	Kompas	A	Jawa Timur	Tata Ruang	Jalur Sepeda	Positif
316	6403	RSUD BDH Kekurangan Pegawai	2009-12-24	Kompas	A	Jawa Timur	Kesehatan	Tenaga Kesehatan	Negatif
317	4731	Surabaya Jadi Kota Paliatif	2010-05-14	Kompas	A	Jawa Timur	Kesehatan	Kota Paliatif	Positif
318	4279	Pembangunan RS Soewandhie Tidak Jelas	2010-07-28	Kompas	B	Jawa Timur	Kesehatan	RSUD Soewandhie	Negatif
319	6633	Gizi Buruk Masih Wajar	2009-11-19	Kompas	c	Jawa Timur	Kesehatan	Gizi Buruk	Negatif
320	5485	80 Persen Pasien Miskin	2010-02-25	Kompas	B	Jawa Timur	Kesehatan	DBD	Negatif
321	6671	Saipol PP Menyiapkan Personel untuk Memantau KT	2009-10-22	Kompas	A	Jawa Timur	Lingkungan Hi	KTM (Kawasan Terbatas Merokok)	Positif
322	6671	Saipol PP Menyiapkan Personel untuk Memantau KT	2009-10-22	Kompas	A	Jawa Timur	Lingkungan Hi	KTM (Kawasan Terbatas Merokok)	Positif
323	6659	Anggota DPRD Tertangkap Merokok	2009-10-23	Kompas	c	Jawa Timur	Lingkungan Hi	KTM (Kawasan Terbatas Merokok)	Negatif
324	4838	Pengguna Angkutan Umum Kurang Patuh	2010-04-27	Kompas	A	Jawa Timur	Lingkungan Hi	KTM (Kawasan Terbatas Merokok)	Negatif
325	4901	Pemkot Surabaya Pertahankan Benowo	2010-04-14	Kompas	A	Jawa Timur	Lingkungan Hi	Sampah	Positif
326	6635	Pembangunan Rusunawa Terhambat	2009-11-19	Kompas	D	Jawa Timur	Pemukiman &	Rumah Susun	Negatif
327	5019	Rumah Susun Tak Berkembang	2010-03-02	Kompas	B	Jawa Timur	Pemukiman &	Rumah Susun	Negatif
328	4722	Pemkot Sediakan Anggaran Perbaikan Rumah	2010-05-18	Kompas	C	Jawa Timur	Pemukiman &	Pemukiman Kumuh	Positif

329	5503	Kampung Urban Dipersepsikan Kumuh	2010-01-20	Kompas	C	Jawa Timur	Pemukiman & Pemukiman Kumuh	Negatif
330	4938	Dimintai Keterangan, Bunuh Diri di Kamar Mandi	2010-03-31	Kompas	B	Jawa Timur	Masalah Sosial Bunuh Diri	Negatif
331	4675	Ilham Terjun dari Lantai III RSU Dr Soetomo	2010-05-26	Kompas	B	Jawa Timur	Masalah Sosial Bunuh Diri	Negatif
332	4706	Jatah Beras Berkurang Dua Kilogram	2010-05-20	Kompas	B	Jawa Timur	Masalah Sosial Kemiskinan	Negatif
333	4609	Mayoritas Pengganggu Tidak Teratasi	2010-06-14	Kompas	A	Jawa Timur	Masalah Sosial Pengangguran	Negatif
334	6384	Kantor Dispenda Surabaya Terbakar	2009-08-06	Kompas	D	Jawa Timur	Bencana Kebakaran	Negatif
335	6645	Kurang, Posko dan Personel Pemadam Kebakaran	2009-10-02	Kompas	A	Jawa Timur	Bencana Kebakaran	Negatif
336	6647	Fasilitas PMK Kurang Memadai	2009-10-02	Kompas	B	Jawa Timur	Bencana Kebakaran	Negatif
337	6709	Bambang DH, Tanggung Jawab Kontraktor	2009-09-15	Kompas	B	Jawa Timur	Bencana Pohon Tumbang	Negatif
338	5516	Wajah Kota yang Berbudaya	2010-01-15	Kompas	c	Jawa Timur	Sosial Budaya Kota Berbudaya	Negatif
339	4665	Surabaya Harus Hidup 1.000 Tahun	2010-06-01	Kompas	B	Jawa Timur	Sosial Budaya HUT Surabaya	Positif
340	4304	Surabaya Menuju Kota Layak Anak	2010-07-26	Kompas	A	Jawa Timur	Sosial Budaya Hari Anak Nasional	Positif
341	6662	Perlu Penetapan Kelas Air	2009-10-08	Kompas	A	Jawa Timur	Tata Air Air Minum	Positif
342	6649	Kali Surabaya Makin Tidak Layak Dikonsumsi	2009-10-09	Kompas	A	Jawa Timur	Tata Air Air Minum	Negatif
343	6686	Pelayanan Khusus Kelas Tiga Gratis	2009-10-28	Kompas	B	Jawa Timur	Peraturan & K/Perda Pelayanan Kesehatan	Negatif
344	4396	Raperda Miras Bisa Ditunda	2010-06-29	Kompas	C	Jawa Timur	Peraturan & K/Perda Miras	Negatif
345	1675	KTP Elektronik Mulai Berlaku 2011	2010-08-06	Kompas	D	Jawa Timur	Kependudukan KTP	Positif
346	4922	Pejabat Bisa Didenda Rp 10 Juta	2010-04-06	Kompas	A	Jawa Timur	Kependudukan Administrasi Kependudukan	Positif
347	4417	Tabung Gas Bocor Memicu Kebakaran	2010-06-28	Kompas	A	Jawa Timur	Kecelakaan Ledakan Tabung Gas	Negatif

Lampiran 3.

Daftar Berita dan Tone Kota Bandung



No.	ID.Berita	Judul	Tanggal	Media	Halaman	Rubrik	Kategori	Subkategori	Tone
1	6076	Kualitas Jalan di Bandung Buruk	2009-08-10	Kompas	B	Jawa Barat	Perhubungan & Transportasi	Jalan Rusak	Negatif
2	4918	Pemerintah Kehabisan Aspal	2010-04-06	Kompas	A	Jawa Barat	Perhubungan & Transportasi	Jalan Rusak	Negatif
3	4893	Jalan Rusak Turunkan Produktivitas	2010-04-15	Kompas	A	Jawa Barat	Perhubungan & Transportasi	Jalan Rusak	Negatif
4	4736	Perbaiki Jalan Mulai 15 Mei	2010-05-11	Kompas	C	Jawa Barat	Perhubungan & Transportasi	Jalan Rusak	Positif
5	4732	Baru 14 Persen Anggaran Terserap	2010-05-12	Kompas	B	Jawa Barat	Perhubungan & Transportasi	Jalan Rusak	Negatif
6	4713	Renovasi Braga Tertunda Pembangunan Hotel	2010-05-19	Kompas	C	Jawa Barat	Perhubungan & Transportasi	Jalan Rusak	Negatif
7	4381	Perbaiki Berjalan Lambat	2010-06-30	Kompas	A	Jawa Barat	Perhubungan & Transportasi	Jalan Rusak	Negatif
8	4685	Perbaiki Jalan Braga Dimulai Hari Ini	2010-05-24	Kompas	B	Jawa Barat	Perhubungan & Transportasi	Jalan Rusak	Positif
9	5445	Pemilik Angkot Adukan Dugaan Penggelapan	2010-01-20	Kompas	C	Jawa Barat	Perhubungan & Transportasi	Angkutan Umum	Negatif
10	4971	Demo Angkot Sumbat Jalan Aceh, Bandung	2010-03-19	Kompas	B	Jawa Barat	Perhubungan & Transportasi	Angkutan Umum	Negatif
11	4601	Susahnya Bertemu Wali Kota	2010-06-15	Kompas	A	Jawa Barat	Perhubungan & Transportasi	Angkutan Umum	Negatif
12	4668	Jumlah Kendaraan Travel Berlebih	2010-05-27	Kompas	C	Jawa Barat	Perhubungan & Transportasi	Angkutan Umum	Negatif
13	4244	Kapasitas KA Ekonomi Dikurangi 25 Persen	2010-07-30	Kompas	C	Jawa Barat	Perhubungan & Transportasi	Angkutan Umum	Negatif
14	6261	Pengamanan Tahun Ini Lebih Baik	2009-09-30	Kompas	C	Jawa Barat	Perhubungan & Transportasi	Angkutan Umum	Positif
15	6091	Operasionalisasi TMB Makin Tidak Jelas	2009-08-12	Kompas	C	Jawa Barat	Perhubungan & Transportasi	Transmetro Bandung	Negatif
16	6264	Transmetro Bandung, Solusi Final?	2009-09-29	Kompas	C	Jawa Barat	Perhubungan & Transportasi	Transmetro Bandung	Negatif
17	6268	Siapkan Transportasi Massal	2009-09-29	Kompas	C	Jawa Barat	Perhubungan & Transportasi	Transmetro Bandung	Negatif
18	6313	Penghasilan TMB Jauh dari Target	2009-10-28	Kompas	C	Jawa Barat	Perhubungan & Transportasi	Transmetro Bandung	Negatif
19	4750	Transmetro Bandung Terus Merugi	2010-05-05	Kompas	B	Jawa Barat	Perhubungan & Transportasi	Transmetro Bandung	Negatif
20	6088	Lalu Lintas Bandung Kian Parah	2009-08-26	Kompas	C	Jawa Barat	Perhubungan & Transportasi	Kemacetan	Negatif
21	4286	Jalan Siagan, Kemacetan Menghadang	2010-07-27	Kompas	C	Jawa Barat	Perhubungan & Transportasi	Kemacetan	Negatif
22	4287	Kurang dari Lima Tahun Bandung Macet Total	2010-07-27	Kompas	B	Jawa Barat	Perhubungan & Transportasi	Kemacetan	Negatif
23	1665	Bandung Macet Total	2010-08-06	Kompas	C	Jawa Barat	Perhubungan & Transportasi	Kemacetan	Negatif
24	1887	Macet dan Distribusi Aktivitas	2010-08-24	Kompas	A	Jawa Barat	Perhubungan & Transportasi	Kemacetan	Negatif
25	5396	Parkir di Bandung Tidak Beres	2010-02-13	Kompas	C	Jawa Barat	Perhubungan & Transportasi	Parkiran	Negatif
26	4904	Pendapatan Parkir Meleset dari Target	2010-04-12	Kompas	C	Jawa Barat	Perhubungan & Transportasi	Parkiran	Negatif
27	4703	Parkir Sulit Dikendalikan	2010-05-20	Kompas	B	Jawa Barat	Perhubungan & Transportasi	Parkiran	Negatif
28	4245	Perda Parkir Belum Perlu Direvisi	2010-07-30	Kompas	B	Jawa Barat	Perhubungan & Transportasi	Parkiran	Negatif
29	1667	Perparkiran - DPRD Bersedia Ubah Perda	2010-08-06	Kompas	D	Jawa Barat	Perhubungan & Transportasi	Parkiran	Negatif
30	6372	Kereta Tambahan Disiapkan	2009-12-21	Kompas	C	Jawa Barat	Perhubungan & Transportasi	Transportasi Kereta Api	Positif
31	4831	Daya Saing Kereta Api Merosot	2010-04-27	Kompas	B	Jawa Barat	Perhubungan & Transportasi	Transportasi Kereta Api	Negatif

