

STRATEGI UNTUK PENGEMBANGAN KOTA SOSIAL DI INDONESIA

Studi Kasus di Malang, Cirebon, dan Jakarta

Elisa Sutanudjaja, Marco Kusumawijaya, M. Zul Qisthi
dan Inten Gumilang



FRIEDRICH
EBERT 
STIFTUNG

RUJAK
CENTER FOR URBAN STUDIES



STRATEGI UNTUK PENGEMBANGAN KOTA SOSIAL DI INDONESIA

Studi Kasus di Malang, Cirebon, dan Jakarta

Desember 2018

Daftar Isi

| | |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| Glosarium | 4 |
| Daftar Tabel | 5 |
| Daftar Singkatan | 6 |
| Ringkasan Eksekutif | 7 |
| 1. Tinjauan Mengenai Indonesia | 8 |
| 1.1 Koefisien Gini | 8 |
| 1.2 Pertumbuhan Populasi | 9 |
| 1.3 Stok Perumahan | 10 |
| 1.4 Pertumbuhan Ekonomi | 11 |
| 2. Konteks Indonesia: Krisis Perkotaan yang Tersembunyi | 12 |
| 3. Pengembangan Berbasis Aset: Pemetaan dan Antisipasi Proaktif | 13 |
| 4. Meninjau Kebijakan Perkotaan Saat Ini: Perumahan, Mobilitas dan Partisipasi Sosial | 15 |
| 4.1 Kondisi Perumahan dan Program Perumahan | 16 |
| 4.2 Mobilitas Perkotaan | 18 |
| 4.3 Partisipasi dan Keterlibatan Masyarakat | 20 |
| 5. Solusi dan Rekomendasi Lebih Lanjut | 21 |
| 5.1 Kampung Tematik di Malang | 21 |
| 5.2 Pembangunan Inklusif di Kelurahan Semanggi, Kota Solo | 22 |
| 5.3 Perumahan Terjangkau | 23 |
| 5.4 Program Pengembangan Kampung | 24 |
| 5.5 Mobilitas/Transportasi | 25 |
| 5.6 Partisipasi dan Keterlibatan Warga | 26 |
| 5.7 Kontrak Politik & Masa Depan Masyarakat Miskin Perkotaan Indonesia | 28 |
| Catatan | 29 |
| Daftar Pustaka | 30 |
| Profil, Penulis, Penyunting, dan Kontributor | 31 |

Glosarium

Kawasan Kumuh:

Lingkungan Permukiman dan juga Komunitas yang tinggal di dalamnya yang dinyatakan sebagai permukiman kumuh dari segi sarana dan prasarana pendukungnya yang minim

Musyawaharah Rencana Pembangunan (Musrenbang):

Salah satu program pemerintah untuk melibatkan masyarakat dalam pembangunan. Keterlibatan ini dimulai dari tingkat permukiman terkecil, yaitu Rukun Tetangga (RT) / Rukun Warga (RW) hingga tingkat Pemerintah Kota. Sistem ini, menggantikan sistem "partisipasi" top-down, dimana orang-orang hanya dibantu pada segi fisik pada agenda pembangunan tanpa adanya kebutuhan bagi pemerintah untuk merangkul mereka dalam pengambilan keputusan tentang proses pembangunan jangka menengah maupun jangka panjang.

Daftar Tabel

| | | |
|-----------|-------------------------------------------------------------------------------|---|
| Tabel 1.1 | Koefisien Gini | 2 |
| Tabel 1.2 | Populasi Manusia di Indonesia Tahun 1971-2015 | 2 |
| Tabel 1.3 | Stok Perumahan di Indonesia | 3 |
| Tabel 1.4 | Presentasi Pertumbuhan Pesat Indonesia Tahun 1971-2015 | 4 |
| Tabel 1.5 | Presentasi Pertumbuhan Ekonomi Indonesia Tahun 1997-2016 | 4 |
| Tabel 1.6 | Tujuh Komoditas yang Berkontribusi Terhadap Garis Kemiskinan Non-Pangan | 9 |

Daftar Singkatan

| | |
|-------------------|--------------------------------------------------------------|
| APBD | Anggaran Pendapatan Belanja Daerah |
| APBN | Anggaran Pendapatan Belanja Negara |
| ACORN | Association of Community Organizations for Reform Now |
| BPS | Badan Pusat Statistik |
| BUMN | Badan Usaha Milik Negara |
| BUMD | Badan Usaha Milik Daerah |
| BRT | Bus Rapid Transportation |
| BKM | Badan Keswadayaan Masyarakat |
| DED | Detail Engineering Drawing |
| FLPP | Fasilitas Likuiditas Pembiayaan Perumahan |
| GDP | Gross Domestic Product |
| JRMK | Jaringan Rakyat Miskin Kota |
| KPRS | Kredit Pemilikan Rumah Subsidi |
| KIP | Kampung Improvement Program |
| LBH | Lembaga Bantuan Hukum |
| LPM | Lembaga Pemberdayaan Masyarakat |
| LRT | Light Rapid Transit |
| MUSRENBANG | Musyawaharah Rencana Pembangunan |
| NPV | Net Present Value |
| NMT | Non Motorised Transit |
| PUPR | Kementrian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat |
| RPJMN | Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional |
| PDB | Product Domestic Bruto |
| P2LPK | Pusat Pengkajian Lingkungan, Perikanan dan Kelautan |
| SDG | Sustainable Development Goals |
| TDM | Transport Demand Management |
| TOD | Transit Oriented Development |
| UPC | Urban Poor Consortium |

Ringkasan Eksekutif

Pertumbuhan populasi dan urbanisasi dunia diproyeksikan akan bertambah 2.5 miliar pada tahun 2050 dengan kenaikan mendekati 90 persen di Asia dan Afrika. Antara tahun 2000 dan 2010 Indonesia juga menghadapi kenaikan lahan perkotaan dengan penambahan total 1.100 km².

Kota-kota akan selalu dibentuk oleh perubahan sosial, ekonomi dan konteks lingkungan. Setelah krisis keuangan tahun 1997, Indonesia menikmati pertumbuhan ekonomi yang tinggi pada dekade terakhir; khususnya terkonsentrasi di wilayah perkotaan. Namun pertumbuhan ini juga makin memperburuk kesenjangan pendapatan di wilayah tersebut. Untuk memastikan bahwa kota-kota Indonesia akan menyediakan kesempatan untuk semua orang di masa depan sekaligus mengurangi kesenjangan, sangat penting untuk memahami bahwa konsep keinklusan melibatkan faktor ruang, sosial dan ekonomi, termasuk perkembangan perumahan dan infrastruktur. Kota tidak berada di dalam gelembung yang terisolasi. Oleh karena

itu dalam hal “keberlangsungan” fokus mengenai masalah perkotaan juga harus melihat pentingnya wilayah pedesaan dan kabupaten/ kota.

Struktur studi tentang Kota Sosial ini adalah sebagai berikut: Pertama, kami mengeksplorasi konteks Indonesia dan berbagai tantangan serta krisis yang dihadapi kota-kota di Indonesia, khususnya dalam hal keterjangkauan perumahan, penggusuran, masalah mobilitas dan ekologi. Kedua, kami juga mengeksplorasi pembangunan yang berbasis aset dengan menyoroti pentingnya aksi partisipatoris dan antisipasi proaktif. Ketiga, kami mengidentifikasi dan mengulas tentang kebijakan perkotaan dari di tingkat nasional dan daerah, terutama dalam hal perumahan, mobilitas dan partisipasi sosial. Sebagai penutup, laporan ini mengidentifikasi instrumen dan solusi untuk tercapainya kota yang inklusif secara sosial. Selain itu laporan ini juga menyajikan rekomendasi kebijakan bagi pemerintah nasional dan kota dengan mengacu pada beberapa studi kasus dari kota-kota di Indonesia yang berbeda.

1. Tinjauan Mengenai Indonesia

Pembangunan yang adil dan berkelanjutan merupakan cita-cita setiap pemimpin kota. Menciptakan kehidupan yang sejahtera bagi warga kotanya adalah misi utama mereka. Namun pencapaian tujuan ini seringkali menemui tantangan. Solusinya terletak pada pembuatan kebijakan yang tepat; meskipun terkadang pelaksanaan kebijakan ini memunculkan tantangan baru yang juga harus ditangani segera.

Menurut survei nasional Kementerian Pertanian pada tahun 2014, jumlah penduduk Indonesia mencapai 254.862.910 juta orang. Jumlah ini akan terus bertambah setiap tahun. Mayoritas penduduk memilih untuk tinggal di daerah perkotaan yang dianggap memiliki peluang lebih besar untuk pekerjaan serta untuk meningkatkan kondisi kehidupan secara umum. Namun kecepatan urbanisasi saat ini tidak diimbangi oleh pertumbuhan infrastruktur perkotaan, layanan sosial dan perumahan. Kondisi inilah yang menyebabkan ketimpangan ekonomi dan sosial, khususnya dalam hal memanfaatkan keuntungan yang dimiliki wilayah perkotaan dalam hal perekonomian, mobilitas serta akses.

Pertumbuhan ekonomi di Indonesia dianggap cukup stabil, dan tingkat kemiskinan ekstrim telah berkurang sebesar 8 persen sejak tahun 2014. Namun, pencapaian stabilitas ekonomi ini tidak diimbangi oleh pemerataan kekayaan yang merata. Selain itu, akses yang setara terhadap peluang, kesempatan, serta keterlibatan masyarakat masih minim di Indonesia. Tujuan pemerintah untuk membuat keputusan kebijakan lebih partisipatif belum sepenuhnya terpenuhi.

Upaya pemerintah untuk meningkatkan keterlibatan warga dalam proses pembangunan nasional kerap menasar proyek-proyek "sosialisasi," dimana program pemerintah diperkenalkan kepada masyarakat secara lebih luas melalui pertemuan antar warga dengan cara berdialog untuk mencari ide dan masukan dari masyarakat. Misalnya, melalui Musyawarah Rencana

Pembangunan (Musrenbang) yang dilakukan mulai dari tingkat lingkungan sampai kementerian telah menjadi instrumen partisipatif dalam membentuk agenda baru. Namun, upaya ini masih dianggap tidak memadai dan perlu ditingkatkan. Seringkali, kesadaran dan pemahaman dari sisi masyarakat yang terlibat masih terbatas, sehingga berpengaruh pada kapasitas mereka untuk berpartisipasi penuh. Dengan demikian, dalam hal sosialisasi dan perencanaan partisipatif, masyarakat kerap hanya menjadi objek dalam proses pembangunan, bukan peserta aktif yang menentukan jalannya sendiri. Hal ini luput dipikirkan dan menjadi akar ketidaksetaraan yang mempengaruhi aspek lainnya.

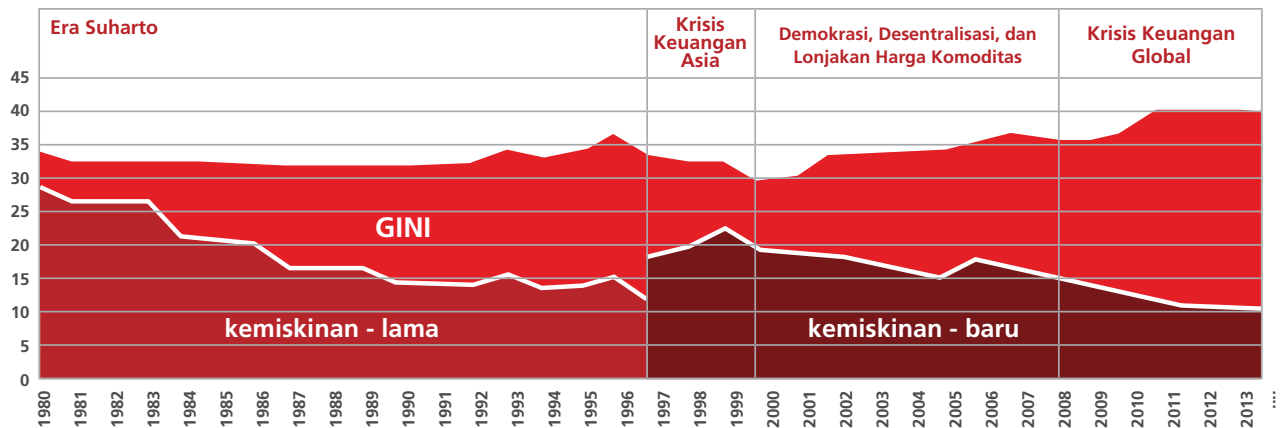
1.1 Koefisien Gini

Pertumbuhan ekonomi sebagian besar hanya dinikmati manfaatnya oleh kelas konsumen yang jumlahnya makin berkembang. Antara tahun 2003 dan 2010, konsumsi per orang untuk 10 persen warga terkaya Indonesia tumbuh lebih dari 6 persen per tahun dengan memperhitungkan inflasi. Tetapi kenaikannya kurang dari 2 persen per tahun untuk 40 persen termiskin. Hal ini berpengaruh pada melambatnya laju pengentasan kemiskinan dengan jumlah orang miskin turun hanya 2 persen per tahun sejak tahun 2002. Nyaris tidak ada penurunan jumlah orang yang rentan kemiskinan¹ selama krisis ekonomi Asia 1997-1998 di saat kemiskinan meningkat tajam dan Koefisien Gini menurun. Setiap orang terkena imbas krisis, terutama masyarakat menengah ke atas. Koefisien Gini meningkat dari 30 (pada 2000) menjadi 41 (pada 2014) di mana itu merupakan angka tertinggi yang pernah tercatat. Baru-baru ini tingkat kesenjangan di Indonesia lebih tinggi dan meningkat lebih cepat dibanding negara lainnya di wilayah Asia Timur. Pada tahun 1990, kesenjangan di Indonesia mencapai 29.2 persen dan meningkat menjadi 35.5 persen di 2010. Sementara itu, Pendapatan Nasional Bruto (PDB) Indonesia per kapita pada 1990 adalah US\$ 621, meningkat menjadi US\$ 3582 pada 2013, pertumbuhan rata-rata per tahun mencapai 8 persen.²

Setelah stabil cukup lama, rasio Gini mulai naik, kemudian turun seiring krisis keuangan di Asia, sebelum naik tajam sejak pemulihan.

