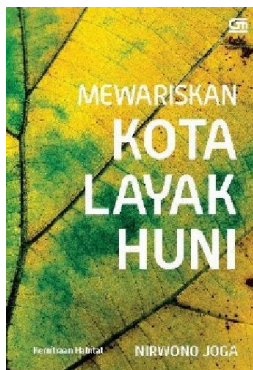


MEMBANGUN KOTA UNTUK GENERASI MENDATANG

Syarfina Mahya Nadila

Pusat Penelitian Kemasyarakatan dan Kebudayaan—LIPI

mahya.nadila@gmail.com



Judul : Mewariskan Kota Layak Huni

Penulis : Nirwono Joga

Penerbit : PT. Gramedia Pustaka Utama

Tebal : xxvii + 279 halaman

Cetakan : 2017

Kota menjadi ruang huni dari mayoritas masyarakat dunia, termasuk Indonesia. Berdasarkan data kependudukan yang dirilis BPS¹ pada tahun 2015 lalu, jumlah penduduk perkotaan di Indonesia mencapai 53,3% dari total populasi penduduk dan diperkirakan pada tahun 2020 nanti jumlahnya akan berkembang menjadi 56,7%. Maka dari itu, pemerintah Indonesia memberikan perhatian yang serius terhadap perkembangan perkotaan dengan berpartisipasi dalam dua kesepakatan Internasional. Pada September 2015, pemerintah Indonesia telah menandatangani kesepakatan “Tujuan Pembangunan Berkelanjutan” atau “Sustainable Development Goals 2030 (SDGs)”. SDGs pada prinsipnya menetapkan 17 tujuan pembangunan. Pada poin 11 disebutkan bahwa tujuan pembangunan adalah “Sustainable Cities and Communities” yang diartikan “Menjadikan Kota dan Pemukiman Inklusif, Aman, Tangguh, dan Berkelanjutan.”² Selain itu, pada Oktober 2016 pemerintah Indonesia juga menyepakati “New Urban Agenda (NUA) 2036” yang merupakan hasil dari pertemuan Habitat III. “New Urban

Agenda” menjadi tujuan jangka panjang bagi perkembangan kota-kota baru di Indonesia, yaitu mendukung urbanisasi, membangun konektivitas antarurban, peri-urban dan rural, mendukung kesetaraan, mendukung perencanaan urban secara nasional, relevansi SDGs dalam mendukung urbanisasi yang berkelanjutan, serta penguatan institusi untuk mewujudkan agenda kota baru.³ Isu mengenai kota baru bisa dikatakan sebagai sebuah keniscayaan bagi masyarakat dunia yang membutuhkan habitat lingkungan hidup, terlebih bagi masyarakat Indonesia. Mencermati hal tersebut, buku yang berjudul “Mewariskan Kota Layak Huni” merupakan referensi yang tepat bagi para pemerhati isu perkotaan di tanah air.

Secara umum, buku ini menarasikan hal-hal yang perlu dipertimbangkan dalam menciptakan sebuah lingkungan perkotaan yang layak huni. Alih-alih melihat dalam ruang hampa, buku ini menegaskan pentingnya penciptaan lingkungan perkotaan sesuai dengan konteks pertumbuhan penduduk dengan narasi-narasi relasi sosial di ranah global, sekaligus dampaknya terhadap Indonesia. Buku ini menyajikan pula topik-topik yang sarat dengan isu kekinian dalam kajian perkotaan, seperti kebutuhan akan pentingnya kota-kota baru dalam menyongsong bonus demografi, isu kota berketahanan, konektivitas

¹Di unduh dari <https://www.bps.go.id/linkTabelStatis/view/id/1276>. Diakses tanggal 28 Agustus 2017.

²Diunduh dari <http://www.sdgsondonesia.or.id/index.php/sdgs/item/189-tujuan-11-kota-dan-permukiman-yang-berkelanjutan>). Diakses tanggal 6 Agustus 2017.

