

Urbanisasi dan Keadilan Sosial:

Perjuangan Kota untuk Inklusivitas



Oleh: Rudy C Tarumingkeng

Prof Ir Rudy C Tarumingkeng, PhD

Guru Besar Manajemen NUP: 9903252922

Rektor, Universitas Cenderawasih, Papua (1978-1988)

Rektor, Universitas Kristen Krida Wacana, Jakarta (1991-2000)

Ketua Dewan Guru Besar, IPB-University, Bogor (2005-2006)

Data Analyst, dan Ketua Senat Akademik, IBM-ASMI, Jakarta



URBANISASI DAN KEADILAN SOSIAL: PERJUANGAN KOTA UNTUK INKLUSIVITAS

1) Pendahuluan: kota sebagai “janji” dan “pertarungan”

Urbanisasi sering dipahami sebagai tanda kemajuan: orang berpindah ke kota karena kota menjanjikan pekerjaan, pendidikan, layanan kesehatan, dan mobilitas sosial. Namun, di balik janji itu, kota juga menjadi arena pertarungan keadilan sosial. Di sinilah paradoks urbanisasi terlihat jelas: kota dapat menjadi mesin pengurangan kemiskinan sekaligus pabrik

ketimpangan; kota dapat mempercepat inovasi sekaligus menormalisasi pengusiran (displacement) dan segregasi spasial.

Dalam konteks Indonesia, urbanisasi bergerak konsisten menuju masyarakat yang semakin “berkota”. Data Bank Dunia menunjukkan persentase penduduk Indonesia yang tinggal di wilayah perkotaan terus meningkat hingga mendekati enam dari sepuluh penduduk pada 2024. ([DataBank](#)) Pada saat yang sama, proyeksi BPS yang dikutip berbagai ringkasan statistik menunjukkan tren peningkatan hingga sekitar dua pertiga penduduk pada 2035. ([Databoks](#)) Artinya, pertanyaan tentang “kota yang adil” bukan isu sampingan, melainkan isu sentral bagi masa depan pembangunan.

Ketika kota tumbuh, pertanyaan yang paling penting bukan hanya “seberapa cepat kota tumbuh”, melainkan “untuk siapa kota tumbuh”. Kota yang inklusif—kota yang memberi tempat bagi semua—bukanlah produk otomatis dari pertumbuhan ekonomi. Ia adalah hasil dari pilihan kebijakan, tata kelola, desain ruang, dan keberpihakan moral: keberpihakan kepada warga rentan agar tidak “tertinggal” oleh logika pasar tanah dan investasi.

2) Kerangka konseptual: urbanisasi, keadilan sosial, dan “hak atas kota”

a) Urbanisasi sebagai transformasi struktural

Urbanisasi bukan sekadar perpindahan penduduk desa ke kota. Ia adalah transformasi struktural: perubahan cara hidup, pola kerja, struktur keluarga, relasi sosial, hingga bentuk ruang. Urbanisasi menciptakan “konektivitas” (akses terhadap pasar kerja dan layanan), tetapi juga “biaya hidup” (sewa rumah, transportasi, risiko kesehatan, dan tekanan sosial).

b) Keadilan sosial dalam perspektif perkotaan

Keadilan sosial di kota dapat dibaca melalui beberapa lensa:

1. **Keadilan distributif:** bagaimana manfaat kota (pekerjaan, pendidikan, transportasi, ruang publik) dibagi.
2. **Keadilan prosedural:** siapa yang punya suara dalam perencanaan kota; siapa yang didengar; siapa yang dikesampingkan.
3. **Keadilan pengakuan (recognition):** apakah kelompok tertentu (migran, difabel, pedagang kecil, warga kampung kota) diperlakukan setara atau distigma.
4. **Keadilan spasial:** bagaimana ketidakadilan “menjadi peta”—terlihat dalam lokasi sekolah bagus, akses MRT/BRT, kedekatan ke pusat kerja, hingga paparan banjir/polusi.

c) “Right to the City” dan kota untuk semua

Gagasan *Right to the City* menggeser kota dari “komoditas” menjadi “hak”. Habitat III menempatkannya sebagai paradigma pembangunan perkotaan yang menekankan kota untuk semua (cities for all), yakni kota yang mengakui hak warga—khususnya kelompok rentan—atas kesempatan dan layanan secara setara. ([Habitat III](#))

Prinsip ini selaras dengan SDG 11: “membuat kota inklusif, aman, tangguh, dan berkelanjutan”, termasuk target perumahan layak, transportasi aman-terjangkau, perencanaan partisipatif, serta ruang publik hijau yang dapat diakses semua. ([Sustainable Development Goals](#))

3) Gambaran urbanisasi Indonesia: dari “kota inti” ke “kawasan metropolitan”

Urbanisasi Indonesia semakin berbentuk **metropolitanisasi**: bukan hanya Jakarta atau Surabaya sebagai “kota inti”, tetapi juga Bogor–Depok–Tangerang–Bekasi dan kota-kota satelit lain sebagai sistem perkotaan yang saling bergantung. Dalam berita terbaru, bahkan ada pembacaan bahwa “Jakarta” sebagai aglomerasi (berikut kota satelit)

dapat dihitung jauh lebih besar daripada batas administratifnya—yang pada praktiknya menegaskan realitas komuter, urban sprawl, dan integrasi ekonomi harian lintas wilayah. ([Financial Times](#))

Di titik ini, keadilan sosial tidak bisa dibahas hanya di dalam batas administrasi kota. Ketika pekerja tinggal di pinggiran karena harga sewa di pusat tak terjangkau, sementara pekerjaan terkonsentrasi di pusat, maka ketimpangan berubah menjadi **ketimpangan waktu** (time poverty): empat jam perjalanan harian yang “mencuri” waktu keluarga, belajar, istirahat, dan partisipasi sosial.