32	4832	Dilebur Jadi Argo Parahyangan	2010-04-27	Kompas	B	Jawa Barat	Perhubungan & Transportasi	Transportasi Kereta Api	Negatif
33	4885	KA Parahyangan Disayangkan	2010-04-19	Kompas	C	Jawa Barat	Perhubungan & Transportasi	Transportasi Kereta Api	Negatif
34	6298	Kunjungan Wisatawan Asing Bakal Naik 30 Persen	2009-10-23	Kompas	C	Jawa Barat	Perhubungan & Transportasi	Bandara	Positif
35	5454	Penebalan Landasan Dimulai Maret	2010-01-14	Kompas	C	Jawa Barat	Perhubungan & Transportasi	Bandara	Positif
36	5014	Jumlah Maskapai Akan Bertambah	2010-03-02	Kompas	C	Jawa Barat	Perhubungan & Transportasi	Bandara	Positif
37	4869	Penebalan Bandara Motor	2010-04-22	Kompas	A	Jawa Barat	Perhubungan & Transportasi	Bandara	Negatif
38	4964	Pemkot Ditizinkan Buka Jalan Tol	2010-03-23	Kompas	C	Jawa Barat	Perhubungan & Transportasi	Tol Dalam Kota	Positif
39	4881	Pembebasan Lahan Tol Tunggu Pusat	2010-04-20	Kompas	A	Jawa Barat	Perhubungan & Transportasi	Tol Dalam Kota	Negatif
40	4654	Pintu Km 151 Dibuka Agustus untuk SUS Gedeba	2010-06-04	Kompas	B	Jawa Barat	Perhubungan & Transportasi	Tol Dalam Kota	Positif
41	5447	Bandung Berencana Bangun Monorel	2010-01-13	Kompas	C	Jawa Barat	Perhubungan & Transportasi	Monorail	Positif
42	5453	Diprioritaskan Monorel Utara-Selatan	2010-01-14	Kompas	C	Jawa Barat	Perhubungan & Transportasi	Monorail	Positif
43	5385	Penerbangan Husein Sastranegara Prospektif	2010-02-22	Kompas	C	Jawa Barat	Perhubungan & Transportasi	Transportasi Udara	Positif
44	5391	Rp 77 Miliar Dialokasikan untuk Perbaikan Bandara	2010-02-23	Kompas	A	Jawa Barat	Perhubungan & Transportasi	Transportasi Udara	Positif
45	4651	Terminal Ambaradul, Retribusi Tetap Jalan	2010-06-05	Kompas	A	Jawa Barat	Perhubungan & Transportasi	Terminal	Negatif
46	6314	RPPJ Semrawut, Banyak Pengusaha Tersesat	2009-10-28	Kompas	A	Jawa Barat	Perhubungan & Transportasi	RPPJ (Rambu Pendahu)	Negatif
47	6333	Jalur Sepeda di Bandung	2009-11-20	Kompas	C	Jawa Barat	Tata Ruang	Jalur Sepeda	Negatif
48	6363	Mendambakan Jalur Khusus Sepeda di Bandung	2009-12-02	Kompas	C	Jawa Barat	Tata Ruang	Jalur Sepeda	Negatif
49	6370	Kota Bandung Programkan Jalur Sepeda	2009-12-07	Kompas	C	Jawa Barat	Tata Ruang	Jalur Sepeda	Positif
50	5390	PSB Tagih Janji Jalur Sepeda	2010-02-01	Kompas	A	Jawa Barat	Tata Ruang	Jalur Sepeda	Positif
51	4743	Permisi, Sepeda Mau Lewat	2010-05-07	Kompas	B	Jawa Barat	Tata Ruang	Jalur Sepeda	Positif
52	4738	Benahi Sistem Transportasi Publik	2010-05-10	Kompas	C	Jawa Barat	Tata Ruang	Jalur Sepeda	Negatif
53	4719	2011, Jalur Sepeda di Lingkar Selatan	2010-05-18	Kompas	A	Jawa Barat	Tata Ruang	Jalur Sepeda	Positif
54	4671	Jalur Sepeda Tidak Harus Tutup Saluran Air	2010-05-26	Kompas	A	Jawa Barat	Tata Ruang	Jalur Sepeda	Positif
55	4657	Kampanye Sepeda Jangan Parsial	2010-06-02	Kompas	C	Jawa Barat	Tata Ruang	Jalur Sepeda	Negatif
56	4594	Pembuatan Jalur Sepeda Ditunda	2010-06-16	Kompas	B	Jawa Barat	Tata Ruang	Jalur Sepeda	Negatif
57	1842	Jalur Sepeda Kota Bandung	2010-08-19	Kompas	D	Jawa Barat	Tata Ruang	Jalur Sepeda	Positif
58	6094	Banyak Taman Kota Tak Terpelihara	2009-08-27	Kompas	C	Jawa Barat	Tata Ruang	RTH (Ruang Terbuka)	Negatif
59	6095	Merindukan Taman Kota yang Indah dan Nyaman	2009-08-27	Kompas	C	Jawa Barat	Tata Ruang	RTH (Ruang Terbuka)	Negatif
60	6332	Taman di Bandung Akan Dilengkapi "HOTSPOT"	2009-10-26	Kompas	C	Jawa Barat	Tata Ruang	RTH (Ruang Terbuka)	Positif
61	6345	Kenyamanan Bandung Nyaris Tinggal Kenangan	2009-11-25	Kompas	C	Jawa Barat	Tata Ruang	RTH (Ruang Terbuka)	Negatif
62	5395	Ruang Terbuka Hijau Kota Bandung Baru 8,8 Persen	2010-02-02	Kompas	A	Jawa Barat	Tata Ruang	RTH (Ruang Terbuka)	Negatif
63	4888	Sore yang Berpeluh di Tegallega	2010-04-16	Kompas	B	Jawa Barat	Tata Ruang	RTH (Ruang Terbuka)	Negatif
64	4382	Percantik Ruang Publik	2010-06-30	Kompas	A	Jawa Barat	Tata Ruang	RTH (Ruang Terbuka)	Positif