³Diunduh dari (<http://www.habitat-indonesia.or.id/page/detail/1/new-urban-agenda>) pada 6 Agustus 2017.

antarwarga kota, Kota Cerdas, hingga konsep urbanisasi (yang) berkelanjutan.

Buku ini terdiri dari lima bagian yang menceritakan pembangunan kota dengan cukup komprehensif. Masing-masing bagian terdiri dari lima sampai dengan delapan subbagian. Bagian pertama mencoba untuk memprediksi berbagai kemungkinan yang akan terjadi dengan pertumbuhan kota-kota baru di Indonesia. Kota-kota baru yang bertumbuh ini akan membawa banyak dampak, baik demografi, ekonomi, regulasi, ekologi, maupun iklim.

Pada bagian kedua, dipaparkan cara pengelolaan sebuah kota yang berkelanjutan. Salah satu contoh yang diangkat dalam buku ini adalah perangkat aplikasi pelayanan publik di Kota Jakarta, dengan konsep “Jakarta Smart City (JSC)”. Selain itu, juga diangkat isu arus urbanisasi yang memberikan tantangan kepada kota untuk dapat memenuhi kebutuhan warganya termasuk kebutuhan akan pemukiman.

Pada bagian ketiga, dipaparkan mengenai isu sarana penunjang suatu kota. Disebutkan bahwa kota tidak dapat memenuhinya sendiri, sehingga setiap kota harus berjejaring dan terkoneksi dengan semua *stakeholder* di dalam maupun dari luar kota tersebut. Sistem transportasi yang baik misalnya, akan menunjang konektivitas dan mobilitas antarwarga tersebut.

Bagian keempat buku ini memaparkan cara mewujudkan kota yang layak huni. Hal yang harus diperhatikan adalah dibutuhkan kesamaan visi dan kemitraan yang kuat antarlembaga untuk membangun kota yang layak huni, tidak hanya di tingkat lokal tetapi juga di tingkat nasional dan global.

Pada bagian terakhir, penulis secara persuasif menyerukan kepada semua komponen masyarakat kota untuk mewujudkan aksi bersama menuju kota baru yang berkelanjutan dan layak huni. Dalam subbagian terakhir, penulis memaparkan delapan Aksi Baru Perkotaan Indonesia (Indonesia New Urban Action/INUAct), yaitu (1) Ayo membangun, (2) Memperkuat Sumber Daya Manusia Lokal, (3) Keterlibatan Semua Pihak, (4) Ekonomi Hijau, (5) Warga Cerdas, (6) Kota Cerdas Berkelanjutan, (7) Konektivitas, dan (8) Habitat Berkelanjutan.

Secara umum buku ini memberikan banyak wacana tentang kota sebagai ruang huni yang layak bagi kehidupan masyarakatnya. Sayangnya, tidak satupun dari wacana tersebut

yang dibahas secara tuntas oleh penulis. Meskipun demikian, setidaknya terdapat beberapa isu penting dan teraktual yang disampaikan oleh penulis buku. Maka dari itu, pada pembahasan tinjauan buku kali ini akan mengkaji lebih dalam terkait topik-topik tersebut. *Pertama*, pentingnya menghadirkan kota-kota baru dalam menghadapi bonus demografi. *Kedua*, isu kota yang berketahanan, khususnya terkait dengan dampak perubahan iklim (*climate change*). *Ketiga*, gagasan tentang Kota Cerdas (*Smart City*) yang kini tengah banyak dikaji dan mulai diimplementasikan di beberapakota di Indonesia. *Keempat*, masalah kohesivitas masyarakat sebagai dampak dari perubahan sosial yang begitu cepat pada masyarakat perkotaan. Terakhir adalah masalah yang tidak pernah kunjung habis dibahas dalam isu perkotaan yaitu soal transportasi yang layak bagi masyarakat perkotaan.