Koefisien Gini (angka) dan tingkat kemiskinan nasional (persen) 1989-2014

Sumber BPS, Susenas dan kalkulasi Bank Dunia
Catatan Rasio Gini konsumsi nominal. Garis kemiskinan nasional diubah pada tahun 1998 dan angka tahun 1996 dihitung menggunakan metode baru sekaligus lama.

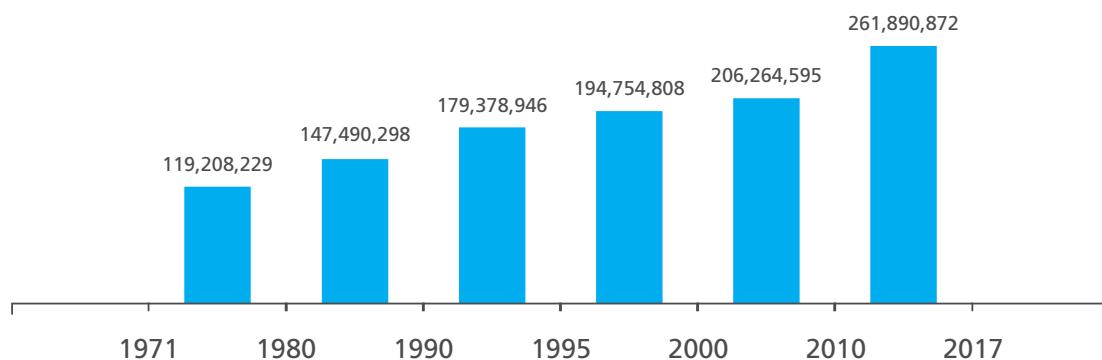


Sumber: Bank Dunia dan Australian Aid, *Indonesia's Rising Divide. Why Inequality Is Rising, Why It Matters And What Can Be Done.* (Jakarta : World Bank dan Australian Aid, 2016),

Tabel 1.1 Koefisien Gini di Indonesia

1.2 Pertumbuhan Populasi

Jumlah Penduduk Indonesia (1971-2017)



Sumber: Badan Pusat Statistik, *Statistik Perumahan dan Pemukiman, 2018* (Jakarta : BPS, 2018)

Tabel 1.2 Populasi Pertumbuhan Penduduk di Indonesia

Berdasarkan grafik di atas, pertumbuhan populasi di Indonesia terus meningkat dengan persentase sekitar 1.38 persen tiap tahun. Hal ini juga dipengaruhi oleh

tingkat kelahiran yang tinggi dan juga perpindahan penduduk. Adapun populasi akan meningkat hingga 4 juta orang per tahun.

1.3 Stok Perumahan

| Tahun | Jumlah Terbangun | | Status Hunian | | Tak Terhuni |
|--------------|-------------------|---------------|----------------|------------|-------------|
| | Tower Blocks (TB) | Unit | Penghuni | Terhuni | |
| 2010-2011 | 49 | 2.972 | 13.648 | 49 | 0 |
| 2012 | 126 | 6.105 | 29.684 | 53 | 73 |
| 2012-2013 | 90 | 3,62 | 29,056 | 36 | 54 |
| 2013 | 170 | 2.397 | 24.788 | 77 | 93 |
| 2014 | 408 | 3.122 | 45.896 | 0 | 408 |
| Total | 843 | 18.216 | 143.072 | 215 | 628 |

Sumber: Direktorat Jenderal Perumahan, Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, Laporan Tahunan Ketersediaan Perumahan 2015. (Jakarta: Kementerian PUPR, 2015)

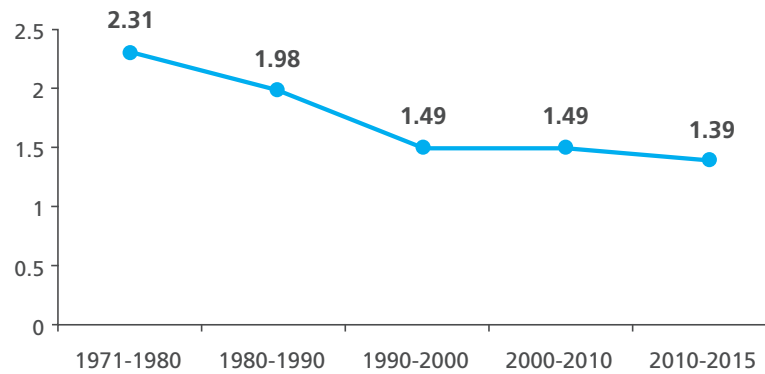
Tabel 1.3 Stok Perumahan di Indonesia

Terdapat empat kategori penerima Rumah Susun Sederhana Sewa (rusunawa) menurut Direktorat Jenderal Perumahan Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR):

1. Murid Pondok Pesantren,
2. Pekerja (termasuk pekerja industri),
3. Kelompok pelajar lainnya,
4. Anggota Tentara Nasional Indonesia (TNI) dan Kepolisian Republik Indonesia (Polri).

Kebutuhan pembangunan perumahan pada tahun 2016 telah mengintegrasikan Masyarakat Berpenghasilan Rendah (MBR) sebagai target fasilitas bantuan pembiayaan perumahan seperti misalnya Fasilitas Likuiditas Pembiayaan Perumahan (FLPP), Subsidi Selisih Bunga (SSB), Bantuan Uang Muka (BUM). Jumlah pembangunan rumah untuk kategori ini juga meningkat, dengan penyerapan tahun 2016 oleh kelompok MBR sebesar 34 persen (2,666 unit).

Namun, langkah-langkah ini belum cukup untuk menurunkan ketimpangan antara permintaan dan penawaran. Kategori MBR merujuk pada masyarakat berpenghasilan rendah, namun bukan di sektor informal. Oleh karena itu, menurut Kementerian PUPR pada tahun 2016,³ pekerja informal masih belum memiliki akses ke perumahan yang layak. Sebagai tambahan, berdasarkan data BPS tahun 2011-2013, tingkat backlog (kekurangan pasokan) perumahan terus meningkat hingga mencapai 12 juta unit. Namun di tahun 2015 angka kekurangan pasokan ini turun menjadi 11.4 juta unit rumah. Data BPS tahun 2010-2015 mengindikasikan bahwa diperlukan sebanyak 400.000 – 500.000 unit rumah per tahun untuk memenuhi kebutuhan perumahan. Namun kami memperkirakan bahwa angka kebutuhan perumahan hampir mendekati 800.000 unit rumah per tahunnya.



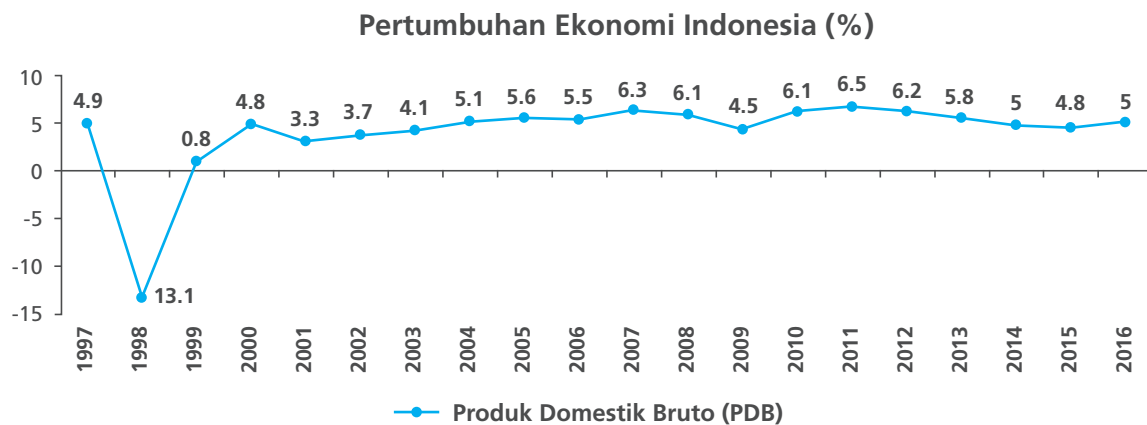
Sumber: Badan Pusat Statistik, *Statistik Perumahan dan Pemukiman, 2018* (Jakarta : BPS, 2018)

Table 1.4 Laju Pertumbuhan Populasi Manusia di Indonesia

Prosentase pertumbuhan penduduk pada tabel di atas ini menunjukkan bahwa pada periode 2000-2015 terdapat penurunan sebesar 1.4 persen. Hal ini menunjukkan penurunan drastis dari data BPS tahun 1971-1980 di mana angka pertumbuhan penduduk meningkat sebesar 2.31 persen. Implementasi dari

program Keluarga Berencana mampu meminimalisir pertumbuhan sampai dengan 1.98 persen di periode 1980-1990 dan sejak itu terus menurun. Meskipun demikian, 1.4 persen untuk saat ini masih dianggap tinggi dan membebani pembangunan infrastruktur dan kapasitas perumahan Indonesia

1.4 Pertumbuhan Ekonomi



Suber: Direktorat Penelitian Kebijakan Ekonomi dan Moneter Bank Indonesia, *Laporan Tahunan Perekonomian Indonesia, Kompilasi Tahun 1998-2017*. (Jakarta, Bank Indonesia).

Tabel 1.5 Pertumbuhan Ekonomi Indonesia

Berdasarkan grafik di atas pada puncak periode krisis ekonomi pertumbuhan ekonomi jatuh hingga

angka -13 persen sementara setelah masa pemulihan pertumbuhan rata-rata adalah sebesar 5 persen.

2. Konteks Indonesia: Krisis Perkotaan yang Tersembunyi

Pertumbuhan ekonomi di Indonesia terpusat di kota-kotanya. Oleh karena itu wajar apabila berdasarkan catatan September 2016, rata-rata tingkat kemiskinan di perkotaan (7.73 persen) lebih rendah daripada daerah pedesaan (13.96 persen). Bank Dunia mengestimasi bahwa pada tahun 2025, 68 persen populasi Indonesia akan tinggal di perkotaan sebagai dampak dari pembangunan yang tidak merata. Selain itu menurut Bank Dunia tingkat urbanisasi Indonesia adalah yang tertinggi di Asia. Namun ironisnya persoalan kemiskinan di kota-kota di Indonesia semakin memburuk meskipun pertumbuhan ekonominya stabil. Pada September 2014 hingga Maret 2015, jumlah penduduk miskin perkotaan meningkat dari 10.36 menjadi 10.65 juta. Keterpurukan ini dapat dilihat dari semakin banyaknya kawasan kumuh. Saat ini estimasi kawasan kumuh di Indonesia menempati 59 hektar dan terus bertambah setiap tahun. Makin banyaknya penduduk di perkotaan yang hidup dalam kemiskinan menjadi salah satu krisis yang tengah dialami oleh kawasan-kawasan perkotaan di Indonesia.

