

JUST CITY: SMART CITY YANG MEWUJUDKAN KEBAHAGIAAN BAGI WARGA

Alwi Rubidium Sjaaf

Departemen Sosiologi, Universitas Indonesia, Depok, Indonesia

E-mail: alwi.rubidium@ui.ac.id

ABSTRAK

Saat ini kota Jakarta mengusung konsep pembangunan Smart City dengan dua slogan: “kota inovatif” dan “maju kotanya, bahagia warganya”. Dengan slogan tersebut, Pemerintah Provinsi DKI berusaha mengintegrasikan pelaksanaan program Smart City dengan program City 4.0, yang memberikan penekanan pada peran pemerintah sebagai kolaborator dan peran warga sebagai ko-kreator. Dengan menggunakan tiga pilar dari Teori The Just City, yaitu democracy, diversity dan equity, studi ini bertujuan untuk meneliti perpaduan konsep The Just City dengan Smart City 4.0. Pelaksanaan penelitian dengan metode kuantitatif ini akan mengambil lokasi di kawasan Jalan Thamrin yang berdampingan dengan Kelurahan Kebon Kacang dan Kelurahan Kebon Melati. Data yang akan diperoleh dari hasil survei lapangan dengan meneliti perbedaan dari segi demografi, pola hidup, teknologi, infrastruktur, utilitas serta fasilitas yang telah tersedia, dan juga yang akan dibangun. Pada akhirnya penelitian ini akan menghasilkan sebuah framework baru untuk Smart City yang seharusnya juga adalah Just City.

Kata Kunci: *Smart City, City 4.0, inovasi, kebahagiaan, Just City, Jakarta*

ABSTRACT

Currently, the city of Jakarta carries the concept of Smart City development with two slogans: “innovative city” and “advanced city, happy citizens”. With this slogan, the DKI Provincial Government is trying to integrate the implementation of the Smart City program with the City 4.0 program, which emphasizes the role of the government as a collaborator and the role of citizens as co-creators. By using the three pillars of The Just City Theory, namely equity, diversity, and democracy, this study aims to examine the fusion of The Just City concept with Smart City 4.0. The research implementation with this quantitative method will take place in the area of Jalan Thamrin which is adjacent to Kelurahan of Kebon Kacang and Kebon Melati. The data will be obtained from the results of a field survey by examining differences in terms of demographics, lifestyle, technology, infrastructure, utilities and facilities that are already available, as well as those that will be built. In the end this research will produce a new framework for Smart City which should also be Just City.

Keywords: *Smart City, City 4.0, innovation, Happiness, Just City, Jakarta*

PENDAHULUAN

Topik *Smart City* dibicarakan seputar tujuan, etika, potensi dan limitasi dari sebuah konsep yang berkembang menjadi sebuah metafora untuk perkotaan yang modern. Adalah sangat membesarkan hati di era ini membaca bahwa pemerintah dengan penuh kesadaran telah mulai

memberikan prioritas tinggi kepada kehidupan warganya, yaitu kebahagiaan, di samping prioritas kemajuan teknologi, digitalisasi, dan inovasi. Keseriusan pemerintah di dalam melaksanakan konsep ini dapat dibaca dengan dukungan keterlibatan warganya sebagai ko-kreator di dalam Ekosistem Smart City 4.0 menstimulai kolaborasi

yang harmonis antara masyarakat dan pemerintah (Jakarta Smart City, 2022). Faktor manusia, kebahagiaan manusia, telah menjadi bagian dari tujuan pembangunan pemerintah, selain pembangunan ekonomi, pembangunan fisik, pembangunan teknologi. Pertanyaan yang perlu dijawab adalah apakah harus ada elemen lain yang diperlukan untuk mencapai “maju kotanya dan bahagia warganya”? Apakah tiga pilar, dari *The Just City* (Fainstein, 2010), *equity*, *diversity* dan *democracy* dapat memberikan kontribusi untuk mewujudkan *Smart City* yang sekaligus berperan sebagai *Just City*?

Pembangunan fisik perkotaan di kelurahan Menteng dan kelurahan Gondangdia di bagian Jalan Thamrin tidak dapat dipungkiri terlihat sangat maju, layak disebut sebagai *Global City*. Di sisi yang lain, pembangunan fisik perkotaan di kelurahan Kebon Melati dan Kebon Kacang masih belum sejauh, secepat dan semaju tetangganya. Arena penelitian ini dihuni oleh ragam suku, bangsa, dengan perbedaan yang sangat besar di dalam pendidikan dan penghasilan. Keragaman ini menampilkan perbedaan pola hidup, perilaku, kebutuhan terhadap kehidupan sehari-hari dan juga terhadap pengertian serta penggunaan elemen perkotaan. Perbedaan besar juga terlihat di dalam infrastruktur, utilitas, fasilitas yang berstandar internasional dengan yang sangat mendasar. Pemerintah Provinsi DKI sendiri menyatakan bahwa masih ada pekerjaan rumah untuk menekan kemiskinan (Maret – September 2021 sebesar 4,67%, dibandingkan dengan Maret 2017 sebesar 3,77%) (BPS, 2022). Di dalam struktur masyarakat hadir persoalan pengangguran, kesehatan, stratifikasi, gentrifikasi; dan di dalam struktur perkotaan hadir persoalan polusi, kemacetan, kumuh, sampah, dan peruntukan lahan. Hadirnya konsep *Smart City* akan dapat mengatasi persoalan perkotaan, namun belum dapat mengatasi persoalan manusia, yang untuk mencapai sebuah nilai kebahagiaan tidak hanya membutuhkan teknologi, namun juga *social* dan *urban justice*. Persoalan *urban-* dan *social injustice* hanya dapat diatasi jika pemerintah membuat dan menjalankan kebijakan secara adil dan demokratis, menghargai serta mewujudkan kesamaan dan keragaman.