Kota-kota Baru dan Bonus Demografi

Bonus demografi, atau sering juga disebut dengan istilah *demographic dividend* atau *demographic gift*, dapat diartikan sebagai keuntungan ekonomis yang disebabkan oleh menurunnya rasio ketergantungan sebagai hasil dari proses penurunan fertilitas jangka panjang (Adioetomo, 2005:23 dalam DSF, 2011:1). Beberapa studi lainnya seperti Bloom, dkk. (2011: 1-2) dan Bloom, *et.al.* (2003: 25 dalam DSF, 2011:1), memasukkan pula faktor turunnya tingkat mortalitas, di samping penurunan fertilitas, sebagai penyebab terjadinya transisi demografi tersebut. Dengan bergesernya distribusi usia penduduk dari penduduk usia nonproduktif ke penduduk usia produktif (atau usia kerja), maka investasi yang sebelumnya ditujukan untuk memenuhi kebutuhan penduduk termuda dalam populasi dapat dialihkan untuk pembangunan ekonomi dan kesejahteraan keluarga (Ross 2004:1 dalam DSF, 2011:1).

Bagaimanapun bonus demografi adalah peluang (*window of opportunity*) yang dinikmati suatu negara sebagai akibat dari besarnya proporsi penduduk produktif (rentang usia 15-64 tahun) dalam evolusi kependudukan yang dialaminya. Di Indonesia fenomena ini terjadi karena proses transisi demografi yang berkembang sejak beberapa tahun lalu dipercepat oleh keberhasilan kebijakan kependudukan menurunkan tingkat fertilitas, meningkatkan kualitas kesehatan, dan suksesnya program-program pemerintah (Munawar, 2015: 124). Bagaimanapun, keberadaan bonus demografi tak terelakan bagi Indonesia

yang memiliki jumlah penduduk yang besar. Oleh karena itu, wajar apabila potensi anugerah ini perlu disikapi dari banyak sisi. Salah satunya adalah ketersediaan tempat hunian yang layak bagi mereka agar bonus demografi dapat dioptimalkan menjadi pertumbuhan ekonomi yang positif bagi Indonesia.

Pertumbuhan jumlah penduduk yang tinggi berimplikasi pada kebutuhan lahan yang berujung pada dibutuhkannya kota-kota baru di Indonesia. Dalam buku ini disebutkan bahwa untuk menampung setidaknya 100 juta tenaga kerja baru maka dibutuhkan setidaknya 100 kota baru. Untuk itu, diperlukan langkah-langkah strategis dalam menyiapkan kota-kota baru tersebut, seperti konsep, rencana induk, regulasi, dan rencana finansial.

Keberadaan kota baru dibutuhkan dalam menjawab masalah urbanisasi dan lingkungan perkotaan. Kota baru sebagaimana yang dituliskan dalam buku ini bukanlah model paradigma lama yang menengahkan kota baru sebagai bentukan dari adanya kebutuhan pasar dimana kota yang tercipta harus mampu mengakomodasi limpahan dari pusat kota guna melahirkan kota besar (*mega city*). Paradigma yang ingin disoroti justru adalah sebaliknya dimana kota baru tidak membutuhkan pasar, tetapi menciptakan pasarnya sendiri termasuk sumber-sumber perekonomian baru yang mampu meningkatkan daya saing nasional. Untuk menciptakan kota baru sebagai hunian yang mampu menampung dan juga mengoptimalkan potensi masyarakat usia produktif, kota-kota baru ini perlu didukung oleh infrastruktur yang memadai, khususnya yang berkaitan dengan konektivitas, agar distribusi penawaran (*supply*) dan permintaan (*demand*) tetap stabil.

Dalam buku ini juga dipaparkan bahwa keberadaan kota baru dalam menjawab kebutuhan bonus demografi setidaknya memiliki delapan tantangan, yakni sumber daya manusia (SDM), aksesibilitas, keamanan, investasi, infrastruktur, lisensi, lahan dan air, dan rencana tata ruang. Adapun strategi pengembangan kota baru yang diajukan adalah narasi mengenai *quickwin*, yaitu menarik para pelaku kegiatan ekonomi (*anchor investor*); menjamin ketersediaan lahan; mengintegrasikan antara pusat kegiatan ekonomi dengan *hub* logistik dan jalur logistik; menciptakan kota baru sebagai kebangkitan ekonomi; serta menyediakan dukungan insentif dan infrastruktur daerah yang

akan dikembangkan dari pemerintah pusat (Joga, 2017: 10-12).