Kepemilikan rumah di kota-kota Indonesia secara umum telah menjadi tak terjangkau. Penduduk terpaksa pergi ke pinggiran kota untuk membeli rumah. Ini adalah akibat dari kepemilikan lahan di pusat perkotaan yang dikontrol oleh para pengembang properti. Mereka menaikkan harga tanah karena target pengembangan mereka didominasi untuk kelas menengah ke atas atau difungsikan untuk tujuan komersial atau industri. Saat ini, penambahan wilayah kumuh dapat dikatakan disebabkan oleh monopoli tanah. Fenomena yang serupa dapat ditemui di beberapa kota besar di Indonesia; Jakarta, Surabaya, Semarang, Yogyakarta, Solo, Makassar, Bandung dan Medan. Beberapa contohnya: di Surabaya harga tanah di pusat kota meningkat 60 hingga 100 persen; di Yogyakarta pertumbuhan hotel menjamur; sementara di Makassar persentase signifikan masyarakatnya tinggal di kawasan kumuh (kurang lebih 28.5 persen)

Dengan pembangunan kota yang terus berlanjut, sementara perputaran roda ekonomi juga terus berpusat di kota, ironisnya jumlah kawasan pemukiman kumuh juga semakin meningkat. Bagaimanapun, urbanisasi yang didorong pasar cenderung bersifat eksklusif dan menyebabkan terjadinya peningkatan jumlah penggusuran atau pengusiran warga miskin secara paksa. Penggusuran dapat terjadi karena beberapa alasan yang berbeda antara satu kota dengan lainnya. Namun tindakan ini secara umum membawa dampak negatif menceraibut masyarakat dan individu di dalamnya dari kehidupan mereka. Selain itu dalam beberapa contoh, personel yang direkrut untuk melangsungkan penggusuran diserahkan kepada pihak swasta atau bahkan preman. Proses penggusuran bahkan seringkali melibatkan kekerasan. Penggusuran telah menjadi permasalahan Hak Asasi Manusia (HAM) yang mengemuka di Jakarta. Selama 2015 dan 2016, LBH Jakarta mencatat bahwa terdapat 306 kasus penggusuran dengan jumlah korban mencapai 13,871 keluarga dan 11,662 usaha kecil. Selain Jakarta, penggusuran juga terjadi di Surabaya, Semarang, Yogyakarta, Solo, Makassar dan Pontianak dengan alasan antara lain pengerjaan fasilitas kota / pekerjaan umum, revitalisasi perkotaan ataupun alasan "mempercantik" wajah kota.

Perkembangan pesat kawasan perkotaan di Indonesia juga memunculkan bahaya ekologis di mana perubahan iklim global mengancam kesehatan dan keselamatan masyarakat perkotaan. Sebagian besar wilayah yang akan terdampak langsung adalah tempat tinggal masyarakat miskin. Permasalahan jangka panjang yang langsung dirasakan adalah berkurangnya Ruang Terbuka Hijau (RTH), suplai air bersih yang terbatas, dampak dari proyek besar yang tengah berlangsung seperti reklamasi dan dampak perubahan iklim yang semakin dirasakan. Wilayah Jakarta Raya, Semarang, Solo, Makassar dan Bandung adalah contoh beberapa kota yang hanya sedikit memiliki RTH karena perencanaan kota yang buruk hanya memberikan porsi kecil bagi RTH dibandingkan dengan luas total wilayah kota. Sebagai akibatnya terjadi fenomena "hutan beton" di mana kota tidak

dapat secara efisien memanfaatkan air hujan untuk mengisi kembali kantong air, dan lebih buruk lagi, karena sistem drainase yang buruk maka mudah terjadi banjir. Kesemrawutan yang berkepanjangan ini telah menyebabkan krisis air tanah di beberapa kota. Masalah-masalah ini banyak terjadi di kota-kota tepi pantai seperti Jakarta, Surabaya, Semarang, Denpasar dan Makassar, di mana terjadi proyek reklamasi di ekosistem pesisir yang rawan dan juga dapat menyebabkan peningkatan permukaan air laut. Fenomena lain yang disebabkan oleh perubahan iklim adalah kekeringan, penurunan permukaan tanah, banjir dan tanah longsor; semua berpotensi menimbulkan bahaya utama di kota-kota Indonesia.

Di samping itu, dengan pemerintahan baru di tahun 2014, masalah transportasi dan investasi infrastruktur telah menjadi sorotan utama. Rencana Pengembangan Jangka Menengah (RPJMN) 2015-2019 yang dibuat oleh Presiden menggarisbawahi pengembangan infrastruktur untuk konektivitas dan aksesibilitas, peningkatan sektor maritim, pengintegrasian daerah terpencil dan perbatasan, pengalihan transportasi dari jalanan menjadi rel dan perkapalan untuk mengatasi masalah mobilitas perkotaan. Hampir seluruh kota besar di Indonesia menghadapi masalah transportasi, mulai dari berkurangnya peran transportasi publik, pemakaian dan pertumbuhan mobil dan sepeda motor yang tinggi sehingga menyebabkan kemacetan akut, meningkatkan polusi udara dan kadar emisi gas rumah kaca yang tinggi. Akibatnya tidak soal kesehatan penduduk yang terdampak tapi juga ruang publik seperti trotoar menjadi tidak layak untuk pejalan kaki. Kota-kota seperti Surabaya populasi sebanyak 3 juta jiwa tidak memiliki transportasi umum yang terintegrasi dan memadai, dan oleh karenanya sangat bergantung kepada kendaraan pribadi.

3. Pengembangan Berbasis Aset: Pemetaan dan Antisipasi Proaktif

Tren pembangunan yang marak di berbagai kota di Indonesia dewasa ini sangat digerakkan oleh investasi swasta. Pemerintah pusat dan daerah

berlomba-lomba mengundang investor dengan menyediakan lingkungan dan regulasi yang pro-investasi dengan mencari apa yang membuat mereka datang. Terkadang, kepala daerah juga langsung menerapkannya ke dalam pasar, misalnya para arsitek diundang untuk merancang bangunan ikonik atau *landmark* untuk mendorong investasi.

Pada dasarnya, tidak ada kota yang tidak memiliki aset dan nilai budaya, sosial, maupun ekologis. Menurut John Friedmann wilayah perkotaan dan pedesaan bukanlah "wadah kosong"⁴ yang semata dimaksudkan untuk masuknya modal dan ekstraksi. Kota-kota yang memiliki sejarah ratusan atau bahkan ribuan tahun tentu sudah mengembangkan sistem budaya yang kompleks dan aset sosial, ditambah dengan aset alami yang sebelumnya sudah menarik penduduk asli untuk datang dan menetap.

Investasi mendasar yang terdapat dalam sistem budaya, sosial dan ekologi suatu kota adalah hal yang sangat berbeda dengan investasi jangka pendek yang dapat dengan cepat diekstraksi keuntungannya ataupun dialihkan ke kota atau sektor lainnya secara pragmatis.

Pengembangan sektor swasta cenderung terkait erat dengan ekstraksi sumber daya alam yang eksploitatif. Profesor Dr. Setyawan Sunito (Kepala Pusat Studi Pertanian di Institut Pertanian Bogor⁵), mengklaim bahwa industri ekstraktif berskala besar cenderung bersifat neo-kolonial dan memiliki tiga efek buruk yang dominan. Pertama, industri ini cenderung untuk menurunkan kapasitas masyarakat lokal. Misalnya, seorang penduduk lokal adalah pemilik aset (baik tanah pertanian atau tanah adat /tradisional), kini karena asetnya dikuasai pemodal orang tersebut menjadi pekerja tanpa aset atau terpaksa berpindah ke daerah pinggiran. Kedua, industri secara radikal merubah lanskap sampai pada tingkat menghilangkan keragaman hayati. Ketiga, kerap kali pengembang sektor swasta merusak kapasitas pemerintah lokal untuk beroperasi sesuai dengan kebutuhan penduduk setempat dan kapasitas kreatif mereka. Aset ekologi

kemudian diekstraksi hingga pada akhirnya merugikan wilayah asalnya, sementara aset sosial, budaya dan kreatif diabaikan.

Sebuah perkembangan alternatif kemudian diciptakan oleh mendiang Profesor John Friedmann. Dia menyebut pekerjaannya sebagai Perkembangan Endogen, atau dikenal sebagai Pengembangan Berbasis Aset Lokal. Sebagaimana namanya, pengembangan ini berbasis kapabilitas dan aset lokal. Friedmann mendefinisikan aset lokal sebagai berikut:

1. Manusia; masyarakat dan kualitas kehidupan mereka;
2. Masyarakat sipil yang bergerak dan terorganisir secara mandiri;
3. Semangat warisan budaya serta lingkungan, termasuk adat dan tata cara dalam kehidupan masyarakat lokal yang unik dan dinamis;
4. Aset kreatif dan intelektual; kualitas universitas dan institusi riset, dan yang orang Jepang sebut "kekayaan manusia" seperti pengrajin, seniman, intelektual, ilmuwan, musisi, penulis, penyair, pembuat film, aktor dan penari, mereka yang merupakan perwujudan tertinggi dari 'kapasitas kreatif' penduduk setempat;
5. Hadiah atau aset yang diberikan alam: tanah pertanian, area resapan air, wilayah danau, samudra, lanskap indah, hutan dan perikanan, di mana secara keseluruhan merupakan integrasi jaring kehidupan dan kemakmuran manusia;
6. Kualitas infrastruktur urban di wilayah perkotaan, seperti fasilitas dan perlengkapan transportasi, energi, komunikasi, cadangan air dan sistem pengelolaan pembuangan limbah cair dan padat.

Menurut John Friedmann, pengembangan berkelanjutan adalah pengembangan yang terus menerus memelihara dan meningkatkan kualitas; dan bukannya memberantas aset yang telah ada sebelumnya. Dengan demikian, pengembangan menyerupai buah dari aset yang sudah ada, bukan sesuatu yang baru dicari-cari ataupun aset-aset yang dilebur dan

diproses menjadi sesuatu yang berbeda. Aset kota tertanam dan berakar pada lokasinya sendiri dan memiliki semua relasi bersejarah yang menghasilkan karakter kontemporer dari tempat tersebut. Setiap daerah memiliki sejarah yang panjang, dan apabila dilihat secara keseluruhan maka menjadi keunikan daerah. Keunikan ini, jika dilestarikan dengan benar, dapat menghindarkan kota atau daerah dari jebakan persaingan status semu untuk masuk ke dalam indeks 'kota kelas dunia'

Pendekatan yang diperkenalkan oleh John Friedmann bisa diterapkan di Indonesia dengan beragam skala. Pendekatan Friedmann menganggap kota dan daerah sekelilingnya sebagai sebuah kesatuan entitas. Di Indonesia, kesatuan ini dapat ditemukan pada sektor administratif di mana beberapa kota membentuk suatu wilayah besar dengan karakter yang sama ataupun sebuah kota yang di dalamnya terdiri dari beberapa wilayah yang memiliki karakter berbeda-beda. Lingkungan ekologis seperti misalnya area resapan air, daerah aliran sungai dan bio-region dapat melintasi wilayah administratif baik antar kota ataupun lintas negara. Program Kota Sosial atau *Social City* yang diperkenalkan oleh Friedrich-Ebert-Stiftung, sebuah yayasan Jerman yang menjunjung tinggi nilai – nilai demokrasi sosial berupaya untuk menerapkan pendekatan kesatuan ala Friedmann pada skala desa (atau wilayah area pemukiman atau *quartier*) seraya menerapkan pendekatan yang sama di area-area lainnya yang terdapat di seluruh kota. Dalam model ini masyarakat dan penduduk lokal dapat terlibat langsung dalam peningkatan kualitas kota dengan memperbaiki aset lokal dan sebagai dampaknya bisa menghindari gejala gentrifikasi.⁶

Langkah penting pertama dalam pendekatan ini adalah memetakan aset lokal. Tanpa rencana yang baik dan proses kolaboratif, aset lokal bisa terancam terabaikan. Dalam proses kolaborasi dengan warga lokal, peluang untuk mengabaikan aset lokal dapat diminimalkan. Proses kolaboratif juga memberikan keuntungan lain bagi penghuni, misalnya, memungkinkan mereka untuk merepresentasi diri

mereka sendiri, dan meningkatkan rasa kepemilikan. Pilihan untuk mencari solusi yang tepat sasaran dapat dihasilkan melalui kolaborasi bersama. Proses ini dapat pula menggali beragam alternatif lain berdasarkan detail dan pengetahuan kolektif yang telah dimiliki penduduk itu sendiri.

Di banyak kota dimana kami telah mengadakan riset Kota Sosial, seperti Jakarta, Cirebon dan Malang, terdapat indikasi ketiadaan rasa kepemilikan komunitas. Hilangnya rasa kepemilikan ini menjadi penghalang yang signifikan bagi keterlibatan masyarakat dalam proyek pembangunan ataupun proses yang memerlukan perubahan perilaku. Tidak ada obat untuk kondisi ini, dan diperlukan kesabaran untuk menumbuhkan kesadaran masyarakat untuk memahami posisi mereka dan menyadari bahwa pengetahuan kolektif dan praktek lokal adalah merupakan identitas hakiki dan kekuatan utama dari lingkungan tempat mereka tinggal.