65	4301	Warga Bandung Rindu Ruang Publik	2010-07-26	Kompas	C	Jawa Barat	Tata Ruang	RTH (Ruang Terbuka Hijau)	Negatif
66	4238	Merebut Kembali Ruang Publik	2010-07-31	Kompas	C	Jawa Barat	Tata Ruang	RTH (Ruang Terbuka Hijau)	Negatif
67	6305	Sentra Industri Bandung Stagnan	2009-10-08	Kompas	C	Jawa Barat	Tata Ruang	Kawasan Peruntukan	Negatif
68	6309	Henry Palace Menyala Peruntukan Lahan	2009-10-22	Kompas	A	Jawa Barat	Tata Ruang	Kawasan Peruntukan	Negatif
69	6348	Warga Ciroym Minta Kejelasan KSO Paskal Hyp	2009-11-03	Kompas	A	Jawa Barat	Tata Ruang	Kawasan Peruntukan	Negatif
70	6346	Pembangunan Perlu Ditangguhkan	2009-11-25	Kompas	C	Jawa Barat	Tata Ruang	Kawasan Peruntukan	Negatif
71	5455	DPRD Desak Pemkot Bandung Kurangi Tempat H	2010-01-07	Kompas	C	Jawa Barat	Tata Ruang	Kawasan Peruntukan	Negatif
72	4936	Izin FO di Dago Tak Diperpanjang	2010-03-31	Kompas	B	Jawa Barat	Tata Ruang	Kawasan Peruntukan	Positif
73	4872	Tempat Usaha Tak Boleh Lebih dari 30 Porsen	2010-04-22	Kompas	C	Jawa Barat	Tata Ruang	Kawasan Peruntukan	Negatif
74	4580	Peraturan Wali Kota Harus Diterbitkan	2010-06-22	Kompas	B	Jawa Barat	Tata Ruang	Kawasan Peruntukan	Negatif
75	4667	Peruntukan Kawasan Dago Membingungkan	2010-05-31	Kompas	C	Jawa Barat	Tata Ruang	Kawasan Peruntukan	Negatif
76	6304	Hentikan Pembangunan di Babakan Siliwangi	2009-10-08	Kompas	C	Jawa Barat	Tata Ruang	RTRW	Negatif
77	6297	Perjanjian Kerja Sama Babakan Siliwangi Diperba	2009-10-09	Kompas	C	Jawa Barat	Tata Ruang	RTRW	Negatif
78	6365	Lingkungan Sosial Pejabat Menentukan	2009-12-09	Kompas	A	Jawa Barat	Tata Ruang	RTRW	Negatif
79	1907	Tata Ruang dan Cikapundung	2010-08-25	Kompas	A	Jawa Barat	Tata Ruang	RTRW	Positif
80	6266	Meneropong Kota Bandung	2009-09-29	Kompas	A	Jawa Barat	Tata Ruang	Identitas Kota	Negatif
81	4595	Apa Fauna Khas Kota Bandung?	2010-06-16	Kompas	A	Jawa Barat	Tata Ruang	Identitas Kota	Negatif
82	1596	Semangat KAA Belum Jadi Elemen Penting	2010-08-03	Kompas	D	Jawa Barat	Tata Ruang	Identitas Kota	Negatif
83	4270	Di Mana Eralase Kesenian Kota Bandung?	2010-07-28	Kompas	A	Jawa Barat	Tata Ruang	Identitas Kota	Negatif
84	4967	8.000 Penerangan Jalan Umum Rusak	2010-03-22	Kompas	B	Jawa Barat	Tata Ruang	PJU (Penerangan Jalan	Negatif
85	4755	PJU Kekurangan Daya Listrik	2010-04-30	Kompas	B	Jawa Barat	Tata Ruang	PJU (Penerangan Jalan	Negatif
86	4639	Belum Bayar Listrik, Taman Gelap	2010-06-07	Kompas	C	Jawa Barat	Tata Ruang	PJU (Penerangan Jalan	Negatif
87	6301	Toilet Umum di Bandung	2009-10-30	Kompas	C	Jawa Barat	Tata Ruang	Fasum	Negatif
88	1616	Awasi Ketat Pengembangan KBU	2010-08-04	Kompas	B	Jawa Barat	Tata Ruang	KBU (Kawasan Bandul	Negatif
89	4289	Pasokan Kebutuhan Pokok Lancar	2010-07-27	Kompas	B	Jawa Barat	Ekonomi & Perdagangan	Bahan Kebutuhan Pokk	Positif
90	6085	Harga Daging Sapi Terus Naik	2009-08-15	Kompas	A	Jawa Barat	Ekonomi & Perdagangan	Bahan Kebutuhan Pokk	Negatif
91	6090	Harga Barang Mulai Merambat Naik	2009-08-19	Kompas	A	Jawa Barat	Ekonomi & Perdagangan	Bahan Kebutuhan Pokk	Negatif
92	6259	Menyiasati Harga Kebutuhan yang Tinggi	2009-09-30	Kompas	A	Jawa Barat	Ekonomi & Perdagangan	Bahan Kebutuhan Pokk	Negatif
93	6260	Harga Barang Berangsur Normal	2009-09-30	Kompas	C	Jawa Barat	Ekonomi & Perdagangan	Bahan Kebutuhan Pokk	Positif
94	6251	Harga Kebutuhan Mulai Merambat Naik	2009-09-18	Kompas	C	Jawa Barat	Ekonomi & Perdagangan	Bahan Kebutuhan Pokk	Positif
95	6270	Harga Kebutuhan Pokok Belum Turun	2009-09-28	Kompas	A	Jawa Barat	Ekonomi & Perdagangan	Bahan Kebutuhan Pokk	Negatif
96	6326	Harga Cabai di Bandung Masih Mahal	2009-10-27	Kompas	C	Jawa Barat	Ekonomi & Perdagangan	Bahan Kebutuhan Pokk	Negatif
97	6361	Stok Menipis, Harga Beras Naik	2009-12-11	Kompas	A	Jawa Barat	Ekonomi & Perdagangan	Bahan Kebutuhan Pokk	Negatif

98	1570	Antisipasi Ketersediaan Daging Sapi	2010-08-02	Kompas	B	Jawa Barat	Ekonomi & Perdagangan	Bahan Kebutuhan Pokd	Positif
99	1668	Kebutuhan Pokok Belum Aman	2010-08-06	Kompas	D	Jawa Barat	Ekonomi & Perdagangan	Bahan Kebutuhan Pokd	Negatif
100	6100	1.001 Kisah Pitu dari Jalanan Kota	2009-08-28	Kompas	C	Jawa Barat	Ekonomi & Perdagangan	Sektor Informal	Negatif
101	6102	PKL Terus Jejal Kota Bandung	2009-08-28	Kompas	C	Jawa Barat	Ekonomi & Perdagangan	Sektor Informal	Negatif
102	4908	Distro Mulai Terdesak Toko Besar	2010-04-10	Kompas	A	Jawa Barat	Ekonomi & Perdagangan	Sektor Informal	Negatif
103	4860	Perketaf Izin Minimarket	2010-04-23	Kompas	B	Jawa Barat	Ekonomi & Perdagangan	Sektor Informal	Negatif
104	4634	Pedagang Kecil Belum Terlindungi	2010-06-08	Kompas	A	Jawa Barat	Ekonomi & Perdagangan	Sektor Informal	Negatif
105	4628	Jumlah PKL Perlu Diatur	2010-06-09	Kompas	A	Jawa Barat	Ekonomi & Perdagangan	Sektor Informal	Negatif
106	4606	Pedagang Kaki Lima Harus Dibina	2010-06-14	Kompas	B	Jawa Barat	Ekonomi & Perdagangan	Sektor Informal	Negatif
107	1671	Pedagang Makanan - Sejuta Akal agar Tetap Bertah	2010-08-06	Kompas	A	Jawa Barat	Ekonomi & Perdagangan	Sektor Informal	Negatif
108	4632	Keluhan yang Tak Berujung...	2010-06-08	Kompas	C	Jawa Barat	Ekonomi & Perdagangan	Sektor Informal	Negatif
109	6321	Bandung, Magnet Perfilman Nasional	2009-10-20	Kompas	C	Jawa Barat	Ekonomi & Perdagangan	Industri Kreatif	Positif
110	6323	Infrastruktur Bandung Belum Memadai	2009-10-20	Kompas	A	Jawa Barat	Ekonomi & Perdagangan	Industri Kreatif	Negatif
111	6338	Pemerintah Kurang Peka	2009-11-04	Kompas	C	Jawa Barat	Ekonomi & Perdagangan	Industri Kreatif	Negatif
112	6371	Keterlibatan Masyarakat Harus Ditingkatkan	2009-12-14	Kompas	C	Jawa Barat	Ekonomi & Perdagangan	Industri Kreatif	Negatif
113	5428	Distro, Tuan Rumah di Negeri Sendiri	2010-01-05	Kompas	A	Jawa Barat	Ekonomi & Perdagangan	Industri Kreatif	Positif
114	5430	Pemkot Bandung Prioritaskan Industri Kreatif	2010-01-05	Kompas	A	Jawa Barat	Ekonomi & Perdagangan	Industri Kreatif	Positif
115	4669	Teknologi Digital Pengaruhi Daya Saing Kota	2010-05-27	Kompas	A	Jawa Barat	Ekonomi & Perdagangan	Industri Kreatif	Positif
116	1730	Hak Intelektual - Industri Kreatif Harus Perkuat M	2010-08-11	Kompas	C	Jawa Barat	Ekonomi & Perdagangan	Industri Kreatif	Negatif
117	4243	Suara Rakyat Dari Tepi Cikapundung	2010-07-31	Kompas	C	Jawa Barat	Ekonomi & Perdagangan	Industri Kreatif	Positif
118	6062	Penukaran Uang Belum Optimal	2009-08-31	Kompas	A	Jawa Barat	Ekonomi & Perdagangan	Penukaran Uang	Netral
119	6308	Perdagangan dan Jasa Dominan	2009-10-15	Kompas	A	Jawa Barat	Ekonomi & Perdagangan	LPE (Laju Pertumbuhan	Negatif
120	5459	Pedagang Mendesak Operasi Pasar	2010-01-08	Kompas	A	Jawa Barat	Ekonomi & Perdagangan	Operasi Pasar	Positif
121	5435	Geliat Optimisme Distro dan "Clothing"	2010-01-16	Kompas	A	Jawa Barat	Ekonomi & Perdagangan	Persaingan Usaha	Positif
122	6340	Sampah Menganjai Perolehan Adipura	2009-11-04	Kompas	C	Jawa Barat	Lingkungan	Sampah	Negatif
123	5398	Warga Lewwigajah Tolak Pengaktifan TPA	2010-02-24	Kompas	A	Jawa Barat	Lingkungan	Sampah	Negatif
124	4959	PLTS Berdampak Positif	2010-03-24	Kompas	C	Jawa Barat	Lingkungan	Sampah	Positif
125	4887	Punguti Sampah pada Hari Bumi	2010-04-16	Kompas	B	Jawa Barat	Lingkungan	Sampah	Positif
126	4700	Aturan soal Kantong Plastik Perlu Disusun	2010-05-20	Kompas	A	Jawa Barat	Lingkungan	Sampah	Positif
127	4589	Tender Pembangunan PLTS Dimulai November	2010-06-17	Kompas	C	Jawa Barat	Lingkungan	Sampah	Positif
128	4519	Pemkot Tak Mau Salah Kesepakatan	2010-06-25	Kompas	B	Jawa Barat	Lingkungan	Sampah	Positif
129	1906	Sulit Beri Sanksi bagi Pembuang Sampah	2010-08-25	Kompas	C	Jawa Barat	Lingkungan	Sampah	Positif
130	1729	Citepus Penuh Sampah	2010-08-11	Kompas	B	Jawa Barat	Lingkungan	Sampah	Negatif