Kota Berketahanan

Isu yang juga dibahas dalam buku ini adalah isu kota berketahanan yang menjadi salah satu indikator kota layak huni. Meskipun dalam buku ini tidak dijelaskan definisi kota berketahanan, akan tetapi didalam buku tersebut diangkat isu perubahan iklim sebagai salah satu isu yang terkait dengan isu perkotaan. Fenomena kota berketahanan yang didiskusikan di buku ini adalah kota sebagai penghasil emisi gas rumah kaca dan kota sebagai penerima dampak perubahan iklim. Dijelaskan bahwa lebih dari 50% penduduk tinggal di kawasan perkotaan dan akan terus meningkat jumlahnya sehingga kebutuhan energi per kapita meningkat. Penyumbang terbesar emisi gas rumah kaca adalah dari sektor transportasi. Meningkatnya jumlah penduduk di kota tidak lain salah satunya adalah karena kota sebagai mesin penggerak pertumbuhan ekonomi dengan 75% produk domestik bruto (PDB). Pada Rencana Aksi Nasional Gas Rumah Kaca (RAN GRK), terdapat pergeseran penyumbang sumber emisi GRK (2010-2030), di mana sektor emisi di perkotaan semakin meningkat, terutama di sektor energi, transportasi, dan limbah. Sumbangan energipada emisi GRK sebesar 29% (2010), 46% (2020), dan 50% (2030). Limbah menyumbang emisi sebesar 7% (2010) dan 10% (2020 dan 2030).

Di sisi lain, kota sebagai penerima dampak perubahan iklim sebagian besar adalah kota-kota yang berada di wilayah pesisir atau zona pesisir elevansi rendah. Zona pesisir elevansi rendah (*low elevation coastal zone/LECZ*) merupakan wilayah di pesisir dengan ketinggian 10 meter di atas permukaan laut. Kota-kota tersebut merupakan 2% dari luas daratan dunia tetapi mengandung 10% total populasi dunia dan 13% populasi perkotaan. Adapun LECZ di Indonesia meliputi Cirebon, Jakarta, Makassar, Manado, Palembang, Pontianak, Semarang, dan Surabaya. Penduduk kota-kota tersebut pun rata-rata tinggal di zona ini, bahkan di Makassar dan Palembang seluruh penduduknya bermukim di LECZ (Joga, 2017:23-24).

Isu kota yang berketahanan sebenarnya tidak hanya berhenti pada isu kota dan perubahan iklim, tetapi juga pada isu kota dan bencana alam, seperti gempa bumi, banjir rob atau banjir karena air hujan. Hasil penelitian

Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia (LIPI) pada tahun 2017 tentang kota tangguh bencana di Semarang⁴ menunjukkan bahwa banjir rob di Kecamatan Kemijen dan Tambak Lorok yang mengakibatkan penurunan tanah secara terus menerus mengharuskan warga untuk beradaptasi dengan meninggikan rumah mereka. Lebih parah lagi, sebagian besar masyarakat melakukan peninggian tapak rumah dengan cara menimbun sampah sebagai fondasi rumah. Rumah-rumah yang mengalami penurunan tanahnya dibongkar lalu dasarnya ditimbun dengan sampah sampai permukaannya sejajar dengan jalan lalu atapnya ditinggikan. Peninggian rumah dengan sampah dipilih karena sebagian besar masyarakat adalah nelayan dan hidup dalam kemiskinan. Kondisi ini tentu tidak mencirikan kota yang berketahanan apalagi kota yang layak huni. Namun, kondisi seperti ini mudah ditemukan di sana.