Di kota-kota di Indonesia cukup banyak orang yang sadar dengan potensi besar di kota tempat mereka tinggal. Di kota Malang, dimana kami telah melakukan riset, data penerimaan universitas menunjukkan bahwa angka siswa yang datang dari daerah lain di meningkat. Jika diantisipasi oleh pemerintah setempat, peningkatan ini bisa membawa dampak positif pada kreatifitas dan inklusifitas sosial kota. Sebaliknya apabila tidak diantisipasi, akan dapat berdampak buruk. Kota Malang menghadapi kenaikan drastis harga perumahan dan juga tingkat hunian tinggi yang tidak bisa diatur, ditambah dengan adanya "*urban sprawl*" atau pemekaran kota ke daerah sekitarnya secara tidak terstruktur, acak, dan tidak terencana serta isu pelanggaran spasial yang membahayakan lingkungan lokal.

Tentu saja pemerintah dapat dan seharusnya mengembangkan kebijakan proaktif melawan gejala ini dengan menggunakan aset lokal yang dimiliki. Namun pada kenyataannya hanya ada beberapa kebijakan yang diformulasi untuk mengelola aset lokal sebagai potensi dan menggunakan mereka sebagai stimulus untuk pembangunan yang inklusif dan berkualitas.

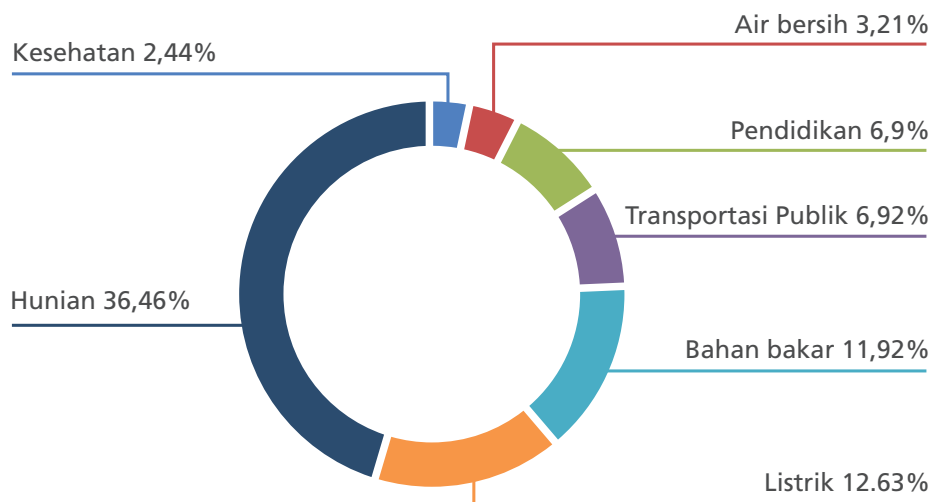
Solusi terhadap persoalan tersebut menjadi sangat efektif jika masyarakat lokal dilibatkan dalam proses-proses perencanaan di mana pengetahuan dan praktik yang mereka miliki dimanfaatkan bagi kebaikan bersama. Hal ini dapat menciptakan manfaat tambahan untuk mendorong kepercayaan diri masyarakat lokal dan meningkatkan rasa kepemilikan untuk dapat berkontribusi kepada kepentingan politik bersama.

4. Meninjau Kebijakan Perkotaan Saat Ini: Perumahan, Mobilitas dan Partisipasi Sosial

Jika ditangani dengan baik, urbanisasi mempunyai potensi yang dapat menciptakan kesempatan bagi masyarakat untuk kehidupan yang lebih baik, dan juga menyediakan jalan keluar dari kemiskinan. Salah satu instrumen yang menurut kami dapat membantu mengelola kompleksitas proses urbanisasi secara bertanggung jawab adalah melalui implementasi salah satu Tujuan Pembangunan Berkelanjutan (SDGs) untuk menciptakan kota dan pemukiman penduduk yang inklusif, aman, tangguh, dan berkelanjutan secara sosial dan ekologis

Berdasarkan data dari Biro Pusat Statistik, biaya perumahan dan transportasi telah berkontribusi terhadap garis kemiskinan non-pangan di Jakarta sebagaimana berikut ini:

Tujuh Komoditas yang Berkontribusi pada Garis Kemiskinan Non Pangan (%) Maret 2017



Sumber: Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, Laporan Kebutuhan Perumahan bagi Masyarakat Berpenghasilan Rendah. (Jakarta: Kementerian PUPR, 2018)

Tabel 1.6 Tujuh Komoditas yang Berkontribusi pada Garis Kemiskinan Non-Pangan

Untuk memastikan bahwa kota-kota di Indonesia menyediakan kesempatan dan kondisi hidup yang layak bagi semua warga, penting untuk memahami berbagai dimensi konsep tentang keinklusan dalam kebijakan perkotaan saat ini. Kebijakan perkotaan dibentuk dalam kompleksitas latar belakang berbagai faktor spasial, sosial, ekonomi dan lingkungan termasuk kemauan politik dan partisipasi masyarakat.

Inklusi ruang perkotaan memerlukan penyediaan perumahan yang layak dan terjangkau, di mana infrastruktur dasar seperti air dan sanitasi terpenuhi. Inklusi sosial harus menjamin kesetaraan hak dan partisipasi bagi semua, termasuk pihak yang paling termarjinalkan: masyarakat miskin kota. Ketiadaan akses terhadap barang dan jasa yang esensial, serta tidak dilibatkannya mereka dalam perencanaan dan pembuatan keputusan dapat mencabut hak-hak dasar kelompok miskin ini. Oleh karena itu inklusi sosial harus juga mencakup akses terhadap transportasi, karena mobilitas dapat menjamin orang untuk mendapat kesempatan yang sama.

4.1 Kondisi Perumahan dan Program Perumahan

Sebagaimana dijelaskan sebelumnya, di Indonesia terdapat kebutuhan mendasar akan perumahan terjangkau. Meskipun estimasi angka defisit perumahan sangat beragam karena perbedaan definisi dan parameter yang digunakan, semua menyatakan adanya defisit perumahan yang substansial. Berdasarkan data BPS tahun 2015 dalam Survei Rumah Tangga Nasional, Kementerian PUPR mengalami kekurangan pasokan perumahan sebanyak 11.4 juta unit. Namun angka ini dianggap terlalu tinggi karena hanya didasarkan pada informasi kepemilikan rumah dan tidak mengikutsertakan penyewa atau pengontrak yang bukan merupakan pemilik hunian yang ditinggalinya. Menggunakan ukuran “kepadatan berlebih” sebagai definisi alternatif, diperkirakan jumlah unit yang berada di bawah standar mencapai 7.5 juta pada tahun 2013. Penghitungan lanjutan juga mengestimasi bahwa sebanyak 45 persen dari semua unit berada di bawah standar; antara lain karena terlalu padat, penggunaan

bahan bangunan yang berkualitas rendah, atau kurangnya akses terhadap pelayanan dasar.

Walaupun sebanyak 71 persen stok perumahan Indonesia dibangun secara mandiri, pada kenyataannya pemerintah sangat fokus pada sektor perumahan yang didasarkan pada pasar dan didanai oleh kredit perumahan. Paska krisis keuangan Asia 1997, subsidi perumahan dihilangkan dari anggaran nasional setidaknya selama kurang lebih 2 tahun. Pada 2005, Presiden Susilo Bambang Yudhoyono menandatangani Keputusan Presiden untuk mengembangkan mekanisme institusional untuk mencetak obligasi dan menarik investor untuk membiayai perumahan melalui pasar kredit perumahan. Untuk membuat mekanisme ini berkelanjutan, pasar membutuhkan penawaran dan permintaan perumahan di tingkat yang optimal. Kementerian PUPR pada tahun 2005 menetapkan mekanisme institusional dengan kepercayaan bahwa jaminan perumahan yang ditopang oleh kredit perumahan akan menarik para investor karena masih dihadapkan pada kondisi kekurangan pasokan perumahan.

Beberapa aspek kunci dari mekanisme institusional yang menyediakan jaminan berdasarkan kredit adalah:

1. Kredit Pemilikan Rumah Sejahtera (KPRS) atau KPRS Mikro Bersubsidi menyediakan akses bagi Masyarakat Berpenghasilan Rendah dengan pendapatan tetap maupun tak tetap dalam hal subsidi kredit renovasi atau pengembangan rumah, serta uang muka untuk KPRS.
2. Fasilitas Likuiditas Pembiayaan Perumahan (FLPP) untuk kredit pembiayaan perumahan yang terjangkau menyediakan dana pinjaman lunak bagi pemohon dengan bunga tetap sebesar 5 persen untuk jangka waktu 20 tahun. Likuiditas sebesar 90 persen didanai oleh Pemerintah Indonesia (sebesar 0.30 persen untuk 20 tahun) dan 10 persen oleh bank yang berpartisipasi. Antara 2011 dan 2014, FLPP telah melayani

rata-rata 68.000 rumah tangga per tahun. FLPP dicirikan dengan biaya fiskal dan ekonomi yang tinggi dalam konteks *Net Present Value* (NPV).

3. Kredit Subsidi Selisih Bunga (SSB) dan Subsidi Selisih Anggaran (SSA). Pembelian bunga penggadaian SSA/SBB. Diluncurkan pada 2015, SSA mensubsidi bunga KPR bagi nasabah yang memenuhi syarat sebesar 5 persen selama periode pinjaman. Pemberi pinjaman yang berpartisipasi akan menyediakan 100 persen modal, dan nanti akan mendapatkan penggantian melalui SSA. Pendanaan modal adalah perbedaan utama antara FLPP dan SSA. SSA berfungsi sebagai kewajiban masa depan yang belum terbiayai: hanya subsidi tahun ini yang harus dianggarkan dan kewajiban bersyarat kontingen untuk tahun berikutnya tidak harus disetujui dalam anggaran.

Produk-produk ini hanya tersedia dan dapat diakses oleh pemohon yang memenuhi persyaratan bank, dan tidak tersedia untuk sektor informal yang tidak memiliki pendapatan reguler. Karena sifat pekerja informal pada umumnya juga tidak pasti, mereka juga tinggal di hunian tak resmi yang rawan diambil alih oleh negara ataupun pihak pengembang mengingat banyak lahan informal senantiasa diambil alih oleh developer dan atau negara dalam rangka meningkatkan ketersediaan lahan formal (lihat bagian bawah untuk informasi tentang penggusuran).

Meskipun sudah ada beberapa inisiatif ini, sepanjang sejarah pengeluaran pemerintah dalam perumahan masih terlalu rendah untuk memiliki dampak yang signifikan bagi jumlah dan kualitas perumahan secara keseluruhan. Sebagai contoh, pada 2013, pemerintah berkomitmen hanya sebesar 0.4 persen dari total anggaran untuk perumahan. Ini merepresentasikan 0.06 persen dari PDB, secara signifikan lebih rendah bila dibandingkan dengan negara tetangga lainnya di kawasan (contoh: Thailand sebesar 2.15 persen dan Filipina sebesar 0.3 persen dari PNB).

Meskipun perumahan adalah salah satu faktor penyebab kemiskinan di Jakarta, alokasi APBN dan APBD untuk perumahan masih sangat sedikit. Tahun 2013 Kementerian PUPR membangun sebanyak 113.442 unit rumah untuk keluarga miskin; kontras dengan pembangunan 586.578 unit oleh pengembang komersil di periode yang sama. Faktor utama atas kurangnya ketersediaan perumahan yang terjangkau disebabkan oleh kesulitan memperoleh lahan, khususnya di wilayah perkotaan yang padat. Saat ini terdapat 48 unit rumah susun yang tersebar di seluruh wilayah Jakarta: 7.586 unit di 10 kecamatan di Jakarta Pusat, 7.472 unit di Jakarta Utara yang tersebar di 11 kecamatan, 4.522 unit di 7 kecamatan di Jakarta Barat, 550 unit di Jakarta Selatan yang tersebar di 2 kecamatan, dan sekitar 3.672 unit di 18 kecamatan di Jakarta Timur.⁷ Unit rumah susun ini ada yang merupakan hak milik namun ada juga yang sewa, namun tetap terdapat masalah dalam hal pembangunan unit rumah susun baru di tengah permintaan yang tetap tinggi.

Pada 2012, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta masih belum memenuhi target capaian perumahan untuk masyarakat menengah bawah. Oleh karena itu, pemerintah pusat turun tangan melalui beberapa program. Pertama, pembangunan rumah horizontal atau rumah tapak (sebanyak 60 persen unit dibutuhkan atau sekitar 42.000 unit per tahun) melalui mekanisme pasar swasta. Kedua, pembangunan rumah susun (diperlukan sebanyak 40 persen unit, 28.000 unit per tahun). Ketiga, pembelian apartemen mewah untuk masyarakat berpenghasilan tinggi (dibutuhkan sebanyak 20 persen, 5.600 unit per tahun). Keempat, pembelian rumah susun berukuran medium untuk masyarakat berpenghasilan menengah sebagian telah dipenuhi oleh pengembang atau perusahaan swasta (diperlukan sekitar 40 persen, atau 11.200 unit per tahun). Tahun ini hanya sebesar 40 persen dari target rumah susun bertingkat rendah (*low rise apartment*) untuk masyarakat berpenghasilan rendah yang berhasil dibangun pemerintah (11.200 unit per tahun). Bagaimanapun, tantangan terbesar dalam mencapai target pembangunan perumahan untuk

masyarakat berpenghasilan rendah adalah tingginya harga lahan di wilayah perkotaan Jakarta sehingga menjadi tidak terjangkau bagi kelompok yang menjadi target penghuni yang dimaksudkan di awal.