4) Mengapa urbanisasi mudah melahirkan ketidakadilan?

a) Pasar tanah dan perumahan: kota sebagai mesin eksklusif

Di banyak kota, tanah adalah “pemenang utama” urbanisasi. Nilai tanah naik seiring investasi, sementara upah kelompok rentan tidak selalu mengejar kenaikan biaya hidup. Akibatnya:

- rumah layak makin jauh dari pusat kerja,
- hunian informal tumbuh di lahan marginal,
- hunian padat dan tidak sehat meningkat,
- atau terjadi pemindahan paksa terselubung melalui kenaikan sewa (*market displacement*).

Secara global, SDG 11 mencatat pada 2022 sekitar **24,8% penduduk perkotaan** masih tinggal di permukiman kumuh atau kondisi mirip kumuh, dengan total sekitar **1,12 miliar** jiwa. ([Sustainable Development Goals](#)) Angka global ini bukan sekadar statistik; ia menegaskan bahwa “kota modern” dan “kota kumuh” sering tumbuh bersamaan.

b) Infrastruktur layanan dasar: air, sanitasi, dan kesehatan lingkungan

Ketidakadilan perkotaan sering bersifat sangat “material”: akses air bersih, sanitasi, drainase, pengelolaan sampah, dan kualitas udara. Ketika layanan dasar timpang, maka kesehatan menjadi indeks ketidakadilan paling nyata: penyakit kulit, diare, ISPA, stres panas, serta beban kesehatan yang menimpa keluarga miskin lebih besar.

c) Mobilitas dan akses: transportasi sebagai penentu kelas sosial

Transportasi bukan hanya soal kendaraan, tetapi soal **akses terhadap peluang**. Kota yang tidak menyediakan transportasi massal aman-terjangkau membuat kelompok miskin membayar “pajak tak terlihat”: biaya perjalanan tinggi, waktu tempuh panjang, dan risiko keselamatan. SDG 11 menekankan akses transportasi aman dan terjangkau sebagai target pembangunan kota inklusif. ([Sustainable Development Goals](#))

d) Ketidakadilan iklim dan risiko bencana

UN-Habitat menegaskan krisis iklim berinteraksi dengan ketimpangan dan eksklusi: kelompok paling rentan sering tinggal di lokasi paling berisiko (bantaran sungai, rawa, lereng rentan longsor), paling sedikit memiliki asuransi, dan paling lemah daya pulihnya. ([UN-Habitat](#)) Maka, urbanisasi tanpa keadilan sosial akan memperlebar *climate vulnerability gap*: jarak antara yang mampu beradaptasi dan yang “tertinggal”.

5) Narasi kasus 1: komuter pinggiran—kemiskinan waktu dan martabat yang terkikis

Bayangkan seorang pekerja bernama “A”. Ia tinggal di pinggiran (misalnya Bogor) karena harga sewa kamar dekat pusat kota sudah melampaui kemampuannya. Setiap hari, ia menempuh perjalanan motor—kereta—bus. Secara statistik, ia bukan “pengangguran”; ia bekerja. Tetapi hidupnya diikat oleh jadwal transportasi, macet, dan ketidakpastian. Ia pulang ketika anaknya sudah tidur; ia berangkat

sebelum rumah bangun. Kesehatannya menurun; partisipasi sosialnya menyusut.

Di sini kita melihat bentuk ketidakadilan urban yang khas: **kemiskinan waktu**. Kota “mengambil” waktu warga miskin lebih banyak daripada warga kaya. Jika keadilan sosial hanya diukur dari pendapatan, dimensi ini sering tidak terlihat. Padahal, waktu adalah sumber daya kehidupan: waktu untuk belajar, berelasi, merawat keluarga, dan membangun komunitas.

6) Perjuangan menuju inklusivitas: dari kebijakan “menata” ke kebijakan “mengakui”

Kota yang ingin inklusif biasanya bergerak dari logika *control and clearance* (menertibkan dan menggusur) menuju logika *upgrade and integrate* (meningkatkan kualitas dan mengintegrasikan).

a) Kampung Improvement Programme (KIP): pelajaran “memperbaiki tanpa menyingkirkan”

Sejarah Indonesia memberi contoh penting: **Kampung Improvement Programme (KIP)** di Jakarta, yang berfokus pada penyediaan layanan kota (jalan lingkungan, drainase, air, sanitasi) untuk memperbaiki kampung-kampung kota tanpa menghapus komunitasnya. Program ini bahkan diakui secara internasional melalui Aga Khan Award for Architecture. ([Aga Khan Development Network](#))

Nilai strategis KIP bukan hanya infrastruktur, melainkan prinsip: kampung kota diperlakukan sebagai bagian sah dari kota—bukan “noda” yang harus disapu.

b) Kali Code Yogyakarta: pemberdayaan, negosiasi, dan desain partisipatif

Pendekatan lain muncul melalui kisah perbaikan kampung bantaran sungai yang melibatkan tokoh dan komunitas, menekankan negosiasi

dan pemberdayaan warga. Literatur tentang desain partisipatif dalam peningkatan kampung menyoroti bagaimana pendekatan berbasis warga dapat mengubah rencana penggusuran menjadi proses peningkatan kualitas hidup. (architectureindevelopment.org) Pelajarannya: kota inklusif lahir ketika warga kampung bukan sekadar objek penataan, melainkan subjek perencanaan.