Dalam merumuskan kota yang berketahanan yang berujung pada kota layak huni dapat merujuk pada pembangunan kota yang prolingkungan. Pembangunan kota yang prolingkungan dapat memperkecil degradasi sumber daya alam dan lingkungan di suatu kota. Apalagi, paradigma pembangunan yang dulu dilakukan lebih menekankan pada pembangunan ekonomi semata. Sumber daya alam dan lingkungan digunakan sebagai landasan dasar bagi pertumbuhan ekonomi sehingga hal ini mengakibatkan tidak dipedulikannya kaidah-kaidah konservasi (Abdoellah, 2016: 79). Selain itu, terkendalanya pembangunan yang berkelanjutan disebabkan kebijakan yang bersifat parsial. Sering sekali terjadi ketidak-sesuaian program antara satuan kerja perangkat daerah yang satu dengan yang lain. Terjadi juga fragmentasi pembangunan yang diperparah dengan kurangnya komitmen politik dari berbagai pemangku kepentingan (Abdoellah, 2016: 80). Dengan demikian, pemerintah kota wajib memiliki keberpihakan kepada pembangunan yang prolingkungan agar tercipta kota yang berketahanan.

Kota Cerdas (*Smart City*)

Smart City, mungkin topik ini bisa dibilang sebagai isu mutakhir yang dibahas oleh penulis buku. Di dalam buku ini, gagasan mengenai kota layak huni yang diajukan oleh

penulis buku juga perlu menimbang pemanfaatan teknologi bagi kenyamanan tempat tinggal masyarakat perkotaan. Isu kota cerdas memang tengah menjadi trenglobal seiring dengan perkembangan teknologi yang begitu cepat. Setidaknya dalam dua tahun terakhir, konsep "*smart city*" menjadi pembahasan dalam forum-forum diskusi pemerhati isu perkotaan dan lebih-lebih lagi di kalangan pemerintah daerah. Beberapa kota di Indonesia terlihat telah mulai menggemakan konsep "*smart city*" dengan berbagai macam cara pandang, pendekatan, dan rencana implementasi. *Smart City* diklaim sebagai solusi cerdas yang dirasa mampu menyelesaikan sejumlah masalah di perkotaan, seperti pelayanan publik, transparansi pelayanan, distribusi informasi yang cepat, hingga peningkatan keamanan bagi masyarakat kota.

Secara definisi, "*smart city*" atau kota yang cerdas adalah kota yang bisa mengelola sumber dayanya, termasuk sumber daya alam dan manusia, sehingga warganya dapat hidup nyaman, aman, produktif, dan berkelanjutan. Meski identik dengan penerapan teknologi, seperti dikatakan Joga (2017), konsep kota cerdas bukanlah "kota" ditambah "teknologi". Menurutny, kota cerdas adalah kota yang menggunakan solusi cerdas untuk mengatasi permasalahan perkotaan. Saat ini, sistem yang dibangun lebih banyak menggunakan "*tools*" untuk memudahkan pengelolaan kota.

Contoh yang ada sekarang ini yaitu adanya banyak aplikasi pengelolaan perkotaan yang dapat diunduh pada perangkat *mobile phone*. Salah satu sistem pelaporan yang saat ini banyak digunakan oleh masyarakat adalah "Qlue". "Qlue" banyak digunakan di kota Jakarta dan sekitarnya. Melalui sistem ini masyarakat dengan mudah dapat membuat laporan pengaduan hanya dengan mengunggah hasil foto pengaduan melalui aplikasi "Qlue" di ponsel pintar. Setelah itu pihak "Qlue" akan meneruskannya ke pemerintah kota terkait dengan pengaduan tersebut. Aplikasi "Qlue" merupakan salah satu *start-up* di bidang jasa pelayanan untuk masyarakat. Selain itu, ada pula situs smarcity.jakarta.go.id. Melalui situs tersebut, dapat dilihat persebaran sarana dan prasarana, data jumlah aduan, data kegiatan satuan kerja perangkat daerah, dan kegiatan badan-badan atau lembaga-lembaga nasional. Penggunaan perangkat aplikasi ini memang semakin memudahkan penduduk DKI Jakarta dan sekitarnya untuk berpartisipasi dalam