4.2 Mobilitas Perkotaan

Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) tahun 2015-2019 untuk pertama kali menekankan transportasi perkotaan sebagai salah satu prioritas untuk pengembangan infrastruktur 5 tahun ke depan. Pengembangan infrastruktur transportasi yang ada selama ini belum bisa mengimbangi laju pertumbuhan urbanisasi di Indonesia di hampir semua sektor: (i) moda transportasi umum dalam perkotaan (Mass Rapid Transit (MRT), *Bus Rapid Transit* (BRT), sistem transit, bus pengumpan, dan jasa transportasi swasta lainnya); (ii) sistem pengukuran berbasis transportasi (managemen parkir, mekanisme *traffic calming* yang bertujuan meningkatkan keselamatan pengguna jalan serta memperbaiki arus lalu lintas, sistem jalan berbayar, pengurangan bahkan penghapusan subsidi dan peningkatan pajak bagi kendaraan pribadi) serta (iii) skema bagi non-kendaraan bermotor (pejalan kaki atau pengguna sepeda). Lebih dari 55 persen penduduk Indonesia tinggal di 300 kota, di mana enam pusat pengumpulan daerah (aglomerasi) perkotaan: Jakarta, Medan, Bandung, Surabaya, Makassar dan Denpasar mengalami permasalahan transportasi yang parah.⁸ Permasalahan ini merupakan dampak dari transportasi publik yang tak memadai dengan rendahnya konektivitas antar-moda; terbatasnya sistem Kereta Rel Listrik (KRL) atau commuter line di perkotaan; sementara untuk sistem bus terpadu (BRT) sistem di Jakarta yang sudah berfungsi meskipun belum optimal dan di 16 kota lainnya sistem semi-BRT masih jauh dari sempurna. Di luar itu, kota-kota besar lainnya bergantung pada jasa transportasi swasta untuk umum. Pemekaran kota yang luas dan tak terkendali dan menghilangnya ruang publik, terutama di enam kota besar tersebut, menyebabkan padatnya penggunaan ruang kota yang sebenarnya terbatas; penumpukan kendaraan pribadi, degradasi

lingkungan (polusi udara berat), dan menurunnya produktivitas dan kenyamanan akibat terjebak dalam kemacetan.

Tujuan pembangunan wilayah perkotaan yang ditetapkan oleh Pemerintah adalah untuk mewujudkan kota-kota yang berkelanjutan dan kompetitif secara ekonomi dan melalui pengembangan yang merata. Perencanaan pemerintah perlu untuk mengembangkan kota-kota yang layak huni, hijau, pintar, tahan iklim dan bencana menggunakan karakteristik fisik, potensi ekonomi, dan budaya setempat. Untuk mencapai tujuan itu, strategi pembangunan perkotaan setelah periode 2015-2019 adalah:

1. Memperkuat tata kelola dalam pengembangan kota dengan: (i) Mengembangkan hukum dan peraturan baru terkait dengan Standar Pelayanan Perkotaan (SPP) untuk menciptakan kota yang berkelanjutan; (ii) Mengembangkan sebuah sistem kontrol, manajemen fasilitas, dan pemenuhan SPP untuk menciptakan kota berkelanjutan; (iii) Melaksanakan sosialisasi, pendidikan, pelatihan mengenai pengelolaan kota berkelanjutan; (iv) Meningkatkan kapasitas institusional pada tingkat provinsi dan kabupaten/kota; dan (v) melibatkan sektor swasta, organisasi komunitas, dan organisasi profesional dalam merancang kebijakan, perencanaan dan pengembangan kota berkelanjutan.
2. Memperkuat pembangunan daerah melalui: (i) pembangunan, revitalisasi, dan penguatan wilayah perkotaan dan area metropolitan yang lebih luas dengan menggunakan SPP, mengembangkan kota pintar melalui teknologi informasi dan komunikasi, serta mengembangkan informasi database yang mudah diakses dan peta perkotaan terintegrasi; (ii) mengembangkan kawasan perkotaan kecil dan medium melalui pengembangan jaringan dan simpul transportasi publik antar kawasan pertumbuhan ekonomi, menyediakan transportasi umum, menggunakan SPP, serta membangun kapasitas masyarakat

agar inovatif, kreatif, dan produktif; dan (iv) mengembangkan bagian-bagian kota di wilayah yang sama melalui SPP; mengintegrasikan transportasi umum antar propinsi, kabupaten dan kota, serta mengembangkan kota baru (*public town*) yang independen dari kota atau wilayah metropolitan yang telah ada.

Fokus utama di bidang transportasi umum dalam RPJMN 2015-2019 mengacu pada lima strategi utama pemerintah:

1. Pengembangan transportasi perkotaan guna meningkatkan interaksi antara mobilitas dan tata guna lahan (lintas departemen);
2. Peningkatan mobilitas untuk sistem transportasi umum dan pengangkutan barang;
3. Pengurangan tingkat kemacetan dan optimalisasi instrumen Manajemen Kebutuhan Transportasi (*Transport Demand Management - TDM*);
4. Pengendalian dampak lingkungan, menurunkan beban polusi udara dan polusi suara, termasuk emisi CO₂ global;
5. Keselamatan perkotaan dan peningkatan seluruh aspek dalam keselamatan lalu lintas.

Dalam empat tahun terakhir, kota-kota di Indonesia juga menyaksikan perkembangan pesat aplikasi transportasi online yang tampaknya menjawab kebutuhan akan mobilitas rutin di sebagian besar masyarakat. Keberadaan aplikasi ini dengan cepat diterima dan membentuk budaya baru di masyarakat dengan menyediakan kemudahan dalam transportasi. Pemerintah dalam hal ini diharapkan lebih banyak berperan untuk mengintegrasikan aplikasi ini secara proporsional dalam aspek mobilitas di dalam skema perencanaan kota yang holistik.

Tahun 2016 Jakarta mengembangkan kebijakan Pembangunan Berorientasi Transit (*Transit Oriented Development - TOD*) yang salah satu keputusan awalnya menghasilkan pembangunan MRT dan LRT di area Jabodetabek. Di tahun yang sama, Kementerian Agraria dan Tata Ruang juga mulai

mengembangkan kebijakan TOD di beberapa kota seperti Medan, Surabaya, dan Makassar. Sayangnya kebijakan pembangunan yang berfokus pada TOD oleh Pemerintah Jakarta dan Pemerintah Pusat belum terfokus pada penyediaan perumahan terjangkau dan promosi bentuk transportasi tak bermotor.

4.3 Partisipasi dan Keterlibatan Masyarakat

Penganggaran partisipatif di Indonesia yang dikenal dengan nama Musrenbang, dimulai pada tahun 2000 dan dilegalkan pada 2004 melalui undang-undang 25/2004. Istilah Musrenbang berasal dari kombinasi kata musyawarah, perencanaan dan pembangunan. Pertemuan warga dan diskusi kolektif adalah hal yang sering terjadi di Indonesia, di mana anggota masyarakat berkolaborasi dalam menetapkan tujuan. Praktek yang sering disebut sebagai gotong royong ini bertumbuh dari budaya dan kebiasaan untuk menemukan konsensus dalam menghadapi permasalahan bersama. Musrenbang memberi kesempatan pada warga untuk menyampaikan prioritas pengembangan dalam lingkungannya, daerah dan kota menurut mereka. Di samping mekanisme pemungutan suara untuk pemimpin daerah setiap lima tahun, musrenbang menjadi mekanisme yang cukup langka bagi masyarakat untuk menyampaikan pendapat. Musrenbang ini mempunyai potensi yang besar, tetapi seringkali dianggap sebagai semata-mata sebagai daftar keinginan warga yang bersifat tidak mengikat.

Musrenbang dalam tingkat yang paling kecil dilaksanakan oleh masyarakat dan pemimpinnya (RT/RW). Secara umum, Musrenbang dilaksanakan di tingkat kelurahan/kecamatan. Seringkali terlihat keenganan pihak Pemerintah untuk melepaskan diri dari pendekatan top-down. Masyarakat yang dapat terlibat di sini pun hanya perwakilan yang diundang oleh pemerintah. Sistem yang berjalan selama ini dianggap kurang efektif, karena informasi yang disampaikan tidak cukup komprehensif dan kurang dapat menangkap aspirasi warga untuk masa depan.

Di samping itu, kurangnya pengetahuan tentang Musrenbang dalam masyarakat menyebabkan proses ini tidak berjalan dengan baik. Masyarakat tampaknya tidak mengerti tujuan dan peran Musrenbang sehingga ketika menghadiri Musrenbang, mereka pasif saja menerima informasi tanpa turut aktif dalam proses pengambilan keputusannya. Kurangnya pengetahuan ini juga mempengaruhi kualitas masukan dari masyarakat di mana akhirnya pertemuan Musrenbang mendiskusikan rencana pembangunan yang telah ditetapkan.

Seiring dengan meningkatnya tren dan inisiatif kota pintar, sejak 2009 program Musrenbang di Surabaya beralih ke platform online untuk konsultasi warga serta urun pendapat. Masukan warga di tingkat RT/RW berlangsung secara *online/daring*. Tujuan awal dari Musrenbang online di Surabaya ini adalah untuk memfasilitasi dan mendokumentasikan aspirasi warga, dan meningkatkan transparansi. Musrenbang online ini menunjukkan perubahan dari pendekatan simbolik menjadi lebih partisipatoris.

Untuk memperkuat dan merevitalisasi Musrenbang sehingga dapat berfungsi sebagai instrumen yang efisien dan efektif untuk keterlibatan warga secara inklusif serta perencanaan partisipatif, berikut ini rekomendasi untuk pengelola program Musrenbang:

1. Meningkatkan dan memperkuat kapasitas para fasilitator Musrenbang.
2. Menggunakan metode kolaboratif untuk menjangkau warga secara aktif.
3. Menyelaraskan proses di tingkat warga dan menyelenggarakannya secara lebih berkala.
4. Persiapan dan pengkajian yang lebih baik terkait kebutuhan dan minat spesifik warga sebelum sesi Musrenbang berlangsung.
5. Memperbaiki akses terhadap informasi Musrenbang, termasuk penggunaan teknologi yang sesuai untuk penyebaran informasi.
6. Mendorong partisipasi pihak-pihak selain Ketua RT dan RW, khususnya anak muda, perempuan, dan pekerja kantoran.

Sebagai bagian dari inisiatif pemerintahan terbuka pada 2012, pemerintah pusat dan kota di Indonesia mengembangkan berbagai kebijakan dan platform untuk memperkaya dan meningkatkan kualitas partisipasi publik, termasuk melalui platform data terbuka dengan aplikasi Laporkan dan Qlue sebagai instrumen pelaporan dan pengawasan berbasis warga antara lain terkait permasalahan infrastruktur (seperti bagian tembok kanal yang runtuh) ataupun bencana alam (seperti kenaikan permukaan banjir).

Pada 2014, Jakarta meluncurkan program Kota Pintar (*Smart City*) dan berbagai platform pendukungnya. Smartcity.jakarta.go.id adalah website yang menggunakan Google Maps dan data dari aplikasi pemantau lalu lintas Waze. Website tersebut juga terintegrasi dengan aplikasi lain yang dikembangkan pemerintah kota Jakarta, yaitu Qlue dan CROP Jakarta.

Qlue adalah aplikasi telepon pintar yang didanai bersama-sama (*crowdsourcing*) di mana pengguna dapat melaporkan berbagai insiden seperti banjir, kriminalitas, kebakaran atau sampah. Setelah laporan diterima pemerintah kota akan merespon melalui aplikasi CROP Jakarta. Aparat yang berada paling dekat dengan lokasi laporan – dapat dideteksi melalui telepon pintar mereka - harus merespon laporannya.

Smart City tidak hanya diimplementasikan di Jakarta dan Surabaya, tapi juga di kota-kota lain seperti Banda Aceh, Bogor, Bandung dan Makassar.

5. Solusi dan Rekomendasi Lebih Lanjut

Di bagian sebelumnya kita telah membahas mengenai program pemerintah di sektor perumahan, mobilitas dan partisipasi publik. Pada bagian selanjutnya kami akan memaparkan beberapa alternatif inisiatif yang didorong warga atau pelajar yang mempromosikan inklusivitas di beberapa kota di Indonesia.