131	1950	Sampah Kota Bekal Menumpuk	2010-08-30	Kompas	C	Jawa Barat	Lingkungan	Sampah	Negatif
132	6097	Pencemaran Udara Bisa Melumpuhkan Kota Bandung	2009-08-06	Kompas	A	Jawa Barat	Lingkungan	Polusi	Negatif
133	6082	Masih Minim, Akses Sanitasi Dasar	2009-08-11	Kompas	A	Jawa Barat	Lingkungan	Polusi	Negatif
134	6336	Sudah Saatnya Wujudkan Bandung yang Sehat	2009-11-12	Kompas	A	Jawa Barat	Lingkungan	Polusi	Negatif
135	6347	Udara Bandung Mencemaskan	2009-11-25	Kompas	A	Jawa Barat	Lingkungan	Polusi	Negatif
136	5408	Bandung Belum Layak Terima Adipura	2010-02-19	Kompas	A	Jawa Barat	Lingkungan	Polusi	Negatif
137	1701	Warisan Budaya - Zat Pewarna Batik Cemari Ling...	2010-08-09	Kompas	D	Jawa Barat	Lingkungan	Polusi	Negatif
138	6350	Ketika Lembang Kota Terbalik...	2009-11-10	Kompas	C	Jawa Barat	Lingkungan	Polusi	Negatif
139	4845	Jalan Dago Tanpa Kendaraan Bermotor	2010-04-24	Kompas	A	Jawa Barat	Lingkungan	HBKB	Positif
140	4841	Jalan Dago Jadi Milik Warga...	2010-04-26	Kompas	C	Jawa Barat	Lingkungan	HBKB	Positif
141	4843	Sebatas Pengalihan Lalu Lintas	2010-04-26	Kompas	B	Jawa Barat	Lingkungan	HBKB	Positif
142	6366	Kota yang Rindu Interaksi	2009-12-09	Kompas	C	Jawa Barat	Lingkungan	Penghijauan	Positif
143	1569	40 Persen Pohon Penghijauan Mati	2010-08-02	Kompas	A	Jawa Barat	Lingkungan	Penghijauan	Negatif
144	1705	Pemerintah Jangan Lepas Tangan	2010-08-09	Kompas	B	Jawa Barat	Lingkungan	Penghijauan	Negatif
145	4666	Dukungan Pemerintah Mutlak	2010-05-31	Kompas	C	Jawa Barat	Lingkungan	Kesadaran Lingkungan	Positif
146	4607	Warga Harus Terlibat Lebih Aktif	2010-06-14	Kompas	B	Jawa Barat	Lingkungan	Kesadaran Lingkungan	Positif
147	4997	Biro Reklame Didenda Rp 225 Juta	2010-03-10	Kompas	B	Jawa Barat	Lingkungan	Penebangan Pohon	Positif
148	4840	Asap Kendaraan Penyebab Utama Polusi	2010-04-26	Kompas	A	Jawa Barat	Lingkungan	Emisi Kendaraan Bermotor	Negatif
149	4577	Evaluasi Lambat, Pemkot Kecewakan DPRD	2010-06-23	Kompas	A	Jawa Barat	Lingkungan	Adipura	Negatif
150	6105	Polisi Mulai Gelar Operasi	2009-08-14	Kompas	C	Jawa Barat	Penertiban	Penertiban PMKS	Negatif
151	6103	Satpol PP Jaring 60 PSK dan 20 PKL	2009-08-21	Kompas	C	Jawa Barat	Penertiban	Penertiban PMKS	Positif
152	6079	Bandung Sulit Tangani Gelandangan dan Pengemi...	2009-08-25	Kompas	C	Jawa Barat	Penertiban	Penertiban PMKS	Negatif
153	6344	Polisi Jaring 181 Gepeng dan Preman	2009-11-18	Kompas	A	Jawa Barat	Penertiban	Penertiban PMKS	Negatif
154	6101	Gepeng dan PSK Terus Diterbitkan	2009-08-28	Kompas	A	Jawa Barat	Penertiban	Penertiban PMKS	Positif
155	6075	Utamakan Penangkapan Koordinator	2009-08-31	Kompas	C	Jawa Barat	Penertiban	Penertiban PMKS	Negatif
156	4271	Penertiban Tidak Efektif	2010-07-28	Kompas	C	Jawa Barat	Penertiban	Penertiban PMKS	Negatif
157	1863	Sanksi bagi Oknum	2010-08-20	Kompas	D	Jawa Barat	Penertiban	Penertiban Bangunan	Positif
158	5429	Pemerintah Kota Bandung Tidak Jadi Segel Belair	2010-01-05	Kompas	A	Jawa Barat	Penertiban	Penertiban Bangunan	Negatif
159	4982	Hari Ini Satpol PP Terbitkan Reklame	2010-03-17	Kompas	A	Jawa Barat	Penertiban	Penertiban Bangunan	Positif
160	4974	32 Reklame Diturunkan	2010-03-18	Kompas	B	Jawa Barat	Penertiban	Penertiban Bangunan	Positif
161	4742	Legalitas "Water Park" Dipertanyakan	2010-05-07	Kompas	B	Jawa Barat	Penertiban	Penertiban Bangunan	Positif
162	4735	Disesalkan, Pembongkaran Kolam Tjihampelas	2010-05-11	Kompas	A	Jawa Barat	Penertiban	Penertiban Bangunan	Negatif
163	4616	Satpol PP Menyevel Dua Minimarket	2010-06-11	Kompas	A	Jawa Barat	Penertiban	Penertiban Bangunan	Positif