⁴Hasil observasi lapangan penelitian Unggulan *Resilient City* LIPI di Semarang, pada 15-22 Mei 2017 oleh Syarfina Mahya Nadila dengan Prof. Henny Warsilah sebagai Peneliti Kepala.

pembangunan wilayahnya. Namun, kemudian muncul satu pertanyaan. Apakah masyarakat dari kelas menengah ke bawah dapat dengan mudah mengakses aplikasi tersebut, mengingat kondisi ekonomi yang menghimpit mereka?

Meskipun demikian, perlu menjadi catatan bahwa dalam implementasinya tidak sepenuhnya konsep kota cerdas ini berjalan sebagaimana yang diharapkan. Program kota cerdas yang kini mulai banyak diadopsi oleh pemerintah daerah menganggap bahwa teknologi sebagai solusi yang paling tepat untuk menyelesaikan semua masalah perkotaan. Hal ini tentu saja keliru mengingat teknologi bukanlah solusi, melainkan alat yang dapat membantu mengurai masalah perkotaan yang sangat kompleks sehingga permasalahan kota dapat diselesaikan dengan lebih efektif dan efisien. Indikator kota cerdas bahkan bukan soal aplikasi teknologi yang paling mutakhir agar terkesan sebagai kota yang *hi-tech*. Berdasarkan konsep awalnya, keberhasilan kota cerdas setidaknya harus memenuhi enam indikator, yakni masyarakat kota yang cerdas-terdidik (*smart people*), lingkungan yang aman, nyaman, dan berkelanjutan (*smart environment*), pertumbuhan ekonomi dan peningkatan pendapatan masyarakat (*smart economy*), mobilitas masyarakat yang lancar (*smart mobility*), masyarakat yang hidup berbudaya dan berkualitas (*smart living*), serta tata kelola pemerintahan yang baik, adil, demokratis, partisipatif, dan akuntabel (*smart governance*).⁵

Kota layak huni seyogianya adalah sebuah tatanan kota cerdas yang berarti sebuah ekosistem yang mampu mewujudkan masyarakatnya menjadi cerdas atau *well educated* dan memiliki kesadaran berpartisipasi aktif dalam membangun kotanya. Maka, bisa dikatakan bahwa elemen terpenting dalam konsep kota cerdas adalah masyarakatnya itu sendiri. Dengan partisipasi masyarakat yang cerdas diharapkan akan mampu menghadirkan tata kelola pemerintahan kota yang baik. Selanjutnya diharapkan akan tercipta sistem tata kelola perkotaan yang cerdas pula yang dapat menjawab persoalan-persoalan pembangunan sosial-budaya, fisik-lingkungan, dan ekonomi secara berkelanjutan.

⁵Interactive.smartcity.jakarta.go.id Diakses tanggal 6 Agustus 2017.

Kohesifitas Masyarakat

Memiliki jejaring sosial di masyarakat yang kuat juga menjadi salah satu faktor untuk mewujudkan kota yang layak huni. Dalam buku ini dikutip pendekatan jejaring sosial menurut Wasserman dan Faust (1994) yang menyebutkan bahwa perilaku manusia melekat pada hubungan antarpersonal dalam jaringan kerja, yang bentuknya bisa formal dan informal. Putnam (2000) menegaskan bahwa semakin kuatikatan sosial yang dimiliki oleh suatu masyarakat, maka mereka semakin berpeluang untuk menggerakkan sumber daya, baik lokal maupun ekstra lokal. Landeers (2002) berpendapat bahwa pilihan akhir dari seseorang adalah gambaran dari atribut di dirinya dan sekaligus pengaruh dari orang-orang sekitarnya (Joga, 2017:89). Adapun penelitian yang diangkat adalah penelitian yang dilakukan pada masyarakat di bantaran sungai Bengawan Solo yang tinggal di bibir sungai atau tanggul, dimana terdapat 1.100 rumah dan sekitar 1.300 keluarga tinggal di luar tanggul. Walau sering terkena banjir, masyarakat enggan dipindahkan. Bukan karena faktor ekonomi, tetapi ternyata karena ikatan sosial yang membuat mereka berpreferensi tinggal disana. Mereka bukan masyarakat yang kurang mampu, tapi juga bukan yang ekonominya kuat (Joga, 2017:90). Hal ini menunjukkan kohesi sosial yang kuat di masyarakat akan menentukan tingkat kenyamanan di suatu wilayah.