5.1 Kampung Tematik di Malang

Di Indonesia istilah kampung biasanya merujuk pada wilayah yang dihuni oleh warga berpendapatan rendah. Program Kampung Tematik di Malang contohnya, adalah usaha pemerintah dan masyarakat untuk meningkatkan kondisi kampung berdasarkan aset yang telah ada. Warga di sana (sekarang dikenal dengan nama Kampung Warna Warni) bekerjasama dengan universitas setempat, diberikan kebebasan untuk merancang dan mengimplementasikan gagasan mereka untuk perbaikan kampung. Proposal yang berhasil lolos penilaian pemerintah mendapat penghargaan dibiayai oleh Dana Implementasi Detail Engineering Design (DED). Kami menyoroti program Kampung Tematik ini karena dampak positif terhadap Kampung Warna Warni. Tidak hanya perubahan lingkungan fisik di kampung, tetapi juga mengubah stigma yang sebelumnya melekat pada warga kampung tersebut sehingga secara keseluruhan berkontribusi pada perbaikan ekonomi kampung.

Kampung Warna Warni adalah salah satu kampung tematik yang terkenal di Malang. Kesuksesan kampung ini adalah hasil dari salah satu program pengabdian masyarakat dari sebuah universitas di Malang. Warga dan mahasiswa universitas tersebut mengusulkan untuk mengecat kampung dengan warna warni yang meriah, memanfaatkan lokasi kampung yang terletak di dasar lembah dan terlihat jelas dari jalan utama kota Malang serta jalur keretapi utama; menciptakan ikon pariwisata lokal. Dengan warna warni yang mencolok, kampung ini menjadi tambahan bagi pemandangan kota Malang. Terlebih lokasinya dekat dengan stasiun kereta api, hal ini membawa kenaikan jumlah pengunjung ke kampung tersebut. Masyarakat kampung selanjutnya secara independen mengelola wisata kampung; dengan mengadakan kegiatan yang menarik pengunjung, memproduksi dan menjual souvenir yang terbuat dari bahan daur ulang. Dengan cara ini terciptalah sebuah pasar bagi praktek daur ulang sampah yang memang sudah dilaksanakan oleh masyarakat kampung ini. Berbagai pihak di luar pun memberikan

pujian dan pengakuan atas upaya yang menjaga keberlangsungan lingkungan ini. Sejak dulu warga memiliki hubungan yang unik dengan aliran sungai yang melewati kampung, karena sampah yang terbawa akan diolah menjadi produk daur ulang.

Semangat Kampung Warna Warni dalam mengubah gaya hidup dan kebiasaannya juga mempengaruhi kampung-kampung lain di sekitarnya. Konsep kampung tematik ini memperoleh apresiasi baik dalam skala nasional maupun internasional. Kesuksesan mereka membuat pemerintah kota terus mendorong program kampung tematik untuk semua kampung di Malang.

Selain meningkatkan kondisi ekonomi di kampung, program ini dapat terjadi karena kolaborasi aktif masyarakat dalam kampung, dan pemerintah kota Malang yang memiliki perhatian dalam membuat program yang berbasis kreativitas masyarakat. Terdapat beberapa poin menarik terkait dengan kampung tematik di Malang. Masyarakat telah memiliki kesadaran untuk mengelola lingkungan kotanya dan kesadaran ini dapat direalisasikan menjadi rencana aksi warga. Pemerintah memiliki peran untuk memfasilitasi partisipasi aktif warga dalam 'menciptakan' kota mereka. Proses dialog yang terjadi selama proses kampung tematik ini menunjukkan sekaligus mendorong warga untuk berani lebih banyak terlibat dalam skala besar (tidak hanya sebatas kampung mereka) serta juga menghadapi kompleksitas permasalahan kota.

5.2 Pembangunan Inklusif di Kelurahan Semanggi, Kota Solo

Kelurahan Semanggi terletak di pinggir sungai Bengawan Solo, Surakarta. Selama masa Orde Baru, area ini relatif tidak tersentuh oleh pembangunan. Memburuknya infrastruktur serta makin bertambahnya penduduk di sana menciptakan kesan kumuh. Bahkan, masyarakat di sana mendapat stigma negatif karena buruknya kondisi di sana.

Pada 2013, Kelurahan Semanggi adalah kampung dengan populasi terbanyak di Kecamatan Pasar Kliwon. Populasinya adalah 34.400, atau lebih dari sepertiga total populasi di kecamatan sebesar 90.400. Kepadatan populasi yang cukup tinggi ini dapat dilihat dari kondisi rumah yang berdesak-desakan di area bantaran sungai dan warga menjalankan kegiatan seperti memasak dan mencuci di dekat sungai.

Program pemerintah untuk memperbaiki perumahan rakyat mendapat respon positif dari penduduk. Relokasi berlangsung pada 2008-2014, dimulai dari penduduk bantaran sungai Bengawan Solo untuk mengurangi resiko banjir serta memperbaiki kondisi sungai. Warga mendapat kompensasi untuk membeli lahan di wilayah kota lainnya sebesar Rp. 12.000.000,- (US\$ 871) per keluarga dan untuk biaya pembangunan rumah sebesar Rp 8.500.000,- (US\$ 620). Selain itu, pemilik rumah yang bersertifikat juga mendapat penggantian sebesar Rp 495.000,-/meter persegi. Penduduk yang dipindahkan dari bantaran sungai mendapat alternatif solusi antara pindah ke unit rumah susun yang telah tersedia, atau menggunakan dana kompensasinya untuk membangun rumah di area baru. Untuk warga yang tidak tinggal di area bantaran sungai, tetap mendapatkan bantuan untuk memperbaiki rumah. Pemerintah selain itu membuat infrastruktur seperti toilet umum yang dikelola masyarakat dan dapat menghasilkan uang untuk biaya perawatan.

Untuk penduduk di Kelurahan Semanggi telah disediakan unit rumah susun, baik di area yang sama ataupun di lokasi lainnya. Adapun untuk unit di Kelurahan Semanggi dimaksudkan agar penghuni tetap dapat menjalankan kegiatan ataupun pekerjaan sehari-hari. Unit di rumah susun 4 lantai ini disewakan sebesar Rp 1.000,000/bulan, dan hanya untuk penghuni yang memiliki KTP Solo. Nantinya, mereka akan membentuk organisasi komunitas untuk mengorganisir dan mengelola RT dan RW di wilayah rumah susun tersebut.

Dalam studi kasus ini usaha pemerintah mendapat respon positif dari penghuni, yang juga menjadi stimulus untuk masyarakat dalam meningkatkan kualitas hidup mereka dan membawa dampak yang lebih luas bagi wilayah kota. Contohnya, masyarakat menjadi sadar akan pentingnya menjaga kebersihan, ditambah dengan tersedianya fasilitas pengolahan sampah sebagai bagian dari program pemerintah, sampah yang dibuang di sungai menjadi jauh berkurang

5.3 Perumahan Terjangkau

Untuk meningkatkan standar kehidupan sangat penting untuk mendukung pengembangan perkotaan yang inklusif dan terencana dengan baik serta meningkatkan ketersediaan perumahan secara memadai dalam lingkungan yang memiliki fasilitas pelayanan umum yang baik dan saling terhubung. Bukti empiris menunjukkan bahwa urbanisasi dapat mendukung pertumbuhan dan pengurangan kemiskinan di Indonesia hanya dengan kehadiran infrastruktur yang memadai, termasuk perumahan yang aman dan terjangkau.⁹ Data yang tersedia menunjukkan bahwa perumahan informal dan dibangun sendiri oleh masyarakat secara swadaya merupakan komponen utama perumahan di Indonesia, dengan hasil survei sebanyak 71 persen.¹⁰

Membangun rumah secara swadaya merupakan solusi orang-orang untuk memenuhi kebutuhan papan mereka sekaligus mengembangkan cara untuk menciptakan wilayah tinggal yang beraneka ragam. Saat ini, terdapat banyak komunitas perkotaan yang kreatif dan inovatif di Indonesia, terutama yang dibangun oleh masyarakat miskin kota di Jakarta, Surabaya, Kendari, Makassar, Yogyakarta, dan kota-kota lainnya. Masalah perumahan yang memadai dan terjangkau serta perumahan swadaya juga mendapatkan perhatian dalam *New Urban Agenda* (Agenda Perkotaan Baru), sebuah komitmen global untuk perumahan dan pembangunan kota yang berkelanjutan yang ditandatangani pada Oktober 2016 oleh 167 negara. Agenda tersebut meringkai

kebijakan global untuk wilayah kota dan pemukiman untuk 20 tahun ke depan. Fenomena perumahan swadaya dalam New Urban Agenda disebut sebagai “produksi habitat sosial”. Produksi habitat sosial dapat diidentifikasi sebagai proses non-pasar yang tercipta dari inisiatif dan inovasi dari warga untuk mengembangkan lingkungan fisik dan hubungan sosial yang dinamis. Agenda ini juga memberi pengakuan bahwa perkampungan di kota-kota besar seperti Jakarta, Surabaya dan Makassar tidak hanya sebagai lokasi habitat sosial tapi seringkali juga sebagai satu-satunya penyedia juga perumahan terjangkau untuk masyarakat miskin perkotaan.

Produksi habitat sosial adalah proyek partisipatif yang digerakkan oleh masyarakat untuk membangun perumahan dan kotanya secara berkelanjutan dan inklusif dengan memenuhi kebutuhan perumahan kelompok masyarakat yang paling rawan. Inisiatif yang dihasilkan dengan keterlibatan kelompok masyarakat ini adalah beberapa model perumahan partisipasi seperti koperasi perumahan, dana bersama untuk lahan milik masyarakat dan perumahan bersama (*co-housing*).

Kebanyakan instrumen yang disediakan pemerintah hanya terfokus pada pendanaan atau kredit untuk dan pembangunan rumah pribadi, dan sangat terbatas untuk perumahan swadaya dan produksi habitat sosial. Untuk mempromosikan serta melindungi produksi habitat sosial, rekomendasinya adalah sebagai berikut:

1. Pembangunan ulang perkotaan dan pembaharuan zonasi: a) Meningkatkan koefisien lantai bangunan (KLB) secara bertahap untuk bagian dengan kepadatan lebih rendah di kota-kota besar seperti Jakarta dan Surabaya, untuk meningkatkan pemanfaatan lahan agar lebih efisien; b) memperkenalkan kewajiban untuk menyediakan perumahan inklusif dalam kawasan berkepadatan tinggi dan dekat dengan kawasan transit; c) Pemanfaatan aset pemerintah dan lahan yang kurang dimanfaatkan melalui program perbankan lahan; d) Identifikasi

kampung perkotaan dan mengadopsi peraturan zonasi untuk melindungi kampung dari gentrifikasi dan penggusuran di masa datang.

2. Mengembangkan alternatif solusi perumahan, seperti perumahan komunitas melalui pembinaan atau mentoring dan pemberdayaan masyarakat berpenghasilan rendah, dan juga masyarakat berpenghasilan menengah yang ingin mengembangkan perumahan bersama.
3. Reformasi Agraria Perkotaan untuk membahas hak-hak komunal dan dana bersama untuk lahan milik komunal, terutama untuk kampung perkotaan.
4. Perencanaan Aksi Komunitas sebagai peta jalan untuk mengimplementasikan perubahan dalam komunitas dengan mengidentifikasi dan menspesifikasikan apa yang akan dilakukan, siapa yang akan melakukan, dan bagaimana rencana itu dilakukan. Dengan kata lain, rencana aksi tersebut mendeskripsikan yang ingin dicapai oleh komunitas, apa kegiatan yang dibutuhkan selama jangka waktu tersebut serta sumber daya apa yang dibutuhkan oleh masyarakat.
5. Program subsidi langsung kepada masyarakat miskin perkotaan. Menyalurkan dana pemerintah dan dana non-pasar melalui proses partisipatif, dalam bentuk subsidi perbaikan infrastruktur dan 'pinjaman lunak' untuk rumah dan lahan. Bantuan ini diberikan secara langsung kepada masyarakat miskin perkotaan dan masyarakat menengah ke bawah, yang melaksanakan pembangunan secara langsung, secara otomatis meningkatkan layanan dasar dan kepastian hunian sambil mengelola dana secara independen.
6. Pemandangan tempat tinggal; khususnya dilakukan terhadap penduduk di daerah rawan bencana. Harus dengan cara manusiawi serta melalui konsultasi publik yang layak dan perencanaan yang kolaboratif. Namun, pemindahan tempat tinggal harus dipertimbangkan sebagai langkah terakhir dan apabila dilakukan, harus atas dasar pertimbangan mitigasi bencana.