7) Narasi kasus 2: Kampung Deret—niat baik, kompleksitas implementasi, dan “politik hunian”

Kampung Deret di Jakarta sering disebut sebagai program peningkatan hunian bagi warga kampung kota: mengganti rumah tak layak menjadi hunian permanen dengan pendekatan tertentu. Media mencatat program ini menarget hunian warga miskin perkotaan dan mengubah unit-unit tidak sehat menjadi lebih layak. ([The Jakarta Post](http://TheJakartaPost.com))

Namun studi kebijakan juga mencatat tantangan implementasi: keberlanjutan anggaran, koordinasi, dan desain kebijakan yang harus berhadapan dengan realitas sosial-lokal. (UNDIP E-Journal System)

Keadilan sosial dalam kebijakan perumahan tidak pernah sederhana, sebab perumahan adalah titik temu:

- nilai tanah,
- status legal lahan,
- jaringan sosial warga,
- akses kerja,
- dan simbol martabat.

Bila relokasi dilakukan jauh dari mata pencaharian, rumah yang “lebih bagus” bisa berubah menjadi biaya hidup yang “lebih berat”. Di sini inklusivitas menuntut kebijakan yang sensitif terhadap *livelihood* (mata pencaharian), bukan hanya fisik bangunan.

8) Program penanganan kumuh dan layanan dasar: KOTAKU sebagai pendekatan berbasis kota dan komunitas

Indonesia juga mengembangkan program peningkatan layanan di permukiman kumuh dengan mengaitkan target SDG 11. Sejumlah kajian menyebut program **Kota Tanpa Kumuh (KOTAKU)** sebagai upaya peningkatan kualitas layanan perkotaan dan infrastruktur berbasis komunitas, selaras dengan tujuan kota inklusif dan permukiman layak. ([IAPA Journal](#))

Pelajaran penting dari pendekatan ini: “kumuh” bukan sekadar kondisi fisik, melainkan juga kondisi akses—akses ke air, sanitasi, jalan, layanan, dan tata kelola.

9) Ruang publik, keselamatan, dan martabat: kota inklusif harus bisa “dihidupi”

Kota yang inklusif tidak cukup menyediakan rumah; ia harus menyediakan **ruang hidup bersama**: taman, trotoar aman, ruang bermain anak, akses difabel, penerangan, dan transportasi publik yang terintegrasi. New Urban Agenda menegaskan komitmen pada ruang publik yang aman, inklusif, hijau, dan berkualitas—termasuk jalan, trotoar, dan jalur sepeda. ([United Nations](#))

Ruang publik adalah “demokrasi yang terlihat”. Ketika ruang publik hanya nyaman bagi kelas tertentu, kota secara halus mengusir yang lain.

10) Prinsip kebijakan untuk kota yang inklusif: “membuka akses” dan “mengurangi eksklusi”

Di bawah ini adalah prinsip yang lazim digunakan dalam studi kebijakan perkotaan untuk mengubah urbanisasi menjadi keadilan sosial:

a) Perumahan sebagai hak dasar (bukan hanya komoditas)

1. **Peningkatan kampung in-situ** (memperbaiki di tempat) sejauh mungkin—karena menjaga jaringan sosial dan kedekatan kerja.
2. **Perumahan sewa terjangkau** dan dukungan sewa berbasis penghasilan.
3. **Kebijakan inklusioner** pada proyek perumahan baru (misalnya porsi hunian terjangkau).
4. **Pencegahan penggusuran** melalui mediasi, legalisasi bertahap, dan rencana penataan yang disepakati.

Kaitannya dengan SDG 11 sangat jelas: target 11.1 menekankan perumahan layak-terjangkau dan peningkatan permukiman kumuh. ([Sustainable Development Goals](#))

b) Transportasi publik sebagai alat pemerataan peluang

Mendorong integrasi antarmoda, tarif terjangkau, konektivitas pinggiran–pusat, dan desain yang ramah difabel. Kota yang mengandalkan kendaraan pribadi cenderung menghasilkan “kota dua tingkat”: yang cepat (bermobil) dan yang lambat (terjebak).

c) Perencanaan partisipatif dan tata kelola kolaboratif

Kota inklusif menuntut **keadilan prosedural**: mekanisme partisipasi yang nyata, bukan formalitas. Ini sejalan dengan semangat SDG 11 tentang perencanaan yang partisipatif dan manajemen permukiman yang terintegrasi. ([Sustainable Development Goals](#))

Dalam praktik, ini berarti:

- musyawarah warga yang punya daya memengaruhi,
- transparansi data rencana tata ruang,
- *participatory budgeting* untuk lingkungan,
- perlindungan kelompok rentan agar tidak kalah suara.

d) Ketahanan iklim yang adil (*just resilience*)

Adaptasi banjir, panas ekstrem, dan polusi harus didesain dengan prinsip “yang paling rentan didahulukan”—karena krisis iklim memperparah ketimpangan yang sudah ada. ([UN-Habitat](#))

e) Data dan teknologi untuk inklusi—dengan etika

Kota cerdas (*smart city*) dapat memperluas akses layanan (antrian kesehatan, bantuan sosial, informasi transportasi), tetapi juga dapat memperluas eksklusif jika:

- layanan hanya digital (mengabaikan warga tanpa smartphone),
- data dipakai untuk kontrol tanpa akuntabilitas,
- pengawasan meningkat tanpa perlindungan privasi.