164	1774	Tanpa IMB, Bangunan di PVJ Disegel	2010-08-13	Kompas D	Jawa Barat	Penerbitan	Penerbitan Bangunan	Positif
165	6255	PKL Kecewa terhadap Satpol PP	2009-09-02	Kompas C	Jawa Barat	Penerbitan	Penerbitan PKL	Negatif
166	6253	Penerbitan PKL Tidak Efektif	2009-09-10	Kompas A	Jawa Barat	Penerbitan	Penerbitan PKL	Negatif
167	6267	Rumahnya Menangkap Brutus di Satpol PP	2009-09-29	Kompas C	Jawa Barat	Penerbitan	Penerbitan PKL	Negatif
168	6369	Penerbitan PKL Kepetihan Ricuh	2009-12-22	Kompas C	Jawa Barat	Penerbitan	Penerbitan PKL	Negatif
169	4662	Semoga Selalu Bocor	2010-06-01	Kompas B	Jawa Barat	Penerbitan	Penerbitan PKL	Negatif
170	4605	Adakah Yang Mau Berbelanja Di "Basement"?	2010-06-14	Kompas C	Jawa Barat	Penerbitan	Penerbitan PKL	Negatif
171	6080	Yang Termajinalisasi Selama Sebulan...	2009-08-25	Kompas C	Jawa Barat	Penerbitan	Penerbitan Tempat Hib	Negatif
172	1669	Ramadhan - Penutupan Tempat Hiburan untuk Me	2010-08-06	Kompas C	Jawa Barat	Penerbitan	Penerbitan Tempat Hib	Positif
173	1678	Ahmad Rekotomo: Binatu Dipati Ukur Tak Berizin	2010-08-07	Kompas A	Jawa Barat	Penerbitan	Penerbitan Binatu	Positif
174	6354	Persiapan UN Jadi Lebih Berat	2009-11-17	Kompas C	Jawa Barat	Pendidikan	UAN	Negatif
175	6364	Sekolah Berusaha Tidak Panik	2009-12-02	Kompas C	Jawa Barat	Pendidikan	UAN	Negatif
176	5458	Konsentrasi Siswa SMA Terpecah	2010-01-15	Kompas A	Jawa Barat	Pendidikan	UAN	Negatif
177	4981	Dana UN Belum Diterima	2010-03-17	Kompas B	Jawa Barat	Pendidikan	UAN	Negatif
178	4976	Pengawasan UN Tetap Maksimal	2010-03-18	Kompas A	Jawa Barat	Pendidikan	UAN	Positif
179	4867	Kuota Bandung 77.215 Kursi	2010-04-22	Kompas A	Jawa Barat	Pendidikan	SNMPTN	Positif
180	4689	Syarat SNMPTN 2010 Lebih Ketat	2010-05-21	Kompas A	Jawa Barat	Pendidikan	SNMPTN	Negatif
181	4603	Peraturan Lebih Ketat	2010-06-15	Kompas C	Jawa Barat	Pendidikan	SNMPTN	Negatif
182	4593	Asal Jangjan karena Masalah Teknis	2010-06-16	Kompas C	Jawa Barat	Pendidikan	SNMPTN	Negatif
183	6312	Guru Honoror Tunut Jadi CPNS	2009-10-14	Kompas C	Jawa Barat	Pendidikan	Guru Honoror	Positif
184	6368	Guru Honoror Cemburui PNS	2009-12-15	Kompas A	Jawa Barat	Pendidikan	Guru Honoror	Negatif
185	4578	Pekerja Honoror Minta Diangkat Jadi Pegawai Neg	2010-06-23	Kompas C	Jawa Barat	Pendidikan	Guru Honoror	Negatif
186	4701	Guru Tolak Pemotongan TPP	2010-05-20	Kompas B	Jawa Barat	Pendidikan	Guru Honoror	Negatif
187	5441	Sekolah RSBI Perlu Disidak	2010-01-27	Kompas A	Jawa Barat	Pendidikan	RSBI (Rintisan Sekolah)	Negatif
188	4814	Peminat RSBI Tetap Tinggi	2010-04-29	Kompas B	Jawa Barat	Pendidikan	RSBI (Rintisan Sekolah)	Positif
189	6081	Swasta Sulit Akses BOS Daerah	2009-08-18	Kompas C	Jawa Barat	Pendidikan	BOS (Bantuan Operasi)	Negatif
190	1862	Alokasi BOS Diskriminatif	2010-08-20	Kompas C	Jawa Barat	Pendidikan	BOS (Bantuan Operasi)	Negatif
191	6078	Tunjangan Guru Tersendat	2009-08-03	Kompas A	Jawa Barat	Pendidikan	Tunjangan Guru	Negatif
192	1880	Hentikan Honor Mengajar	2010-08-23	Kompas C	Jawa Barat	Pendidikan	Tunjangan Guru	Negatif
193	4679	Siswa dari Luar Negeri Terhambat Aturan	2010-05-25	Kompas B	Jawa Barat	Pendidikan	PSB (Penerimaan Sisw	Negatif
194	6250	Dinas Kebakaran Siaga 24 Jam	2009-09-18	Kompas C	Jawa Barat	Bencana	Kebakaran	Positif
195	6329	Kerugian Masih Dihitung	2009-10-12	Kompas A	Jawa Barat	Bencana	Kebakaran	Negatif
196	6316	The Rock Cafe Terbakar	2009-10-24	Kompas A	Jawa Barat	Bencana	Kebakaran	Negatif

197	5450	Garis Polisi Sudah Dibuka	2010-01-21	Kompas A	Jawa Barat	Bencana	Kebakaran	Negatif
198	4943	Api Tak Hanguskan Semangat Pedagang	2010-03-30	Kompas C	Jawa Barat	Bencana	Kebakaran	Negatif
199	4740	Terus Waspada Saat Kawan Jadi Lawan	2010-05-10	Kompas B	Jawa Barat	Bencana	Kebakaran	Negatif
200	4297	Korsleting, Dugaan Penyebab	2010-07-26	Kompas A	Jawa Barat	Bencana	Kebakaran	Negatif
201	4300	Pemkot Bandung Terjepit	2010-07-26	Kompas B	Jawa Barat	Bencana	Kebakaran	Negatif
202	4302	Warga Harapkan Kepedulian Wali Kota Bandung	2010-07-26	Kompas A	Jawa Barat	Bencana	Kebakaran	Negatif
203	1888	Pemadam Kesulitan Cari Air	2010-08-24	Kompas B	Jawa Barat	Bencana	Kebakaran	Negatif
204	1965	Kebakaran Terus Intai Kota Bandung	2010-08-31	Kompas A	Jawa Barat	Bencana	Kebakaran	Negatif
205	5397	Tiga Bulan Terakhir, 75 Musibah	2010-02-13	Kompas A	Jawa Barat	Bencana	Hujan Deras	Negatif
206	5393	Masyarakat Diminta Peduli	2010-02-16	Kompas A	Jawa Barat	Bencana	Hujan Deras	Positif
207	6358	Kesengsaraan Warga Bertambah Saat Hujan Tiba	2009-11-16	Kompas C	Jawa Barat	Bencana	Banjir	Negatif
208	5401	Banjir Lumpuhkan Dayeuhkolot	2010-02-18	Kompas A	Jawa Barat	Bencana	Banjir	Negatif
209	5013	Kota Bandung Bakal Porak-poranda	2010-03-03	Kompas B	Jawa Barat	Bencana	Gempa Bumi	Negatif
210	4410	Mendesak, Peta Kegempaan di Bandung	2010-06-28	Kompas C	Jawa Barat	Bencana	Gempa Bumi	Negatif
211	5415	Pasar Ujungberung	2010-01-25	Kompas A	Jawa Barat	Bencana	Bangunan Runtuah	Negatif
212	5402	Perjalanan KA Masih Terganggu	2010-02-18	Kompas C	Jawa Barat	Bencana	Tanah Longsor	Negatif
213	2680	Korban Meteor Dibantu YDKK	2010-08-11	Kompas C	Jawa Barat	Bencana	Meteor Jatuh	Positif
214	6084	Jangan Ada Pemotongan	2009-08-22	Kompas A	Jawa Barat	Anggaran Daerah	Bawaku Makmur (Bant	Positif
215	6317	Bawaku Makmur Belum Dilaporkan	2009-10-06	Kompas A	Jawa Barat	Anggaran Daerah	Bawaku Makmur (Bant	Negatif
216	6325	Bawaku Diandalkan Berantas Kemiskinan	2009-10-27	Kompas A	Jawa Barat	Anggaran Daerah	Bawaku Makmur (Bant	Positif
217	4408	Yang Penting Uang Itu Bisa Berputar	2010-06-28	Kompas A	Jawa Barat	Anggaran Daerah	Bawaku Makmur (Bant	Negatif
218	4409	Jangan Sekadar Bagi-bagi Uang	2010-06-28	Kompas C	Jawa Barat	Anggaran Daerah	Bawaku Makmur (Bant	Negatif
219	4994	Unggas Masuk Bandung Tetap Kena Retribusi	2010-03-11	Kompas B	Jawa Barat	Anggaran Daerah	Pajak & Retribusi Daer	Positif
220	4926	Hiburan di Hotel Diminta Dikecualikan	2010-04-05	Kompas C	Jawa Barat	Anggaran Daerah	Pajak & Retribusi Daer	Negatif
221	4746	Pemkot Kehilangan Retribusi Miras	2010-05-06	Kompas A	Jawa Barat	Anggaran Daerah	Pajak & Retribusi Daer	Negatif
222	4687	Kaji Lagi Pajak PKL	2010-05-21	Kompas A	Jawa Barat	Anggaran Daerah	Pajak & Retribusi Daer	Negatif
223	4672	Pajak Diskotek Hanya Naik Lima Persen	2010-05-26	Kompas C	Jawa Barat	Anggaran Daerah	Pajak & Retribusi Daer	Negatif
224	5432	Ribuan Hektar Aset Tanpa Sertifikat	2010-01-30	Kompas C	Jawa Barat	Anggaran Daerah	Aset Daerah	Negatif
225	5387	Banggar Desak Pembelian Laptop Dibatalkan	2010-02-01	Kompas C	Jawa Barat	Anggaran Daerah	Aset Daerah	Negatif
226	5394	Data Aset Pemkot Bandung Ambarudul	2010-02-02	Kompas A	Jawa Barat	Anggaran Daerah	Aset Daerah	Negatif
227	5394	Data Aset Pemkot Bandung Ambarudul	2010-02-02	Kompas A	Jawa Barat	Anggaran Daerah	Aset Daerah	Negatif
228	5457	Komisi A Desak Dana Bantuan Dihentikan	2010-01-22	Kompas C	Jawa Barat	Anggaran Daerah	Bansos (Bantuan Sosia	Negatif
229	4914	Organisasi Tanpa Prestasi Bakal Dikekal	2010-04-07	Kompas C	Jawa Barat	Anggaran Daerah	Bansos (Bantuan Sosia	Negatif

