

Lingkungan Kumuh, Kemacetan Dan Pembangunan Pedesaan

Fraksi Karya Pembangunan (FKP) DPRD DKI Jakarta pada sidang paripurna, Rabu 15 Maret yang lalu, menyarankan agar Jakarta dicanangkan kembali sebagai kota tertutup bagi pendatang seperti pernah dicanangkan pada tahun 1970-an. Dengan kepadatan penduduk mencapai 10.500 jiwa/km², arus urbanisasi ke Jakarta dikhawatirkan akan menimbulkan daerah kumuh baru yang lebih lanjut dapat menimbulkan berbagai kerawanan sosial.

Kekhawatiran tersebut sungguh sangat beralasan karena laju arus urbanisasi yang tidak terkendali akan menimbulkan berbagai persoalan infrastruktur yang serius di kota-kota besar. Misalnya, air tanah yang merupakan sumber utama untuk air minum seringkali sudah tercemar. Kurangnya daerah resapan dan bertumpuknya sampah yang tidak dapat diangkut telah menyebabkan kampung-kampung di Jakarta setiap tahun dilanda banjir. Semakin langka dan mahalnya tanah telah menimbulkan pemukiman kumuh dan memunculkan bangunan-bangunan liar di sepanjang tanggul sungai dan rel kereta api yang cukup memusingkan pemerintah kota. Upaya penertiban bangunan liar memang sudah seringkali dilakukan, tetapi selalu saja muncul kembali.

Untuk mengatasi kekumuhan lingkungan perkotaan, pemerintah telah melaksanakan berbagai program. Program perbaikan kampung (*Kampung Improvement Programme, KIP*), yang di Jakarta terkenal dengan Proyek MHT dan merupakan bantuan Bank Dunia, ditujukan secara langsung untuk memperbaiki infrastruktur dasar kampung-kampung seperti jalan lingkungan, saluran air dan tempat MCK (mandi, cuci, kakus). Hasil nyata program MHT telah mendorong pemerintah untuk terus melanjutkan program

Oleh Muchdie

ini. Dalam Pelita V, KIP akan dilaksanakan di 500 kota, meliputi area 30.000 hektar dan dapat dinikmati oleh 7 juta penduduk.

Rumah Susun

Terus meningkatnya kebutuhan akan perumahan sebagai akibat dari terus bertambahnya jumlah penduduk sementara tanah makin langka dan mahal merupakan dasar pemikiran untuk membangun perumahan di pinggir kota atau membangun rumah-rumah susun di pusat kota. Pembangunan rumah susun di pusat kota juga diperkirakan merupakan salah satu cara untuk menangkal masalah banjir menahun karena pembangunan rumah secara horisontal telah melahap tanah yang memang sudah sangat terbatas sehingga tidak lagi tersedia daerah resapan air hujan.

Sayang, pembangunan rumah susun yang semula ditujukan untuk memenuhi kebutuhan bagi masyarakat berpenghasilan rendah ternyata telah membias. Bukan hanya harganya yang tidak terjangkau, seperti ditunjukkan oleh hasil penelitian BPPT tahun 1987 bahwa mereka yang tinggal di rumah susun Kebon Kacang Jakarta Pusat adalah golongan masyarakat yang berpenghasilan antara Rp 250.000 sampai Rp 450.000 per bulan, tetapi juga untuk tinggal di rumah susun diperlukan sikap budaya tertentu yang nampaknya hanya cocok bagi golongan menengah ke atas. Pedagang ketoprak akan sukar menyimpan gerobaknya jika ia tinggal di rumah susun. Lebih dari itu, timbul semacam kesan negatif terhadap rumah susun sebagai *kandang manusia*. Barangkali ini merupakan salah satu alasan mengapa rumah susun di Palembang tidak laku.

Pembangunan perumahan di pinggir kota juga tidak sedikit masalahnya. Yang paling penting adalah ketersediaan fasilitas angkutan. Jaraknya yang cukup jauh dengan pusat kota sehingga

biaya angkutan umum dirasa cukup mahal, telah membuat golongan masyarakat berdesakan di pemukiman kumuh di pusat kota.

Pemerintah memang tidak tinggal diam untuk mengatasi masalah ini. Jangkauan pelayanan angkutan umum ditingkatkan. Dari Karawaci, Tangerang, ke Grogol, Senen dan Blok M disediakan bus PPD. Begitu juga dari Bekasi dan Depok. Frekuensi kereta api Jabotabek (KRL dan KRJ) juga terus ditingkatkan. Dengan sedang dibangunnya jalan kereta api layang Manggarai - Jakarta Kota dan rel ganda Depok - Manggarai diharapkan frekuensi kereta api akan meningkat menjadi setiap enam menit sehingga dapat mengangkut penumpang lebih banyak lagi.

Perkembangan laju pertambahan panjang jalan, yang hanya 4 persen pertahun, kalah cepat dengan laju pertumbuhan jumlah kendaraan, yang rata-rata 15 persen per tahun; dan ini menimbulkan kemacetan lalu lintas. Pada jam-jam sibuk, yaitu antara pukul 6.30 sampai 9.00 pagi dan antara pukul 16.00 sampai 19.00, bisa kita amati sejumlah kendaraan merayap seperti kura-kura pada ruas jalan Cawang-Semanggi, terutama mulai dari Jembatan Kuningan sampai Semanggi. Bahkan kadang-kadang mulai dari Pancoran sudah macet. Ironisnya, sementara kendaraan merayap di jalan tol, kendaraan di jalur lambat justru lebih lancar. Begitu juga dari Pondok Indah ke Radio Dalam; dari Pasar Minggu - Kalibata terus ke Pancoran kendaraan menyemut mencari jalan. Jalur macet yang terasa paling panjang adalah dari Blok M - Sisingamangaraja - Sudirman - Thamrin - Merdeka Barat - Mojopahit - Gajahmada sampai Glodok. Itu baru merupakan sebagian contoh yang dapat disebutkan, belum lagi pada ruas jalan yang lain. Lebih celaka lagi jika hari hujan.