Kota inklusif membutuhkan *smart governance*, bukan sekadar *smart apps*.

11) Indikator keberhasilan: bagaimana mengukur inklusivitas?

Mengukur kota inklusif perlu indikator yang menyentuh realitas hidup sehari-hari. SDG 11 memberi kerangka global, misalnya perumahan, transportasi, perencanaan, warisan budaya, pengurangan risiko bencana, kualitas lingkungan, dan ruang publik. ([Sustainable Development Goals](#)) Di level kota, indikator bisa diturunkan menjadi:

- proporsi pengeluaran sewa terhadap pendapatan (beban perumahan),
- waktu tempuh rata-rata ke pusat kerja/pendidikan,
- akses air/sanitasi di permukiman rentan,
- luasan ruang hijau per kapita dan akses difabel,
- distribusi risiko banjir/panas (siapa yang paling terpapar),
- partisipasi warga dalam perencanaan (bukan sekadar hadir, tetapi berpengaruh).

12) Penutup: kota inklusif adalah proyek moral sekaligus proyek teknis

Urbanisasi bukan takdir yang otomatis membawa kemajuan. Ia adalah proses yang dapat menghasilkan dua masa depan:

1. kota sebagai mesin kesempatan yang adil, atau
2. kota sebagai mesin eksklusif yang rapi dan "legal".

Perjuangan kota untuk inklusivitas adalah perjuangan mengembalikan kota kepada fungsi dasarnya: ruang hidup bersama yang memuliakan martabat manusia. Dalam bahasa *Right to the City*, kota harus menjadi milik semua—bukan hanya milik mereka yang mampu membeli akses. ([Habitat III](#))

Refleksi dan diskusi

1. Dalam pengalaman Indonesia, kebijakan mana yang paling "berkeadilan": relokasi atau peningkatan kampung di tempat? Apa syarat agar relokasi tidak memiskinkan?
2. Apakah transportasi publik di kota-kota besar sudah menjadi alat pemerataan, atau masih menjadi "opsi kedua" yang kurang nyaman bagi sebagian kelas?
3. Bagaimana mencegah *gentrification* yang menggusur warga lama ketika wilayah kampung ditingkatkan kualitasnya?
4. Seandainya Anda menjadi wali kota, tiga kebijakan pertama apa yang Anda prioritaskan untuk memperkuat inklusivitas?
5. Bagaimana menyeimbangkan penegakan tata ruang (aturan) dengan pengakuan atas realitas ekonomi warga (kebutuhan hidup dan kerja)?

Glosarium singkat

- **Urbanisasi:** peningkatan proporsi penduduk yang tinggal di wilayah perkotaan, termasuk perubahan sosial-ekonomi yang menyertainya.
- **Inklusivitas:** kemampuan kota untuk memastikan semua kelompok (termasuk rentan) memperoleh akses setara pada layanan, ruang, dan peluang.
- **Keadilan spasial:** distribusi yang adil atas manfaat dan beban pembangunan di ruang kota.
- **Displacement:** tersingkirnya warga dari tempat tinggal/komunitas akibat penggusuran, kenaikan sewa, atau perubahan kawasan.
- **Permukiman informal/kumuh:** kawasan hunian yang berkembang di luar standar formal (status lahan, layanan dasar), sering terkait kerentanan layanan.
- **Right to the City:** paradigma yang menempatkan kota sebagai hak kolektif warga untuk mengakses dan membentuk kota secara adil.
- **SDG 11:** tujuan pembangunan berkelanjutan tentang kota dan komunitas yang inklusif, aman, tangguh, dan berkelanjutan. ([Sustainable Development Goals](#))
- **New Urban Agenda:** komitmen global untuk pembangunan perkotaan berkelanjutan dan inklusif, termasuk ruang publik berkualitas. ([United Nations](#))

Referensi pilihan

- World Bank DataBank. *Urban population (% of total population) – Indonesia* (indikator SP.URB.TOTL.IN.ZS). ([DataBank](#))

- BPS (diringkas oleh Katadata/Unair). *Proyeksi urbanisasi Indonesia 2020–2035*. ([Databoks](#))
 - UN DESA / SDGs. *Goal 11: Sustainable Cities and Communities* (termasuk data slum 2022). ([Sustainable Development Goals](#))
 - UN (Sustainable Development). *Goal 11: Make cities inclusive, safe, resilient and sustainable*. ([United Nations](#))
 - Habitat III Policy Paper. *The Right to the City and Cities for All*. ([Habitat III](#))
 - UN General Assembly. *New Urban Agenda (A/RES/71/256)*. ([United Nations](#))
 - UN-Habitat. *World Cities Report* (isu ketimpangan dan krisis iklim). ([UN-Habitat](#))
 - Aga Khan Development Network (AKDN). *Kampung Improvement Programme (Jakarta) – award recipient*. ([Aga Khan Development Network](#))
 - Architecture in Development. *Participatory design in kampung upgrading (Kali Code dan pendekatan berbasis warga)*. ([architectureindevelopment.org](#))
 - The Jakarta Post. *Housing for the poor: The Kampung Deret lesson*. ([The Jakarta Post](#))
 - Jurnal perencanaan/kebijakan. *Kajian Kampung Deret dan kebijakan upgrading permukiman*. ([UNDIP E-Journal System](#))
 - Proceedings/journal tentang KOTAKU dan SDG 11. ([IAPA Journal](#))
-