230	6310	Kota Bandung Tak Pakai Bantuan Provinsi	2009-10-29	Kompas	C	Jawa Barat	Anggaran Daerah	Porda XI/2010 Jabar	Negatif
231	6300	Potensi Kerugian Banding Capai Rp 1,115 Triliun	2009-10-30	Kompas	C	Jawa Barat	Anggaran Daerah	Laporan Keuangan Daerah	Negatif
232	5411	Pemkot Tetap Akan Belanja Laptop	2010-02-05	Kompas	A	Jawa Barat	Anggaran Daerah	Anggaran SKPD	Negatif
233	4579	Kota Bandung 95 Persen Siap	2010-06-22	Kompas	A	Jawa Barat	Anggaran Daerah	Porda XI/2010 Jabar	Positif
234	6093	Uang Saku Anggota DPRD Harus Dikembalikan	2009-08-05	Kompas	C	Jawa Barat	Politik	DPRD	Negatif
235	6098	Unjuk Rasa Warnai Pelantikan	2009-08-06	Kompas	C	Jawa Barat	Politik	DPRD	Negatif
236	6106	Hari Pertama Kerja, Gedung DPRD Sepi	2009-08-07	Kompas	C	Jawa Barat	Politik	DPRD	Negatif
237	6083	3 Mobil dan 18 Laptop Belum Dikembalikan	2009-08-29	Kompas	C	Jawa Barat	Politik	DPRD	Negatif
238	6254	Gaji Pertama untuk Buka Bersama dan Bayar Ujian	2009-09-02	Kompas	C	Jawa Barat	Politik	DPRD	Negatif
239	6249	Surat Penempatan Ruangan Perlu Dicabut	2009-09-11	Kompas	C	Jawa Barat	Politik	DPRD	Negatif
240	6319	Erwan Jadi Ketua DPRD Kota Bandung	2009-10-06	Kompas	C	Jawa Barat	Politik	DPRD	Positif
241	6307	Alat Kelengkapan Dewan Belum Terbentuk	2009-10-15	Kompas	C	Jawa Barat	Politik	DPRD	Negatif
242	6322	Fraksi PPP-PAN Kota Bandung Terancam Bubar	2009-10-20	Kompas	C	Jawa Barat	Politik	DPRD	Negatif
243	6335	Anggota Ramai-ramai Lakukan Studi Banding	2009-11-12	Kompas	C	Jawa Barat	Politik	DPRD	Negatif
244	1647	Aspirasi - Layanan SMS DPRD Sepi Peminat	2010-08-05	Kompas	A	Jawa Barat	Politik	DPRD	Negatif
245	6256	KPU Kota Bandung Dinilai Tidak Cermat	2009-09-09	Kompas	C	Jawa Barat	Politik	KPU Kota Bandung	Negatif
246	6355	KPU Jabar Bentuk TPF Kasus Nabila	2009-11-09	Kompas	C	Jawa Barat	Politik	KPU Kota Bandung	Negatif
247	6343	Putusan Nabila Tergantung KPU Bandung	2009-11-11	Kompas	C	Jawa Barat	Politik	KPU Kota Bandung	Negatif
248	6352	Segera Bentuk Dewan Kehormatan	2009-11-10	Kompas	C	Jawa Barat	Politik	KPU Kota Bandung	Negatif
249	6360	Pencalonan Nabila Langgar UU Pemilu	2009-12-11	Kompas	C	Jawa Barat	Politik	KPU Kota Bandung	Negatif
250	5417	KPU Kota Bandung Terancam Kena Sanksi	2010-01-18	Kompas	B	Jawa Barat	Politik	KPU Kota Bandung	Negatif
251	5386	Anggota KPU Bandung Bisa Diberhentikan	2010-02-01	Kompas	C	Jawa Barat	Politik	KPU Kota Bandung	Negatif
252	4954	KPU Kota Bandung Minim Staf Kompeten	2010-03-25	Kompas	B	Jawa Barat	Politik	KPU Kota Bandung	Negatif
253	4955	Monumen BLA Tidak Terawat	2010-03-25	Kompas	A	Jawa Barat	Tata Bangunan	Bangunan Cagar Budaya	Negatif
254	4907	Bangunan Tua yang Kini Dalam Dilema	2010-04-10	Kompas	A	Jawa Barat	Tata Bangunan	Bangunan Cagar Budaya	Negatif
255	1619	Tatar Sunda - Di Manakah Bangunan Kokoh Pertama	2010-08-04	Kompas	D	Jawa Barat	Tata Bangunan	Bangunan Cagar Budaya	Negatif
256	4877	Pengelolaan Braga Bisa Diambil Alih Pemerintah	2010-04-21	Kompas	B	Jawa Barat	Tata Bangunan	Bangunan Cagar Budaya	Negatif
257	4615	Warga Pro-Kontra soal Kolam Tjibampelas	2010-06-11	Kompas	C	Jawa Barat	Tata Bangunan	Bangunan Cagar Budaya	Negatif
258	1787	Selayang Pandang - Pasak Bumi	2010-08-14	Kompas	A	Jawa Barat	Tata Bangunan	Bangunan Cagar Budaya	Positif
259	1648	Pemkot Bandung Harus Terlibat	2010-08-05	Kompas	A	Jawa Barat	Tata Bangunan	Bangunan Cagar Budaya	Negatif
260	1727	PKL TUNTUT TEMPAT DI MAL	2010-08-11	Kompas	D	Jawa Barat	Tata Bangunan	Relokasi Pedagang	Negatif
261	4290	Pedagang Merasa Didiskriminasi	2010-07-27	Kompas	C	Jawa Barat	Tata Bangunan	Relokasi Pedagang	Negatif
262	5446	Pemkot Bingung Tempatkan Pedagang Pasar Ujun	2010-01-20	Kompas	A	Jawa Barat	Tata Bangunan	Relokasi Pedagang	Negatif

263	5440	Pedagang Tolak Direlokasi	2010-01-27	Kompas	B	Jawa Barat	Tata Bangunan	Relokasi Pedagang	Negatif
264	1623	Infrastruktur - Perizinan Hotel Luxton Bakal Diteliti	2010-08-04	Kompas	C	Jawa Barat	Tata Bangunan	Perizinan Bangunan	Negatif
265	1651	Perhotelan - Warga Nilai Perizinan Luxton Janggal	2010-08-05	Kompas	C	Jawa Barat	Tata Bangunan	Perizinan Bangunan	Negatif
266	1843	Pariwisata - Terkait Hotel Luxton, Warga Mengaduh	2010-08-19	Kompas	B	Jawa Barat	Tata Bangunan	Perizinan Bangunan	Negatif
267	1865	Warga Sukaasih Cemas	2010-08-20	Kompas	B	Jawa Barat	Tata Bangunan	Perizinan Bangunan	Negatif
268	4985	96 Menara BTS Tak Berizin	2010-03-15	Kompas	A	Jawa Barat	Tata Bangunan	BTS (Base Transceiver)	Negatif
269	4518	Pembangunan Kantor Baru Terkendala Lahan	2010-06-25	Kompas	B	Jawa Barat	Tata Bangunan	Relokasi Bangunan	Negatif
270	6087	Tersangka IS Ditahan	2009-08-01	Kompas	A	Jawa Barat	Hukum	Persidangan	Negatif
271	6086	Dua Pegawai Pemkot Bandung Divonis Bersalah	2009-08-08	Kompas	A	Jawa Barat	Hukum	Persidangan	Negatif
272	6104	Kejati Tetapkan 17 Tersangka	2009-08-14	Kompas	C	Jawa Barat	Hukum	Persidangan	Negatif
273	6337	Segera Dilimpahkan ke Kejaksaan	2009-11-19	Kompas	C	Jawa Barat	Hukum	Persidangan	Negatif
274	5436	Terdakwa Iwan Dituntut 4 Tahun	2010-01-16	Kompas	A	Jawa Barat	Hukum	Persidangan	Positif
275	6096	APPKL Desak agar PW Ditahan	2009-08-20	Kompas	C	Jawa Barat	Hukum	Persidangan	Negatif
276	6302	Kejari Belum Periksa Tersangka Baru	2009-10-01	Kompas	A	Jawa Barat	Hukum	Persidangan	Negatif
277	6295	Tersangka PW Belum Diperiksa Kejari	2009-10-02	Kompas	C	Jawa Barat	Hukum	Persidangan	Positif
278	6311	Tersangka Korupsi Dana PKL Diperiksa	2009-10-29	Kompas	A	Jawa Barat	Hukum	Persidangan	Negatif
279	4876	Lahan Pemakaman Cikutra Digugat Ahli Waris	2010-04-21	Kompas	A	Jawa Barat	Hukum	Sengketa Lahan	Negatif
280	4586	Pembangunan Terkendala Lahan	2010-06-18	Kompas	A	Jawa Barat	Hukum	Sengketa Lahan	Negatif
281	4269	Pencertiban Rumah Dinas Diwarnai Protes	2010-07-28	Kompas	A	Jawa Barat	Hukum	Sengketa Lahan	Negatif
282	4261	Sengketa Gasibu Disidangkan	2010-07-29	Kompas	A	Jawa Barat	Hukum	Sengketa Lahan	Negatif
283	1598	Perumahan - Tumpang Tindih, Aturan Rumah Dihalangi	2010-08-03	Kompas	C	Jawa Barat	Hukum	Sengketa Lahan	Negatif
284	6299	Pemasok Sol Membawa Ekstasi	2009-10-23	Kompas	C	Jawa Barat	Kriminalitas	Napza	Positif
285	4827	Bea Cukai Sita Heroin Senilai Rp 8 Miliar	2010-04-28	Kompas	A	Jawa Barat	Kriminalitas	Napza	Positif
286	1966	Kota dan Kabupaten Bakal Kesulitan	2010-08-31	Kompas	A	Jawa Barat	Kriminalitas	Napza	Negatif
287	6296	Pembantu Rumah Tangga Residivis Gasak Harta Miliar	2009-10-09	Kompas	A	Jawa Barat	Kriminalitas	Perampokan	Negatif
288	5409	Dibobol Maling, Pramita Rugi Rp 250 Juta	2010-02-12	Kompas	A	Jawa Barat	Kriminalitas	Perampokan	Negatif
289	6339	Perampokan TMC Didalangi Orang Dalam	2009-11-04	Kompas	C	Jawa Barat	Kriminalitas	Perampokan	Positif
290	6342	Pria Tak Dikenal Tewas Ditusuk	2009-11-11	Kompas	C	Jawa Barat	Kriminalitas	Pembunuhan	Negatif
291	6373	Pengunjung Tembak Penjaga, Napi Kabur	2009-12-21	Kompas	C	Jawa Barat	Kriminalitas	Pembunuhan	Negatif
292	6320	Perum Pegadaian Tingkatkan Pengamanan	2009-10-13	Kompas	C	Jawa Barat	Kriminalitas	Pencurian	Positif
293	6331	Pencurian Aset KA Masih Marak di Daerah Operasi	2009-10-26	Kompas	C	Jawa Barat	Kriminalitas	Pencurian	Negatif
294	5412	Uang Palsu Tahun 2009 Naik 59 Persen	2010-01-25	Kompas	C	Jawa Barat	Kriminalitas	Upai (Uang Palsu)	Negatif
295	4596	Fokus Belum Sinergis	2010-06-16	Kompas	B	Jawa Barat	Kriminalitas	Kekerasan Anak	Negatif