Contoh lain terkait dengan hal ini adalah keengganan warga di Kecamatan Taman untuk dipindahkan menyongsong pembangunan Tol Surabaya Mojokerto (Nadila, 2013). Alasan warga untuk menolak pemindahan tidak hanya karena masalah ganti rugi tetapi juga karena adanya ikatan sosial yang sudah lama terbangun antarwarga. Ikatan sosial inilah yang menyebabkan tingginya tingkat kohesi antarwarga. Kohesifitas sosial antarwarga diperlukan untuk mewujudkan kota yang layak huni karena dari kohesifitas inilah dapat ditekan angka kriminalitas, kemudahan mencapai konsesus warga, dan juga dapat meredam konflik di masyarakat sekitar.

Transportasi di Perkotaan

Salah satu isu yang menarik yang juga dibahas dalam buku ini adalah isu transportasi yang terintegrasi di Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi (Jabodetabek). Masalah kemacetan khususnya di jam-jam sibuk sudah bukan hal baru di wilayah Jabodetabek. Dalam

buku tersebut dijelaskan angka pergerakan kendaraan di DKI Jakarta sebanyak 19.447.977 pergerakan kendaraan, Kabupaten Bogor-Kota Bogor-Kota Depok sebanyak 5.343.146 pergerakan kendaraan, Kabupaten Tangerang, Kota Tangerang, dan Kota Tangerang Selatan sebanyak 5.654.504 pergerakan kendaraan, serta Kabupaten dan Kota Bekasi sebanyak 6.771.950 pergerakan kendaraan (Joga, 2017:132). Dari data yang disajikan oleh penulis, terlihat padatnya pergerakan kendaraan yang melintas di Jabodetabek. Kepadatan yang terjadi disebabkan oleh tingginya jumlah kendaraan pribadi, baik roda dua atau roda empat. Berdasarkan data tahun 2004, sebesar 61,46% kendaraan roda dua mendominasi jalanan di DKI Jakarta. Selanjutnya, disusul oleh kendaraan roda empat sebesar 25,85% (P2E-LIPI, 2009:40). Untuk mengurangi kemacetan, khususnya di jam-jam sibuk, dan memudahkan mobilitas warga maka dibangunlah sarana transportasi massa yaitu Bus Trans Jakarta, KRL-Commuter, dan kini tengah dibangun MRT dan LRT. Diharapkan dengan adanya sarana transportasi massa ini nantinya dapat mengurangi kemacetan khususnya di Jabodetabek.

Namun, selain transportasi massa di tengah-tengah masyarakat juga muncul transportasi alternatif yang lebih mengedepankan kenyamanan dan kecepatan waktu ketimbang transportasi yang sudah ada, yaitu transportasi *online*. Transportasi *online* yang cukup diminati adalah transportasi Go-Jek, Grab, dan Uber. Ketiga transportasi *online* ini banyak digunakan masyarakat karena kecepatan dan kenyamanannya. Namun, transportasi *online* ini tidak mendukung terciptanya kota yang layak huni karena mereka yang menggunakan transportasi ini berkendara secara individu dan bergerak secara massal. Alih-alih mengurangi kemacetan, transportasi *online* ini malah menambah jumlah volume kendaraan di jam-jam sibuk. Meskipun begitu, transportasi *online* ini memiliki tingkat pertumbuhan bisnis yang tinggi. Indonesia adalah pasar transportasi *online* terbesar di Asia Tenggara. Pada tahun 2015, pasar transportasi *online* mencapai 0.8 miliar USD. Pada tahun 2025, diperkirakan pasar ini terus tumbuh mencapai 15.4 miliar USD (Nugroho, 2017:10).