BAGIAN TAMBAHAN yang lebih panjang: (1) tipologi ketidakadilan kota (gender, difabel, migran), (2) model-model kebijakan perumahan (sewa, rusun, inclusionary zoning), (3) studi kasus komparatif internasional (Curitiba, Medellín, Seoul), serta (4) rancangan kerangka modul ajar dan peta konsep untuk perkuliahan.

Berikut **bagian tambahan yang lebih panjang** untuk melengkapi artikel “Urbanisasi dan Keadilan Sosial: Perjuangan Kota untuk Inklusivitas”. Saya susun sebagai *lanjutan* yang menajamkan empat area: **(1) tipologi ketidakadilan kota, (2) model-model kebijakan perumahan, (3) studi kasus komparatif internasional, dan (4) rancangan kerangka modul ajar + peta konsep.**

13) Tipologi ketidakadilan kota yang sering “tak terlihat”

Keadilan sosial di kota kerap dibahas dalam istilah besar—ketimpangan, kemiskinan, atau akses layanan. Namun, praktiknya, ketidakadilan urban sering muncul dalam bentuk **mikro**: pengalaman harian seseorang ketika berjalan, menunggu angkutan, mencari kontrakan, mengurus administrasi, atau sekadar “hadir” di ruang publik. Di bawah ini beberapa tipologi yang paling sering menentukan apakah kota benar-benar inklusif.

13.1 Kota yang “maskulin”: ketidakadilan berbasis gender

Di banyak kota, desain ruang publik dan transportasi lahir dari asumsi pengguna “netral”—padahal pengalaman perempuan dan anak perempuan berbeda: risiko pelecehan di jalan, halte, bus, kereta, dan ruang publik lainnya. UN Women menegaskan pelecehan dan kekerasan seksual di ruang publik adalah pengalaman sehari-hari bagi banyak

perempuan, yang kemudian membatasi mobilitas, akses kerja, pendidikan, dan partisipasi sosial. ([UN Women](#))

Narasi kasus (hipotetik namun realistis):

Seorang pekerja ritel bernama "N" pulang pukul 21.00. Ia bukan takut pada jarak, melainkan pada "titik-titik gelap" di rute pulang: jalan kecil tanpa lampu, halte tanpa petugas, bus yang padat. Ia mengubah strategi hidup: memilih rute lebih jauh tapi ramai; menunggu teman; menahan pipis agar tidak turun di tempat sepi. Secara ekonomi, ia punya kerja. Namun secara keadilan sosial, ia membayar "biaya keamanan" yang tak tercatat.

Kota inklusif berarti **membuat mobilitas aman**: pencahayaan, CCTV yang akuntabel, desain halte yang terbuka, respons pelaporan yang cepat, kampanye budaya, dan keterlibatan perempuan dalam perencanaan (bukan sekadar menjadi "objek survei").

13.2 Kota yang "tidak ramah difabel": ketidakadilan aksesibilitas

Kelompok difabel sering mengalami eksklusi bukan karena ketidakmampuan personal, melainkan karena **lingkungan yang tidak akses**: trotoar putus, ramp curam, halte tanpa akses kursi roda, informasi tanpa audio/visual yang memadai.

World Bank menekankan pentingnya fitur aksesibilitas dalam proyek transportasi perkotaan bagi penyandang disabilitas dan mobilitas terbatas, termasuk pendekatan *universal design* pada transportasi dan ruang kota. ([Open Knowledge Repository](#))

Narasi kasus:

Mahasiswa "R" pengguna kursi roda tinggal 3 km dari kampus. Di peta, jaraknya dekat; di realitas, ia harus memutar karena trotoar terputus, naik-turun bahu jalan, dan tidak ada ramp di beberapa titik. Kota "mengubah jarak" menjadi jauh. Inklusivitas di sini bukan belas kasihan, melainkan *desain publik* yang setara.

13.3 Kota migran: ketidakadilan administratif dan stigma

Urbanisasi identik dengan mobilitas penduduk. Migran (dari desa ke kota, antarkota, bahkan lintas negara) sering mengalami hambatan: akses layanan, informasi, pekerjaan layak, dan keterlibatan sosial. IOM menekankan integrasi migran untuk membangun masyarakat yang inklusif melalui akses layanan dan partisipasi; UN-Habitat juga membahas praktik kebijakan kota yang membantu migran mengakses layanan dasar. ([International Organization for Migration](#))

Narasi kasus:

"B" baru pindah ke kota untuk bekerja. Ia belum memahami prosedur administrasi, alamat domisili, atau jaringan bantuan. Ia mudah diperas calo, mudah "tidak dianggap", dan gampang dicurigai. Keadilan sosial kota berarti membuat layanan **mudah diakses** oleh pendatang: informasi jelas, pelayanan ramah, mekanisme pengaduan, serta kebijakan non-diskriminatif.