296	4285	Polisi Amankan 27 Motor Curian Selama Juli	2010-07-27	Kompas	C	Jawa Barat	Kriminalitas	Curanmor	Positif
297	6357	Drainase Bandung Tak Memadai	2009-11-16	Kompas	C	Jawa Barat	Tata Air	Drainase	Negatif
298	5392	Saluran Air Kota Bandung Rawan Meluap	2010-02-23	Kompas	A	Jawa Barat	Tata Air	Drainase	Negatif
299	4937	Rp 94 Miliar untuk Perbaiki Drainase	2010-03-31	Kompas	A	Jawa Barat	Tata Air	Drainase	Positif
300	4749	Penutupan Saluran Air Dikecam	2010-05-05	Kompas	C	Jawa Barat	Tata Air	Drainase	Negatif
301	5420	Pemkot Berencana Remajakan Tanggul Sungai	2010-01-11	Kompas	A	Jawa Barat	Tata Air	Normalisasi Sungai / K	Positif
302	1889	Selamatkan Sungai Cikapundung	2010-08-24	Kompas	A	Jawa Barat	Tata Air	Normalisasi Sungai / K	Negatif
303	1949	Kebersihan Sungai Perlu Koordinasi Antarwilayah	2010-08-30	Kompas	C	Jawa Barat	Tata Air	Normalisasi Sungai / K	Positif
304	4911	Anggaran Kirmir Tidak Cukup	2010-04-08	Kompas	B	Jawa Barat	Tata Air	Normalisasi Sungai / K	Negatif
305	4661	Layanan Harus Cakup 80 Persen Populasi	2010-06-02	Kompas	C	Jawa Barat	Tata Air	Air Bersih	Negatif
306	1885	PEMBELIAN AIR MINUM MENINGKAT	2010-08-24	Kompas	A	Jawa Barat	Tata Air	Air Bersih	Negatif
307	5406	Kondisi Air Tanah Memprihatinkan	2010-02-04	Kompas	C	Jawa Barat	Tata Air	Air Tanah	Negatif
308	5431	Perhatian Pemerintah Daerah Masih Minim	2010-01-05	Kompas	C	Jawa Barat	Pariwisata	Museum	Negatif
309	1731	Museum Dapat Pengakuan Positif	2010-08-11	Kompas	A	Jawa Barat	Pariwisata	Museum	Positif
310	1816	Ruang Publik - Museum Swasta Butuh Perhatian	2010-08-18	Kompas	D	Jawa Barat	Pariwisata	Museum	Negatif
311	6359	Kala Bandung, Ingatan Kejayaan Kota Bandung	2009-11-23	Kompas	A	Jawa Barat	Pariwisata	Acara Budaya/Pariwisata	Positif
312	5426	Anugerah Budaya Kota Bandung 2009	2010-01-05	Kompas	C	Jawa Barat	Pariwisata	Acara Budaya/Pariwisata	Negatif
313	4886	Minim, Kompensasi atas PAD	2010-04-16	Kompas	B	Jawa Barat	Pariwisata	Prasarana Kepariwisata	Negatif
314	4880	Citra Bandung Meredup	2010-04-20	Kompas	B	Jawa Barat	Pariwisata	Prasarana Kepariwisata	Negatif
315	5388	Kunjungan Wisman 2010 Bakal Meningkatkan	2010-02-01	Kompas	C	Jawa Barat	Pariwisata	Wisatawan	Positif
316	1679	Puasa, Tingkat Hunian Turun	2010-08-07	Kompas	A	Jawa Barat	Pariwisata	Okupansi	Negatif
317	1785	35 Detik Menuju Cakrawala Bandung	2010-08-14	Kompas	B	Jawa Barat	Pariwisata	Destinasi Wisata	Positif
318	4993	Kesimpulan Mengerucut Jadi Tiga Opsi	2010-03-11	Kompas	C	Jawa Barat	Peraturan & Kebijakan Daerah	Perda Miras	Positif
319	4931	Perda Miras Hanya Atur Mekanisme Perdagangan	2010-04-01	Kompas	B	Jawa Barat	Peraturan & Kebijakan Daerah	Perda Miras	Positif
320	4906	Pansus Cenderung Kendalikan Peredaran	2010-04-10	Kompas	C	Jawa Barat	Peraturan & Kebijakan Daerah	Perda Miras	Negatif
321	4649	Berlarut-larut, Pembahasan Raperda Miras	2010-06-05	Kompas	A	Jawa Barat	Peraturan & Kebijakan Daerah	Perda Miras	Negatif
322	4602	Pansus Diminta Tidak Buru-buru	2010-06-15	Kompas	C	Jawa Barat	Peraturan & Kebijakan Daerah	Perda Miras	Positif
323	1752	Raperda Miras - Lokasi Penjualan Masih Diperdebat	2010-08-12	Kompas	B	Jawa Barat	Peraturan & Kebijakan Daerah	Perda Miras	Negatif
324	1771	Peraturan Daerah - Lokasi Penjualan Miras Diputus	2010-08-13	Kompas	C	Jawa Barat	Peraturan & Kebijakan Daerah	Perda Miras	Negatif
325	1864	Raperda Miras Terancam Gagal	2010-08-20	Kompas	B	Jawa Barat	Peraturan & Kebijakan Daerah	Perda Miras	Negatif
326	4624	Wali Kota Tak Butuh Perda PKL	2010-06-10	Kompas	C	Jawa Barat	Peraturan & Kebijakan Daerah	Perda PKL	Negatif
327	6099	Apa Kabar Perda K3?	2009-08-28	Kompas	A	Jawa Barat	Peraturan & Kebijakan Daerah	Perda K3 (Keteriban K	Negatif
328	6303	Ratusan Tenaga Kerja Kontrak Terancam Diberhentikan	2009-10-01	Kompas	C	Jawa Barat	Birokrasi Daerah	TKK (Tenaga Kerja K	Negatif