Penutup

Ibarat sebuah katalog, buku ini banyak menyajikan informasi mengenai isu perkotaan yang tengah hangat dibahas di ruang-ruang dikusi. Penulis begitu piawai membawa topik

Kota Layak Huni sebagai pemantik pembahasan isu-isu perkotaan yang saat ini tengah menjadi *trending topic*. Akan tetapi, sayangnya tidak semua isu dibahas secara mendalam. Penulis buku terkesan hanya ingin menyampaikan bahwa gagasan mengenai kota layak huni perlu banyak mempertimbangkan isu-isu perkotaan yang lain. Meskipun demikian, buku ini perlu diapresiasi karena secara implisit buku ini seolah mengajak para pembacanya untuk bersama-sama memikirkan tentang kota seperti apakah yang akan kita hasilkan untuk generasi mendatang. Bagaimanapun buku ini telah mengajak kita untuk melakukan refleksi atas realitas masalah dan tantangan pembangunan perkotaan yang berkelanjutan agar mampu menjawab harapan masyarakat perkotaan untuk menempati ruang hidup yang layak. Tentu kita berharap adanya kota yang tidak hanya penuh dengan gedung-gedung tinggi, multiakses untuk perumahan, maupun pemukiman serta akses transportasi yang serba berteknologi tinggi melainkan sebuah ekosistem kota yang memiliki nilai dan budaya yang baik sehingga layak dan nyaman untuk dihuni.

Daftar Pustaka

- Joga, Nirwono. (2017). *Mewariskan Kota Layak Huni*. Jakarta: PT. Gramedia Pustaka Utama.
- Abdoellah, Oekan S. (2016). *Pembangunan Berkelanjutan di Indonesia*. Jakarta: PT. Gramedia Pustaka Utama.
- Nugroho, Anda dan Eko Wicaksono. (2017). Estimating the Size and the Impact of Online-Based Transportation in Indonesia. Makalah dipresentasikan di The Conference of the 6th Indonesian Regional Science Association (IRSA) International Institute Manado, 17-18 Juli 2017.
- Pusat Penelitian Ekonomi-LIPI. (2009). *Manajemen Transportasi Publik di DKI Jakarta*. Jakarta: LIPI Press.
- Decentralization Support Facility. (2011). Indonesia's Intergovernmental Transfer: Response on Future Demographic and Urbanization Shifts. Diunduh dari <http://documents.worldbank.org/curated/en/548511468260133592/pdf/684550ESW0P11900Urbanization0shifts.pdf> pada 6 Agustus 2017.

- Nadila, Syarfina Mahya. (2013). Konflik Pembebasan Lahan Tol Surabaya-Mojokerto di Kecamatan Taman, Sidoarjo (ed). Jakarta: PT. Gading Inti Prima.
- Noor, Munawar. (2015). Kebijakan pembangunan kependudukan dan bonus demografi. *Serat Acitya-Jurnal Ilmiah Untag Semarang*. Diunduh dari <https://jurnal.untagsmg.ac.id/index.php/sa/article/view/149> pada 6 Agustus 2017.
- Kementerian PPN/Bappenas. Apa Itu SDGs?. Diunduh dari <http://www.sdgsindonesia.or.id/index.php/sdgs/item/189-tujuan-11-kota-dan-permukiman-yang-berkelanjutan> pada 6 Agustus 2017.
- Habitat Indonesia. New Urban Agenda. Diunduh dari <http://www.habitat-indonesia.or.id/page/detail/1/new-urban-agenda> pada 6 Agustus 2017.
- Jakarta Smart City. Diunduh dari interactive.smartcity.jakarta.go.id pada 6 Agustus 2017.