13.4 Kota pekerja informal: pedagang kaki lima dan ekosistem ekonomi rakyat

Kota-kota besar hidup dari ekonomi informal: pedagang kaki lima, ojek, pekerja rumahan, buruh harian. Namun mereka sering diposisikan sebagai "masalah ketertiban". ILO menyoroti pedagang kaki lima sebagai bagian ekonomi informal dengan tantangan spesifik dan pentingnya memperbaiki kondisi kerja mereka. ([International Labour Organization](#))

Narasi kasus:

Ibu "S" berjualan makanan dekat kantor. Ketika ditertibkan, ia bukan hanya kehilangan tempat; ia kehilangan pelanggan, jam kerja, dan modal. Kota inklusif tidak harus membiarkan semrawut, tetapi **menegosiasikan ruang**: zona berdagang, jam operasional, sanitasi, retribusi yang adil, dan akses pembinaan agar transisi ke formalitas tidak mematikan nafkah.

13.5 Ketidakadilan iklim: kelompok rentan menanggung risiko terbesar

UN-Habitat (World Cities Report 2024) menegaskan krisis iklim memperburuk ketimpangan; kelompok miskin perkotaan dan komunitas termarginal sering menghadapi dampak paling ekstrem dengan sumber daya paling kecil. ([UN-Habitat](#))

Narasi kasus:

Dua keluarga tinggal di kota yang sama. Yang satu di perumahan tertata dengan drainase baik; yang lain di bantaran sungai. Ketika banjir datang, yang pertama pulih cepat; yang kedua kehilangan barang, kerja, bahkan dokumen. Inilah *just resilience*: kebijakan adaptasi yang mendahulukan yang paling rentan.

14) Model-model kebijakan perumahan untuk kota inklusif

Di kota, perumahan adalah “poros” keadilan sosial karena ia menghubungkan akses kerja, sekolah, kesehatan, dan jaringan sosial. Di bawah ini spektrum kebijakan perumahan—beserta logika keadilan dan risikonya.

14.1 Subsidi kepemilikan rumah: kuat untuk akses, lemah untuk lokasi

Indonesia memiliki skema dukungan pembiayaan untuk MBR seperti **KPR FLPP** yang dikelola BP Tapera—dengan ciri bunga tetap dan skema uang muka tertentu. ([BP TAPERA](#))

Namun, tantangan klasik subsidi kepemilikan di kota besar adalah **lokasi**: rumah subsidi sering terdorong ke pinggiran karena harga tanah. Maka kebijakan ini perlu “dikawinkan” dengan transportasi publik dan peluang kerja agar tidak memproduksi kemiskinan waktu.

Tambahan penting: pemberitaan/deskripsi kelembagaan terbaru menunjukkan capaian penyaluran FLPP 2025 dan diskursus perluasan skema (misalnya kemungkinan pembiayaan hunian vertikal/renovasi di masa depan) terus berkembang. ([Antara News](#))

Implikasi akademiknya: subsidi kepemilikan perlu berevolusi dari “unit

rumah” menjadi “ekosistem hunian”—termasuk opsi vertikal, sewa, dan perbaikan kualitas.

14.2 Sewa publik/rumah sewa terjangkau: kuat untuk stabilitas, butuh tata kelola kuat

Kota-kota yang menghadapi tekanan harga sering memperkuat **sewa jangka panjang terjangkau**. Contoh yang menarik ialah Seoul melalui program sewa publik tertentu (misalnya skema sewa jangka panjang/jeonse tertentu) untuk mendorong paradigma dari “ownership” ke “residence”, termasuk desain stabil hingga puluhan tahun dan harga/deposit yang lebih rendah dibanding pasar sekitar.

([서울정책아카이브 Seoul Solution](#))

Pelajarannya: kota bisa “membeli stabilitas” bagi kelas pekerja dan keluarga muda—tetapi membutuhkan institusi pengelola yang transparan, pembiayaan berkelanjutan, dan seleksi penerima yang adil.

14.3 Inclusionary zoning: “wajib menyediakan porsi hunian terjangkau”

Inclusionary zoning adalah instrumen kebijakan perumahan yang meminta (atau memberi insentif agar) pengembang menyisihkan sebagian unit untuk rumah terjangkau. ([cityhealth.org](#))

Nilai keadilannya: hunian terjangkau berada di lokasi yang sama dengan akses kerja, sekolah, dan transportasi—bukan dipinggirkan.

Namun, literatur kebijakan juga mengakui perdebatan implementasi: bila persyaratan terlalu berat tanpa insentif (misal bonus KLB/FAR, kemudahan izin, atau subsidi), ia bisa menekan minat pembangunan. (Perdebatan ini terlihat di berbagai kota dunia dalam pro-kontra kebijakan IZ.) ([Times Union](#))

Maka desain IZ harus cermat: porsi unit, tingkat keterjangkauan, lama masa keterjangkauan, serta paket insentif.