5.4 Program Pengembangan Kampung

Kampung Improvement Program (KIP) adalah program pembenahan area kumuh yang pertama di dunia. Diluncurkan oleh pemerintah Jakarta sebagai tanggapan terhadap statistik yang menunjukkan bahwa 65 persen dari permukiman perkotaan tidak memiliki toilet, 80 persen tidak memiliki akses ke listrik, dan 90 persen tidak memiliki akses ke pasokan air. Program ini merupakan solusi alternatif selain program penggusuran yang sering dilakukan pemerintah.

Kampung Improvement Program (KIP) telah dilaksanakan di beberapa kota besar sebagai proyek percontohan, dengan proyek awal di Jakarta, Bandung dan Surabaya. Target utama proyek ini adalah pengembangan standar kualitas lingkungan melalui:

1. Pembelian air bersih sebanyak mungkin dan terhubung dengan distribusi jaringan PAM, dengan hidran untuk 4 hektar layanan lingkungan.
2. Drainase lingkungan untuk mencegah banjir dan drainase sekunder yang mengikuti pola jalanan dan drainase kota yang telah ada.
3. Toilet umum: 12 lubang untuk setiap 3500 orang.
4. Jalan aspal dan beton dengan lebar 3 m - 8 m.
5. Area perjalan kaki dengan lebar 1.5 m yang terbuat dari beton dengan saluran pembuangan, harus disediakan di sisi jalan
5. Pembuangan sampah dengan volume 12 meter kubik, juga pengadaan truk untuk mengangkut sampah sampai ke tempat pembuangan akhir.

Program KIP telah berkembang berdampingan dengan Proyek Pembangunan Manusia dan Pengembangan Bisnis lainnya, antara lain dengan Program Perbaikan Lingkungan Perumahan Kota (P2LPK) terlaksana di 2.493 lokasi perkotaan dengan area 125.946 hektar. Jumlah orang yang telah menerima bantuan ini telah mencapai 40.4 juta orang. Termasuk di dalam program P2LPK adalah Rehabilitasi Pemukiman Perkotaan dan

Program Sewa Rumah yang telah diimplementasikan di 15 provinsi yang masing-masing menangani 16 daerah perkotaan seluas 2 hektar /wilayah.

Terdapat juga program lainnya yang berhasil meningkatkan kualitas lingkungan kampung. Misalnya Pemerintah Kota Solo memberikan legalisasi tanah dan rumah warga, sekaligus memberikan dana perbaikan. Pemerintah Kota Solo melaksanakan pengumpulan data dan pemetaan wilayah pemukiman, mana yang harus direlokasi karena tingginya resiko bencana dan wilayah yang tidak perlu direlokasi akan dibantu untuk legalisasi tanah dan hunian di dalamnya. Pemerintah kota pun harus menjalankan proses negosiasi dan sosialisasi yang cukup panjang dengan warga yang perlu direlokasi. Termasuk dalam sosialisasi ini adalah tentang aset kota yang perlu dilindungi oleh pemerintah. Warga yang direlokasi dapat tinggal di hunian rumah susun milik pemerintah atau dibantu untuk pembelian lahan baru di wilayah lain di kota. Penentuan lokasi lahan diserahkan kepada masyarakat. Selama harga lahan di lokasi baru tidak melebihi ketentuan. Setelah mendapatkan lokasi lahan, pemerintah melaksanakan verifikasi tapak dan survei perencanaan, dan melegalkan lahannya.

Untuk mendukung program relokasi Pemerintah Kota Solo menyediakan bantuan dalam bentuk pembelian lahan, subsidi untuk pembangunan dan perbaikan infrastruktur di tingkat masyarakat, serta proses untuk melegalkan kepemilikan lahan oleh warga. Ketentuan pendanaan bantuan dari Pemerintah Kota adalah sebagai berikut:

1. Harga lahan tidak lebih dari Rp.400.000,-per meter
2. Bantuan dana pengembangan Rp. 15.000.000,-
3. Bantuan infrastruktur Rp. 3.200.000,-

Semua aktivitas ini dilakukan oleh Pemerintah Kota Solo dengan Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah sejak 2005. Pemerintah Kota berkomitmen untuk menciptakan relokasi yang adil dan positif

dengan memberikan aset-aset kepada masyarakat yang terelokasi sebagai jaminan hidup lebih makmur. Keterbatasan pendanaan APBD menjadi kendala pemerintah Kota Solo untuk menerapkan program ini sepenuhnya. Namun, daripada mengurangi kualitas program dengan memaksakan skala cakupannya, pemerintah Kota Solo mengimplementasikan program pengembangan secara bertahap sesuai dengan ketersediaan dana. Sampai sekarang lebih dari 1500 keluarga sudah direlokasi oleh pemerintah dengan sukses.

5.5 Mobilitas/Transportasi

Untuk membangun kota yang layak huni dan inklusif, perumahan yang terjangkau harus dilengkapi dengan transportasi berkelanjutan serta infrastruktur mobilitas. Pengembangan yang direncanakan pemerintah dan investasi untuk transportasi massal berbasis bus mencakup:

1. Meningkatkan dan menambahkan *Bus Rapid Transit* (BRT) terintegrasi di kota-kota besar,
2. Menambahkan ketentuan tentang komponen tak bermotor (*Non-Motorized Transit* NMT) dalam perencanaan transportasi di semua kota besar dan memprioritaskan investasi infrastruktur untuk transportasi tak bermotor, termasuk penambahan lebar jalur pejalan kaki dan pesepeda, pengembangan fasilitas konektivitas transportasi intermodal dan pengadopsian standar desain jalanan, apabila memungkinkan,
3. Mengimplementasikan jalan berbayar untuk kendaraan pribadi yang menggunakan jalanan umum di waktu padat, dan;
4. Menciptakan pengelolaan lalu lintas preventif bagi kota kecil dan menengah.

Transportasi menyumbang 70 sampai 80 persen dari total polusi udara, termasuk partikel yang destruktif. Selain itu kendaraan bermotor berkontribusi terhadap 23 persen emisi gas rumah kaca di Indonesia. Sangat penting untuk mempunyai strategi mobilitas dan transportasi yang membahas kerugian akibat

penggunaan kendaraan bermotor pribadi dalam jumlah sangat besar di saat yang bersamaan harus memastikan berjalannya aktivitas sehari-hari di kota tanpa gangguan yang berarti. Untuk mencapai tujuan tersebut kami merekomendasikan sebagai berikut:

1. Mengintegrasikan tata guna lahan dan proses perencanaan transportasi secara formal dengan pengaturan institusional terkait pada tingkat lokal, regional dan nasional.
2. Merencanakan pembangunan *mixed-use* dan tingkat kepadatan menengah hingga tinggi sepanjang koridor utama kota, melalui peraturan tata guna lahan yang layak.
3. Menyediakan akses terhadap koridor transportasi yang berorientasi pada pejalan kaki dan secara aktif mempromosikan pengembangan yang berorientasi pada transportasi publik kolektif ketika memperkenalkan infrastruktur transportasi umum.
4. Mengurangi prosentase moda transportasi pribadi dengan menggunakan pengukuran *Transport Demand Management*, termasuk kalkulasi harga mempertimbangkan biaya kemacetan, keamanan dan polusi.
5. Menciptakan pusat transportasi intermoda, dengan akses yang mudah untuk pengguna semua jenis moda transportasi –kota dan antar kota, jalan dan rel, umum dan pribadi.
6. Meningkatkan aksesibilitas antara wilayah perumahan dan pusat fasilitas perkotaan seperti sarana pendidikan, kesehatan dan pusat perbelanjaan.
7. Memperbaiki bahu jalan and meningkatkan infrastruktur pejalan kaki dan trotoar.

Selanjutnya, kebutuhan untuk mengurai kepadatan di kawasan pusat sangat mendesak. Pada saat ini infrastruktur dan jalan di kota tidak mampu lagi menampung semua penduduk. Hal ini dapat diatasi dengan mengembangkan kota satelit baru atau dengan metode desentralisasi. Dalam pendekatan ini pemerintah pusat dan daerah harus mempunyai

koordinasi yang baik terutama untuk membuat perencanaan inti yang komprehensif. Dengan dibentuknya pusat-pusat wilayah baru di sekeliling kota besar dapat menjadi faktor penarik bagi populasi masyarakat urban dan peri-urban untuk tidak lagi terfokus di tengah kota.

Dalam beberapa dekade terakhir di Indonesia terdapat pola urbanisasi di mana pendatang baru di kota seringkali tidak sanggup membayar biaya tinggi untuk keperluan papannya. Seringkali mereka menempati lahan kosong dan membangun pemukiman informal di sana. Jenis pemukiman tak resmi ini seringkali tidak dimasukkan dalam rencana besar tata kota dan penghuninya juga tidak dihitung sebagai penduduk resmi.

Pengembang swasta juga mengajukan proposal tambahan untuk mempermudah prosedur lisensi alternatif untuk manajemen tanah perkotaan. Untuk mencegah simplifikasi proses ini semakin membuat ketersediaan lahan menguntungkan pihak swasta, harus pula dibangun insititusi pembangunan perumahan kota yang terdiri dari Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) bersama pemerintahan lokal untuk mengatur akses konsesi lahan. Yang juga harus diwujudkan adalah bank yang mampu menyediakan dana jangka panjang untuk pembangunan perumahan urban dengan bunga yang rendah dan terjangkau untuk masyarakat berpenghasilan rendah.

5.6 Partisipasi dan Keterlibatan Warga

Sebagaimana yang telah didiskusikan sebelumnya, salah satu program pemerintah untuk melibatkan partisipasi masyarakat dalam pembangunan adalah Musrenbang. Musrenbang melibatkan berbagai lapisan pemerintah untuk berdialog, mulai dari yang terkecil seperti RT/RW sampai tingkat kota yang menggunakan media berbasis online, SIMRENDAs. Bukan hanya untuk berpartisipasi, Musrenbang juga dapat digunakan untuk memantau kemajuan yang dibuat pemerintah, tidak hanya selama proses pembuatan anggaran. Namun demikian pengetahuan

masyarakat yang tak memadai tentang Musrenbang dapat menjadi halangan untuk efektivitas program secara partisipatif. Apabila masyarakat tetap tidak menyadari peran, tujuan, dan arti dari Musrenbang, selamanya mereka menjadi pasif dan hanya memberi saran tentang pengembangan fisik di dalam lingkungannya dan tidak dapat terlibat lebih jauh.

Saat ini pemerintah mengandalkan Musrenbang sebagai mekanisme utama desain perencanaan partisipatoris. Namun beberapa kementerian seperti Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat serta Kementerian Agraria dan Tata Ruang juga mengembangkan program partisipasi publik sectoral, misalnya Jejaring Kota Hijau (*Green Cities Network*), Jejaring Kota Warisan (*Heritage Cities Network*), dan program pengawasan perencanaan ruang (*Spatial Planning Watch Program*). Beberapa kotamadya, seperti Solo dan Yogyakarta, juga memiliki mekanisme perencanaan aksi komunitas yang terintegrasi di tingkat warga termasuk untuk program pemindahan lingkungan tinggal.

Kelompok masyarakat sipil, di bawah inisiatif Pemerintahan Terbuka, juga bekerja sama dengan pemerintah setempat untuk mempromosikan dan mendukung penganggaran partisipatif (Bojonegoro), platform data terbuka (Bandung, Banda Aceh dan Jakarta) dan berbagai aplikasi yang didanai Bersama mengenai pelaporan dan pengawasan. Kemunculan kolektif seni (Yogyakarta dan Jakarta) dan perpustakaan independen (Bandung, Surabaya dan Kendari) dan terkadang dilengkapi dengan ruang kerja bersama juga menyediakan ruang untuk berkolaborasi dan saling belajar antara satu dengan lainnya. Inisiatif mandiri ini dapat menjadi *counterpoint* bagi program partisipasi warga yang digagas Pemerintah serta dapat membuka ruang dialog bagi forum partisipasi warga. Di Indonesia banyak komunitas yang aktif sukarela dalam perencanaan lingkungan yang mendasarkan diri pada asset sosial dan budaya yang telah dimiliki masyarakat sejak sebelumnya. dengan pendekatan budaya, Sebagai contoh adalah Festival Seni Jagakali di Cirebon yang diinisiasi oleh komunitas

Sinau Art dan Lifepatch, inisiatif ilmiah warga. Kedua komunitas ini bekerjasama dengan warga yang tinggal di bantaran sungai untuk berbagi dan mengembangkan pengetahuan tentang lingkungan hidup. Kelompok ini mempercayai bahwa seni dan budaya adalah alat yang efektif untuk menyampaikan pesan tentang pentingnya menjaga dan merawat lingkungan.