329	4988	Pekerja Kontrak Tuntut Kejelasan Honor	2010-03-12	Kompas B	Jawa Barat	Birokrasi Daerah	TKK (Tenaga Kerja Kc)	Negatif
330	4260	Nasib TKK di Tangan Presiden	2010-07-29	Kompas A	Jawa Barat	Birokrasi Daerah	TKK (Tenaga Kerja Kc)	Negatif
331	4930	LKP Pemkot 2009 Tidak Detail	2010-04-01	Kompas C	Jawa Barat	Birokrasi Daerah	Kinerja Walikota Band	Negatif
332	4842	LKPJ Wali Kota Bagus di Kertas	2010-04-26	Kompas C	Jawa Barat	Birokrasi Daerah	Kinerja Walikota Band	Negatif
333	4678	Pansus Tak Sebut Mutasi	2010-05-25	Kompas B	Jawa Barat	Birokrasi Daerah	Kinerja Walikota Band	Negatif
334	6262	THR PNS Kota Bandung Rp 1 Miliar	2009-09-01	Kompas A	Jawa Barat	Birokrasi Daerah	Gaji / Tunjangan PNS	Positif
335	6252	Pensiunan Menunggu Kejelasan Pemkot Bandung	2009-09-18	Kompas C	Jawa Barat	Birokrasi Daerah	Gaji / Tunjangan PNS	Positif
336	1713	Pemkot Wajib Terbuka soal Pengelolaan Pajak	2010-08-10	Kompas D	Jawa Barat	Birokrasi Daerah	Keterbukaan Informasi	Negatif
337	4913	22 PNS Terjaring Razia	2010-04-07	Kompas A	Jawa Barat	Birokrasi Daerah	Disiplin PNS	Negatif
338	5443	PD Pasar Rugi Rp 12 Miliar	2010-01-20	Kompas C	Jawa Barat	BUMD	PD Pasar Bermartabat	Negatif
339	4970	Direksi Baru Sebaiknya Bukan dari PNS	2010-03-19	Kompas C	Jawa Barat	BUMD	PD Pasar Bermartabat	Negatif
340	4929	Tiga Kandidat Direksi PD Pasar Berstatus PNS	2010-04-03	Kompas A	Jawa Barat	BUMD	PD Pasar Bermartabat	Positif
341	1592	Direksi PD Pasar Belum Dilantik	2010-08-03	Kompas C	Jawa Barat	BUMD	PD Pasar Bermartabat	Negatif
342	1839	VISI CALON DIREKTUR PD PASAR BERMAR	2010-08-19	Kompas C	Jawa Barat	BUMD	PD Pasar Bermartabat	Positif
343	5423	Lepaskan BUMD dari Tangan Birokrat	2010-01-19	Kompas A	Jawa Barat	BUMD	Kinerja BUMD	Negatif
344	5424	BUMD Tak Beretika Bisnis	2010-01-19	Kompas C	Jawa Barat	BUMD	Kinerja BUMD	Negatif
345	4884	Pemkot Masih Subsidi Empat Perusahaan	2010-04-19	Kompas C	Jawa Barat	BUMD	Kinerja BUMD	Negatif
346	4813	PD BPR Dinilai Bisa Buka Cabang	2010-04-29	Kompas A	Jawa Barat	BUMD	Kinerja BUMD	Negatif
347	4859	Perda Rusun Terhambat Rujukan	2010-04-23	Kompas C	Jawa Barat	Pemukiman & Perumahan	BPR Jabar (Bank Perk	Positif
348	4733	Cingised Dibuka Lagi Pertengahan Tahun	2010-05-12	Kompas A	Jawa Barat	Pemukiman & Perumahan	Rumah Susun	Negatif
349	1707	Pemilikan Apartemen Subsidi Tersendat	2010-08-09	Kompas C	Jawa Barat	Pemukiman & Perumahan	Rumah Susun	Positif
350	6077	Apartemen Tak Terpengaruh	2009-08-03	Kompas B	Jawa Barat	Pemukiman & Perumahan	Rumah Susun	Negatif
351	6328	Penjualan Apartemen di Bandung Turun	2009-10-12	Kompas C	Jawa Barat	Pemukiman & Perumahan	Rumah Susun	Positif
352	6334	Kebutuhan Rumah Belum Terdata	2009-11-05	Kompas A	Jawa Barat	Pemukiman & Perumahan	Perumahan	Negatif
353	6356	Susahnya Mendapatkan Rumah Layak	2009-11-09	Kompas C	Jawa Barat	Pemukiman & Perumahan	Perumahan	Negatif
354	6353	Kota Bandung Dikepung Perumahan Kumuh	2009-11-17	Kompas A	Jawa Barat	Pemukiman & Perumahan	Pemukiman Kumuh	Negatif
355	5400	Ratusan Kegiatan di HUT Ke-200 Kota Bandung	2010-02-10	Kompas A	Jawa Barat	Sosial Budaya	HUT Bandung Lautan	Positif
356	4958	Jadikan BILA Bahan Refleksi	2010-03-24	Kompas C	Jawa Barat	Sosial Budaya	HUT Bandung Lautan	Positif
357	4641	Bersepeda Semakin Membudaya	2010-06-07	Kompas C	Jawa Barat	Sosial Budaya	Bersepeda	Positif
358	5460	Penjualan Sepeda Naik 30 Persen	2010-01-08	Kompas A	Jawa Barat	Sosial Budaya	Bersepeda	Positif
359	1753	Warga ke Mal untuk Berbuca	2010-08-12	Kompas C	Jawa Barat	Sosial Budaya	Puasa Lebaran	Netral
360	6257	Pemkot Bandung Galang Bantuan	2009-09-16	Kompas A	Jawa Barat	Sosial Budaya	Sumbangan Bencana	Positif
361	5452	SPM Desak Kasus Grand Aquila Tuntas	2010-01-21	Kompas C	Jawa Barat	Tenaga Kerja	Perselisihan Kerja	Positif

362	4902	Kasus PHK Grand Aquila Berlarut-larut	2010-04-13	Kompas	B	Jawa Barat	Tenaga Kerja	Perselisihan Kerja	Negatif
363	4622	Pekerja Minta Pertahankan Hotel Grand Aquila	2010-06-10	Kompas	C	Jawa Barat	Tenaga Kerja	Perselisihan Kerja	Negatif
364	6294	Jumlah Pencari Kartu Kuning Membeludak	2009-10-02	Kompas	A	Jawa Barat	Tenaga Kerja	Angkatan Kerja	Negatif
365	6349	30 Persen Sarjana Menganggur	2009-11-10	Kompas	A	Jawa Barat	Tenaga Kerja	Angkatan Kerja	Negatif
366	1732	TKI - Pengiriman Uang Diprediksi Capai Rp 7 Miliar	2010-08-11	Kompas	A	Jawa Barat	Tenaga Kerja	TKI (Tenaga Kerja Ind)	Positif
367	6092	Tinggi, Tunggakan Penyediaan Labu Darah di RS	2009-08-12	Kompas	A	Jawa Barat	Kesehatan	Jamkesmas / Askin	Negatif
368	6089	Pengelola RS Minta Jaminan Pembayaran	2009-08-26	Kompas	A	Jawa Barat	Kesehatan	Jamkesmas / Askin	Negatif
369	5404	Dana Jamkesmas Perlu Ditambah	2010-02-11	Kompas	C	Jawa Barat	Kesehatan	Jamkesmas / Askin	Positif
370	4739	Perjuangkan Tambahan Dana	2010-05-10	Kompas	A	Jawa Barat	Kesehatan	Jamkesmas / Askin	Positif
371	6341	Pasien Kaki Gajah Se-Jawa Barat Mencapai 980 Orang	2009-11-11	Kompas	A	Jawa Barat	Kesehatan	Kaki Gajah	Negatif
372	6258	Bandung Didatangi 200.000 Orang Setiap Tahun	2009-09-30	Kompas	C	Jawa Barat	Kependudukan	Urbanisasi	Negatif
373	6327	Pendatang Ingin Perbaiki Hidup	2009-10-05	Kompas	C	Jawa Barat	Kependudukan	Urbanisasi	Negatif
374	1726	Kependudukan - Pendatang Wajib Bayar Uang Janji	2010-08-11	Kompas	C	Jawa Barat	Kependudukan	Urbanisasi	Negatif
375	5448	Bandung Gratisan Pembuat KTP	2010-01-06	Kompas	C	Jawa Barat	Kependudukan	KTP	Positif
376	5419	Tujuh Kios Roboh Tertiuap Angin Kencang	2010-01-18	Kompas	A	Jawa Barat	Kecelakaan	Bangunan Runtuh	Negatif
377	5405	Tabung Gas Meledak, Tiga Warga Luka	2010-02-11	Kompas	A	Jawa Barat	Kecelakaan	Ledakan Tabung Gas	Negatif
378	6330	Zaenal Tewas Jatuh dari Lantai Tujuh	2009-10-26	Kompas	C	Jawa Barat	Masalah Sosial	Bunuh Diri	Negatif
379	1703	Kesejahteraan Rakyat - Kala Urusan Perut Seolah-olah	2010-08-09	Kompas	B	Jawa Barat	Masalah Sosial	Kemiskinan	Negatif
380	1708	Ancaman Keamanan - Teroris Beralih ke Perkotaan	2010-08-09	Kompas	A	Jawa Barat	Keamanan	Terorisme	Negatif
381	6324	Permintaan Elpiji 3 Kg Naik 25 Persen	2009-10-20	Kompas	C	Jawa Barat	Energi	Gas / Elpiji	Negatif