14.4 Community Land Trust: mencegah penggusuran lewat “kepemilikan tanah kolektif”

Community Land Trust (CLT) memisahkan kepemilikan tanah dari kepemilikan bangunan: tanah dikelola lembaga komunitas (nirlaba) untuk menjaga keterjangkauan jangka panjang, sering melalui sewa tanah jangka sangat panjang (misal 99 tahun) dan formula jual-beli yang membatasi spekulasi. (antidisplacement.org)

Secara etika kebijakan, CLT menarik karena mengubah logika: kota bukan hanya pasar properti, tetapi juga ruang hidup yang perlu “diamankan” bagi warga lama.

14.5 Land Value Capture dan TOD: “nilai tanah yang naik harus kembali untuk publik”

Ketika transportasi massal dibangun, nilai tanah sekitar stasiun naik.

Land value capture (LVC) adalah gagasan bahwa kenaikan nilai tersebut dapat “ditangkap” untuk membiayai infrastruktur dan, idealnya, mendukung hunian terjangkau. Literatur akademik membahas peran value capture dalam pendanaan TOD dan hambatan implementasinya. (ScienceDirect)

Dalam konteks Indonesia, dokumen PT SMI juga menyinggung LVC sebagai strategi pendanaan TOD dan pentingnya keterlibatan sektor swasta melalui skema PPP. (ptsmi.co.id)

Keadilan sosialnya jelas: jika infrastruktur publik menaikkan nilai privat, maka sebagian nilai itu wajar kembali untuk layanan publik—termasuk rumah terjangkau.

14.6 Catatan kehati-hatian: kontrol sewa dan efek samping pasar

Sebagian kota memilih membatasi kenaikan sewa. Namun kebijakan kontrol sewa bisa memiliki efek samping kompleks pada pasokan dan harga jangka menengah. Studi akademik mengenai kebijakan kontrol sewa (contoh kasus Korea) menunjukkan dinamika dampak pasar yang perlu diantisipasi. (ScienceDirect)

Kesimpulan praktis: kebijakan sewa perlu didesain bersama peningkatan pasokan, data pasar yang transparan, dan perlindungan kelompok rentan—bukan sekadar “membekukan harga”.

15) Studi kasus komparatif internasional: pelajaran untuk kota-kota Indonesia

Bagian ini menyajikan tiga contoh yang sering dipakai di literatur kebijakan kota inklusif. Tujuannya bukan meniru mentah-mentah, melainkan memetik **prinsip desain kebijakan**.

15.1 Curitiba: integrasi tata ruang–transportasi sebagai mesin pemerataan akses

Curitiba dikenal luas sebagai pionir BRT dan integrasi perencanaan tata ruang dengan transportasi publik. Berbagai ringkasan sejarah kebijakan menekankan peran kepemimpinan kota dalam mengintegrasikan *land use* dan transportasi untuk mengarahkan pertumbuhan, bukan sekadar mengakomodasi mobil pribadi. ([Bus Rapid Transit - BRT CoE](#))

Pelajaran inklusivitas:

1. transportasi publik yang efisien dan terjangkau membuka akses kerja dan layanan,
2. tata ruang yang mengarahkan kepadatan di koridor transit dapat menekan sprawl,
3. ruang hijau dan kualitas lingkungan tidak harus “mewah”—bisa menjadi infrastruktur sosial.

Catatan kritis:

Model transit yang sukses tetap harus dijaga agar tidak memicu kenaikan harga tanah yang mengusir warga berpendapatan rendah dari koridor yang “semakin premium”. Karena itu, Curitiba (dan kota lain) relevan dikaitkan dengan LVC dan kebijakan hunian terjangkau di koridor transit.

15.2 Medellín: Metrocable dan “social urbanism” untuk memutus segregasi

Medellín menghadirkan inovasi: **cable car urban** (Metrocable) yang menghubungkan kawasan perbukitan (sering dihuni kelompok berpendapatan rendah) dengan jaringan metro utama, diluncurkan sejak 2004, sebagai bagian pendekatan pembangunan terintegrasi.

([Metropolis](#))

Berbagai laporan menekankan bahwa dampaknya bukan semata memangkas waktu tempuh, tetapi juga memperluas akses ke kerja, pendidikan, dan aktivitas sosial—dengan tujuan inklusi sosial. ([Oxfam Library](#))

Pelajaran inklusivitas:

- Mobilitas adalah “kebijakan anti-segregasi”: menghubungkan wilayah terpinggirkan ke pusat peluang.
- Infrastruktur transportasi lebih kuat bila disertai peningkatan layanan dan ruang publik di kawasan sasaran. ([Metropolis](#))

Catatan kritis yang sangat penting:

Keberhasilan transportasi inklusif sangat bergantung pada keterlibatan warga dan legitimasi sosial. Analisis populer-kebijakan juga menyoroti bahwa pendekatan yang kurang melibatkan warga dapat gagal di konteks lain. ([Axios](#))

15.3 Seoul: kebijakan sewa publik dan paradigma “residence”

Seoul memperlihatkan logika kebijakan yang menekankan stabilitas hunian jangka panjang melalui program sewa publik tertentu, termasuk bentuk sewa jangka panjang yang lebih terjangkau dibanding pasar sekitar dan dirancang untuk menggeser paradigma dari “memiliki” ke “menetap”. ([서울정책아카이브 Seoul Solution](#))

Bagi kota-kota dengan harga tanah tinggi, pendekatan sewa publik menjadi instrumen pemerataan: menjaga kelas pekerja tetap dekat pusat kesempatan.