Pembangunan prasarana jalan memang terus dilakukan. Di sana - sini jalan-jalan diperlebar. Ruas jalan Depok - Pasar Minggu, yang sempat menarik perhatian masyarakat dan bahkan Gubernur DKI Jakarta dan Mendagri Rudini karena kasus *gubuk deritanya* Henry M Ali, diperlebar menjadi 32 meter. Jalan-jalan lingkaran luar juga telah dibangun. Bahkan ruas-ruas jalan yang dianggap strategis dibuat bebas hambatan (jalan tol).

Akan tetapi, filosofi dasar pembangunan jalan tol bukanlah untuk mengatasi kemacetan lalu lintas secara total. Tapi hanya sekedar menyediakan prasarana jalan bagi mereka yang tidak mau bermacet-macet. Itu berarti, kemacetan lalu lintas masih tetap merupakan masalah di masa datang.

Industri Pedesaan

Perbaikan infrastruktur di perkotaan nampaknya tidak mempunyai dampak yang memadai terhadap penurunan laju pertumbuhan penduduk karena memang, hal tersebut hanya diarahkan pada konsekuensi-konsekuensi infrastruktur (*infrastructural consequences*) dari pertumbuhan penduduk, bukan pada penyebab sosial ekonomi dari lajunya arus urbanisasi. Upaya mengatasi lingkungan kumuh dan kemacetan lalu lintas tentu saja tidak hanya terletak di pundak pemerintah kota. Bagi negara agraris seperti Indonesia perlu disadari bahwa masalah-masalah yang timbul di perkotaan sangat

berkaitan erat dengan masalah-masalah yang ada di daerah pedesaan. Seperti kita ketahui, sebagian besar petani di pedesaan Jawa hanya memiliki lahan kurang dari setengah hektar, suatu luasan yang hanya mampu memenuhi kebutuhan sedikit di atas kebutuhan *subsisten*, sehingga faktor-faktor pendorong (*push-factors*) sangat menentukan besarnya laju urbanisasi. Oleh karena itu, kebijakan menutup Jakarta bagi para pendatang tanpa perbaikan kondisi sosial ekonomi masyarakat pedesaan, akan sia-sia.

Pembangunan pedesaan yang mampu menahan arus urbanisasi memang bukan hal yang mudah. Selama ini, pembangunan pedesaan selalu diasosiasikan dengan pembangunan pertanian. Keberhasilan pembangunan pertanian memang secara nyata meningkatkan produktivitas pertanian, akan tetapi tidak secara serta merta meningkatkan pendapatan petani secara memadai. Hambatan-hambatan kelembagaan dalam pemasaran sering lebih menguntungkan para pelaku pasca panen. Penerapan teknologi pertanian pada struktur pemilikan lahan yang timpang telah melahirkan polarisasi pemilikan lahan. Penerapan teknologi pada keadaan ini, juga sangat mengurangi permintaan terhadap tenaga kerja sektor pertanian. Strategi pembangunan pedesaan, kemudian harus dialihkan pada pengembangan industri yang mengolah hasil pertanian karena diyakini peranannya dalam pemerataan

pendapatan dan kesempatan kerja sangat besar, lebih-lebih jika dilaksanakan dalam skala kecil. Ini perlu ditekankan mengingat dalam banyak hal dan pada berbagai tahap produksi, industri pengolahan hasil pertanian justru lebih efisien jika dilakukan dalam skala kecil.

Menyadari bahwa pengembangan industri kecil di pedesaan menghadapi berbagai kendala, terutama kendala pemasaran dan teknik produksi, Departemen Perindustrian bertekad untuk mengembangkan pola *Bapak-angkat* yang selama ini telah menunjukkan hasil-hasil yang sangat berarti dalam mengatasi kendala kendala tersebut. Rapat Koordinasi dengan Departemen Pertanian untuk menyusun program pelaksanaannya telah dilaksanakan. Bahkan koordinasi ini telah diperluas dengan departemen lain yang berkepentingan dengan pengembangan industri kecil (Departemen Kehutanan, Departemen Transmigrasi dan Departemen Pekerjaan Umum) dengan telah dilaksanakannya Rapat Kerja Gabungan Lima Departemen tersebut tanggal 14-15 Maret yang lalu di Jakarta.

Keberhasilan pengembangan industri kecil di pedesaan jelas akan sangat berarti dalam menahan arus urbanisasi, yang merupakan salah satu biang keladi masalah-masalah di perkotaan. Dalam hal tertentu, juga akan membantu berkembangnya kota-kota kecil dan menengah. Jika demikian maka gagasan untuk menjadikan Jakarta sebagai kota tertutup agaknya tidak perlu diwujudkan.***

Ir Muchdie MS lulusan Pasca Sarjana IPB: Perencanaan Pembangunan Wilayah dan Pedesaan, bekerja pada kelompok Pengkajian Sistem Pedesaan, BPP Teknologi.