Komunitas-komunitas kreatif ini mempunyai perhatian terhadap masalah perkotaan, budaya vernakular yang dimiliki oleh masyarakat umum, serta menghargai nilai dan kearifan lokal yang sudah dimiliki komunitas di sana. Beberapa karya komunitas ini didasarkan pada hasil dan riset kolaboratif dengan masyarakat dilingkungannya. Komunitas ini mempunyai visi untuk menumbuhkan ekosistem budaya sebagai laboratorium yang dapat menggabungkan antar disiplin ilmu pengetahuan dengan menghasilkan ide segar. Bukan hanya bernegosiasi tentang domain seni dan non-seni, lebih dari itu bahwa seni harus mengambil bagian dalam intervensi sosial dengan memberikan perspektif lain atau melihat lebih jauh tentang konstruksi sosial yang melingkupinya. Komunitas-komunitas kreatif ini telah menjadi inti dari jejaring seniman dan peneliti yang berupaya menyelesaikan persoalan dari berbagai sudut pandang. Mereka percaya bahwa seniman memiliki peran sebagai insinyur sosial.

Salah satu contoh adalah Kolektif Hysteria di Semarang. Berbagi komitmen terhadap isu perkotaan, Hysteria Bersama Rujak Center for Urban Studies dan rekan lainnya, menciptakan kelompok diskusi bebas yang selanjutnya berubah menjadi 'Peka Kota', sebuah diskusi yang menghadirkan elemen kesenian dalam inisiatif perkotaan yang dimulai dari dan oleh warga; yang disebut sebagai 'Urbanisme Warga'.

Hysteria juga menginisiasi jaringan Kampung di Semarang, seperti Bustaman, Kampung Malang, Petemesan, Nongkosawit, Karang Sari, Kranyak, Kemijen, dan Sendangguwo di mana mereka dapat saling mendiskusikan permasalahan yang terjadi.

Hubungan sosial adalah kata kunci dari menciptakan rasa saling percaya antara masyarakat di kampung-kampung ini dan pada akhirnya mereka dapat saling berkolaborasi dalam kepentingan kota yang lebih besar lagi. Hysteria percaya bahwa seringkali proses membangun dimensi sosial ini terabaikan dalam pengembangan kota.

5.7 Kontrak Politik & Masa Depan Masyarakat Miskin Perkotaan Indonesia

Kontrak politik antara komunitas-komunitas dan pemimpin daerah terpilih juga digunakan sebagai mekanisme untuk memastikan partisipasi warga, seperti halnya di Makassar dan Jakarta. Pemilihan Gubernur tahun 2017 di Jakarta menghadirkan kesempatan bagi warga miskin kota yang belum pernah terjadi sebelumnya untuk tampil dalam dialog publik dan memastikan bahwa permintaan warga kampung didengar. Urban Poor Consortium (UPC) dan Jaringan Masyarakat Miskin Kota (JRMK) mengorganisasikan sebuah kontrak politik dengan satu kandidat yaitu Anies Rasyid Baswedan dan Sandiaga Uno. Hal ini terinspirasi dari kerja ACORN di Amerika Serikat dalam menegosiasikan kontrak politik dengan Barack Obama. Isi kontrak politik yang disusun oleh UPC dan JRMK, dan beredar melalui media massa maupun media sosial terdiri dari lima kunci utama:

1. Mengubah perencanaan kota dengan memasukkan kampung dalam area zonasi;
2. Melegalkan kampung;
3. Program rumah terjangkau untuk orang miskin,
4. Lisensi bisnis untuk pedagang kaki-lima,
5. Mendukung tukang becak untuk bertransisi ke profesi baru.

JRMK-UPC membuat perjanjian terikat dengan Anies-Sandi dengan menjanjikan suara mayoritas untuk Anies-Sandi pada 125 Tempat Pemungutan Suara

(TPS). Jika Anies-Sandi tidak menang pada satu TPS saja di antara 125 tersebut, perjanjian tersebut tak akan berlaku. Sesuai janji mereka akhirnya berhasil memenangkan Anies-Sandi di seluruh 125 TPS dan Gubernur yang baru secara hukum wajib memfasilitasi permintaan warga. .

Poin utama dari proses kontrak politik ini adalah adanya kesempatan untuk pengorganisasian komunitas warga miskin seluruh Jakarta dan dalam posisi tawar-menawar yang kuat untuk menuntut haknya sebagai masyarakat perkotaan. Dengan mobilisasi suara warga dan pengorganisasian komunitas ini selama pemilu untuk mengikat dalam kontrak politik, warga miskin kota menjadi terlihat dan didengar suaranya. Mereka juga diakui sebagai salah satu pemangku kebijakan penting di dalam kota. Dengan menggunakan pendekatan ini mereka dapat mempengaruhi gubernur untuk memenuhi hak-hak dasar warga miskin- jika kandidat yang mereka dukung menang.

Studi kasus terakhir tentang kontrak politik yang diprakarsai oleh UPC/JRMK menunjukkan bahwa masyarakat miskin perkotaan tidak hanya dapat berpartisipasi, tetapi juga menentukan agenda untuk pembangunan perkotaan ketika mereka bersatu mengorganisasi diri menjadi sebuah kekuatan politik yang terpadu. Pendekatan politik yang eksplisit ini memungkinkan bentuk keterlibatan warga negara yang meskipun berisiko tetapi mungkin sekali lebih bermakna dan efektif dalam membentuk masa depan perkotaan. Pendekatan ini lebih baik daripada yang dimungkinkan oleh saluran pemerintah di mana penduduk miskin ditempatkan sebagai penerima kebijakan yang telah ditetapkan sebelumnya—seringkali bersifat simbolik - tanpa punya suara untuk menentukan. Strategi seperti kontrak politik dengan demikian dapat dilihat sebagai *counterpoint* penting ketika dibandingkan dengan prakarsa perencanaan partisipatif pemerintah yang bersifat *top-down* seperti halnya Musrenbang.

Catatan

- 1 Indonesia's Rising Divide. 2016, Why Inequality Is Rising, Why It Matters And What Can Be Done. The World Bank and Australian Aid
- 2 Tri Wibowo (2016). Ketimpangan Pendapatan dan Middle Income Trap. Kajian Ekonomi Keuangan Vol. 20 No. 2 (Agustus 2016) http://www.fiskal.kemenkeu.go.id/ojs_bkf/index.php/kek/article/view/184
- 3 Data Kebutuhan Rumah MBR. (Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) 2018), P.IV-21.
- 4 John, Friedmann. (2007), The Wealth of Cities: Towards and Asset-Based Development of newly urbanizing regions, UN-Habitat Lecture Award Series, No, 1, United Nations Human Settlements Programme (UN-HABITAT) Nairobi. 2007.
- 5 IPB: Koneksi Sumber Daya Agraria Rugikan Penduduk Lokal. 13 September 2017. <https://www.voaindonesia.com/a/koneksi-sumber-daya-agraria-rugikan-penduduk-lokal-/4025572.htm>
- 6 The Social City Programme. (2016). Wise urban Development for the future of our cities. A Publication of the Division for Economics and Social Policy of the Friedrich-Ebert-Stiftung-Foundation. Germany. <http://library.fes.de/pdf-files/bueros/indonesien/12540.pdf>
- 7 Daftar Rumah Susun Sederhana di DKI Jakarta. <https://data.go.id/dataset/daftar-rumah-susun-sederhana-di-dki-jakarta>
- 8 Leung, K. H. 'Indonesia's Summary Transport Assessment.' (Asian Development Bank (ADB) Papers on Indonesia, No.15. 2016), pp. 5
- 9 Lewis, B. D. Urbanization and Economic Growth in Indonesia: Good News, Bad News and (Possible) Local Government Mitigation. (Regional Studies, Vol. 41. No.1. 2014). 192-207.
- 10 Statistik Perumahan dan Pemukiman, BPS. 2013.

Daftar Pustaka

- Leung, K. H. Indonesia's Summary Transport Assessment, ADB Papers on Indonesia, No.15, 2016.
- Lewis, B. D. "Urbanization and Economic Growth in Indonesia: Good News, Bad News and (Possible) Local Government Mitigation." *Regional Studies*, Vol. 41, no.1 (2014).
- Friedmann, John. *The Wealth of Cities: To-wards and Asset-Based Development of newly urbanizing regions*, UN-Habitat Lecture Award Series, No, 1, United Nations Human Settlements Programme (UN-HABITAT). Nairobi: 2007.
- Indonesia's Rising Divide. 2016, *Why Inequality Is Rising, Why It Matters And What Can Be Done*. The World Bank and Australian Aid.
- Annual Report Statistic Population 1971-2015. (2014). Secretariat General Data Center and Information System Agriculture. Ministry of Agriculture and BPS.
- Annual Report Indonesian Economic. Bank of Indonesia. List Economic Growth 1998-2017. <http://www.bi.go.id/id/publikasi/laporan-tahunan/perekonomian/Default.aspx>
- Statistics of Housing and Settlement, 2013, BPS.
- Annual Report Housing Stock. 2015. Directorate General of Housing, Ministry of Public Works and People's Housing
- The Social City Programme. (2016). *Wise urban Development for the future of our cities*. A Publication of the Division for Economics and Social Policy of the Friedrich-Ebert-Stiftung-Foundation. Germany.
- Housing Development Needs for the people low-income (MBR), (2018) According Employment Report Ministry Publik Works and People's Housing.

Profil

Rujak Center for Urban Studies (RCUS) adalah wadah berpikir-bertindak yang didirikan pada 1 Mei, 2010 dengan tujuan membantu proses transisi yang dibutuhkan dalam era ekologis. Harapan RCUS adalah untuk bekerjasama dengan komunitas dan menghasilkan pengetahuan inovatif dan praktik pembangunan yang dapat mengembangkan kota dan daerah dapat *sustainable*.

RCUS dibentuk oleh pengalaman-pengalaman dan latar belakang berbeda. Selama lebih dari tiga dekade, RCUS dengan pendiri-pendirinya, telah melakukan riset lanjutan, advokasi kebijakan dan kontribusi kepada kapasitas pengembangan komunitas. Area keahlian mereka adalah good governance, seni dan kultur budaya, strategi pembangunan, dan rekonstruksi pasca-bencana.

Melalui pengalaman-pengalaman itulah, RCUS sadar bahwa dalam perubahan diperlukan langkah-langkah desain, kolaborasi beraneka ragam, komitmen jangka panjang, ketekunan dan organisasi. Oleh karena itu, RCUS ingin menggabungkan riset, pembangunan kapasitas dan advokasi kebijakan untuk mendapatkan upaya yang lebih efektif.

Penulis

Elisa Sutanudjaja
Marco Kusumawijaya
Muhammad Zul Qisthi
Inten Gumilang

Penyunting

Famega Syafira
Jorgen Doyle

Kontributor

Rizky Pujianto
Qatrunnada Salsabila
Vidia Adianti
Bela Ukhoyya
Bardha Gemilang

Pandangan dalam tulisan ini tidak mencerminkan pendapat dari Friedrich-Ebert-Stiftung.

Imprint

© 2018
Friedrich-Ebert-Stiftung
Kantor Perwakilan Indonesia
Jl. Kemang Selatan II No. 2A Jakarta 12730
Indonesia

Penanggungjawab:
Sergio Grassi | Direktur Kantor Perwakilan

Tel: +62 21 719 37 11
Fax: +62 21 717 913 58
Email: info@fes.or.id
Website: www.fes-indonesia.org

Materi publikasi yang diterbitkan oleh Friedrich-Ebert-Stiftung (FES) tidak dapat digunakan untuk tujuan komersil tanpa persetujuan tertulis dari FES.

Friedrich-Ebert-Stiftung (FES) adalah yayasan politik tertua di Jerman yang didirikan tahun 1925. Adapun nama FES diambil dari presiden pertama Jerman yang dipilih secara demokratis; Friedrich Ebert. FES memiliki jejaring internasional di lebih dari 100 negara dan memiliki misi untuk mendorong penerapan nilai-nilai dasar demokrasi sosial, yaitu kebebasan, solidaritas, dan keadilan sosial.

Di Indonesia FES mendirikan kantor perwakilan yang berkedudukan di Jakarta pada tahun 1968. Sejak 2012 FES bekerjasama dengan Kementerian Koordinator Bidang Pembangunan Manusia dan Kebudayaan (Kemenko PMK, sebelumnya Kemenko Bidang Kesejahteraan Rakyat). Bidang kerjasama ini meliputi reformasi jaminan sosial dan negara kesejahteraan (*welfare state*), pembangunan sosial-ekonomi di Indonesia, serta transformasi sosial di tingkat perkotaan. Selain itu sebagai bagian dari kegiatan internasional di jaringan FES global, FES mempromosikan Indonesia sebagai contoh dan acuan bagi negara-negara lain di bidang pembangunan manusia dan sosio-ekonomi, perdamaian dan demokratisasi.

Kajian dan publikasi dalam topik Kota Sosial merupakan bagian dari proyek regional "*Economy of Tomorrow*" oleh Kantor FES Kerjasama Regional di Asia.