Pelajaran untuk Indonesia (terutama metropolitan):

- Ketika kepemilikan makin sulit, sewa terjangkau jangka panjang adalah “jaring pengaman mobilitas sosial”.
- Tetapi dibutuhkan kapasitas institusional, transparansi, dan pembiayaan berkelanjutan agar program tidak menjadi sumber distorsi atau ketidakadilan baru.

16) Rancangan kerangka modul ajar dan peta konsep untuk perkuliahan

Bagian ini saya susun agar dapat langsung dipakai sebagai **modul pembelajaran** (S1/S2) atau **materi pelatihan** bagi aparaturnya/komunitas.

16.1 Capaian Pembelajaran (Learning Outcomes)

Mahasiswa/peserta mampu:

1. menjelaskan urbanisasi sebagai transformasi sosial-ekonomi dan spasial;
2. menganalisis ketidakadilan kota melalui lensa distributif, prosedural, pengakuan, dan spasial;
3. mengevaluasi kebijakan perumahan dan transportasi dari sisi inklusivitas;
4. merancang intervensi kota inklusif berbasis bukti (data) dan partisipasi;
5. menyusun rekomendasi kebijakan yang peka gender, difabel, migran, dan pekerja informal.

16.2 Struktur 8 Pertemuan (contoh)

Pertemuan 1 — Urbanisasi: janji modernitas vs risiko ketimpangan

- Diskusi: “Untuk siapa kota tumbuh?”

- Tugas singkat: refleksi 500 kata pengalaman ketidakadilan kota (transport, sewa, ruang publik).

Pertemuan 2 — Teori keadilan sosial di perkotaan

- Distributif, prosedural, pengakuan, spasial.
- Latihan: memetakan “peta ketidakadilan” (siapa dapat apa, di mana, dan bagaimana).

Pertemuan 3 — Perumahan sebagai poros keadilan

- Subsidi kepemilikan vs sewa publik; upgrading vs relokasi; anti-displacement (IZ, CLT). (cityhealth.org)

Pertemuan 4 — Mobilitas dan kemiskinan waktu

- Transportasi publik sebagai pemerata peluang; universal design untuk difabel. (Open Knowledge Repository)

Pertemuan 5 — Gender, keamanan, dan kota yang aman

- Safe cities & safe public spaces; desain ruang yang aman. (UN Women)

Pertemuan 6 — Informalitas, PKL, dan ekonomi rakyat

- Kota “rapi” vs kota “hidup”: menata tanpa mematikan nafkah. (International Labour Organization)

Pertemuan 7 — Risiko iklim dan just resilience

- Mengapa kelompok rentan menanggung dampak terbesar; prioritas adaptasi. (UN-Habitat)

Pertemuan 8 — Studio kebijakan: desain kota inklusif (capstone)

- Presentasi proyek kelompok: rencana intervensi 12–18 bulan untuk satu kawasan.

16.3 Metode pembelajaran yang cocok

- **Case method:** membedah kasus (Curitiba, Medellín, Seoul) lalu menguji transferabilitasnya. ([Streetsblog USA](#))
- **Policy lab:** simulasi rapat pemangku kepentingan (pemda–warga–pengembang–operator transport–LSM).
- **Rapid ethnography:** observasi singkat halte, pasar, kampung kota (catatan lapangan 2–3 halaman).
- **Equity impact assessment:** menilai dampak kebijakan pada kelompok rentan (gender/difabel/migran/informal).

16.4 Proyek akhir (capstone) yang aplikatif

Judul: “Desain Intervensi Inklusivitas untuk Kawasan X”

Isi minimal:

1. diagnosis masalah (peta akses layanan, peta risiko, peta mobilitas);
2. analisis kelompok rentan (siapa paling terdampak dan mengapa);
3. 3 opsi kebijakan (perumahan–transport–ruang publik), termasuk biaya-manfaat sosial;
4. strategi partisipasi warga dan mekanisme akuntabilitas;
5. indikator monitoring 6–12 bulan.

16.5 Peta konsep (versi teks)

URBANISASI

- (A) **Pasar tanah & perumahan** → keterjangkauan / displacement
- (B) **Mobilitas & akses** → waktu tempuh / biaya / keselamatan
- (C) **Layanan dasar** → air-sanitasi / kesehatan lingkungan
- (D) **Ruang publik** → partisipasi / keamanan / identitas
- (E) **Risiko iklim** → banjir/panas/polusi / kapasitas pulih

Semua jalur di atas dipotong oleh lensa:

Keadilan distributif + prosedural + pengakuan + spasial

dan diuji pada kelompok:

perempuan-anak, difabel-lansia, migran, pekerja informal, warga kampung kota. ([UN Women](#))

17) Penutup tambahan: kota inklusif adalah “desain kebijakan yang berbelas kasih tetapi tegas”

Kota yang inklusif bukan kota tanpa aturan. Ia kota dengan aturan yang **adil**, yang mampu menata tanpa menyingkirkan, membangun tanpa menggusur masa depan warga miskin, dan mengoptimalkan investasi agar manfaatnya kembali ke publik (transport, perumahan, ruang hijau).

Copilot for this article - Chatgpt 5.2 Thinking, Access date: 28
December 2025. Prompting on Writer’s account ([Rudy C
Tarumingkeng](#))
<https://chatgpt.com/c/6950c899-1b20-8320-8b61-6b670ce0ef39>