Dengan semakin berkembangnya globalisasi, dunia semakin terhubung di dalam hal kapital dan sumber daya. Kepadatan penduduk dapat mendukung meningkatnya nilai produktif dan mendorong pembangunan kota. Kepadatan penduduk dan pembangunan fisik ini memberikan daya tarik pelaku usaha nasional dan internasional. Kepadatan ini menyodorkan kehidupan sosial dengan pemandangan yang kontradiktif di badan jalan dimana terjadi aktivitas dan interaksi antara kaum elit dengan kaum non-elit, sampai kepada pengemis dan tunawisma. Para umumnya warga yang sekarang bekerja dan bertempat tinggal di arena penelitian ini bukan orang asli Jakarta, dan penduduk asli setempat. Kedua golongan ini hadir *co-exist*, mencari hidup, kuasa, status dan materi masing-masing. Meskipun kamu non elit ini belum mampu memiliki kuasa, status dan materi seperti kaum elit, berada di dalam arena ini mampu memberikan fenomena sudah menjadi bagian dari sebuah dunia global yang kaya akan teknologi. Adalah sebuah realita yang penting untuk dapat hadir dan *co-exist* di kawasan bersejarah dengan contoh Hotel Indonesia sebagai hotel berbintang pertama di Indonesia, dan yang telah mencatat banyak peristiwa penting di tanah air ini.

Pembangunan fisik kota dan teknologi sampai saat ini masih terus mengambil panggung utama. Para elit hadir dengan bisnis melalui teknologi, perangkat yang sangat canggih, mengandalkan kepiawaian Sumber Daya Manusia dari dalam dan luar negeri. Di dalam kehidupan bersama, para non-elit hadir dengan perbedaan yang sangat jauh di dalam hal pendidikan, pengetahuan, ketrampilan, pengetahuan, kemampuan, dan juga di dalam hal kecanggihan teknologi dan perangkat. Melihat kepada kebutuhan elit dan non-elit, konsep *smart city* yang dibawa ke kawasan seperti ini perlu diwaspadai agar tidak terjebak menjadi kesempatan pemasaran dan perdagangan produk teknologi. Perjalanan menuju sebuah *smart city* tentunya akan mengendalikan sebagian besar arah kebijakan pemerintah, bertransformasi dari sebuah model konvensional, menjadi sebuah model yang lebih kolaboratif dengan penyediaan pelayanan terintegrasi. Kebijakan pemerintah perlu sangat didukung, sehingga dalam perjalanan menuju

smart city tidak terfokus hanya kepada bidang finansial dan teknologi, namun meninggalkan tujuan warga yang bahagia.

Dukungan finansial dan kebijakan untuk pembangunan *smart city* tentunya telah berperan sebagai salah satu mesin pertumbuhan ekonomi di kota. Dampak praktis memang telah dirasakan oleh warga kota Jakarta dalam kemudahan akses untuk mendapat dan mengurus data. Untuk tiba pada posisi ini sudah pasti telah terjadi pelbagai transaksi ekonomi antara pemerintah dengan pelaku pasar. Pelaku pembangunan *smart city* bukan hanya pemerintah dan perusahaan besar, tetapi juga dari organisasi akademis dan filantropik. Di dalam prosesnya setiap pihak memiliki kepentingan serta tujuan yang berbeda. Para akademisi lebih memperhatikan aplikasi teknologi untuk memberikan solusi akan kebutuhan manusia di dalam infrastruktur perkotaan. Dalam kategori ini adalah solusi problem lalu lintas, perparkiran, efisiensi energi, lingkungan dan pembuangan limbah. Sementara para filantropis memperhatikan persoalan sosial perkotaan dengan tujuan penyetaraan yang lebih luas, peningkatan kualitas hidup dan pemberdayaan masyarakat. Perusahaan besar memperhatikan kesempatan ekspansi pasar secara besar-besaran dan berkelanjutan di dalam hal aplikasi manajemen perkotaan. Kesempatan bekerjasama yang sifatnya berkelanjutan ini dapat menjadi sumber pengembangan aliran pendapatan yang stabil di dalam kurun waktu yang relatif panjang. Perhatian para pemangku kepentingan yang sering kali saling berkontradiksi ini menyiratkan akan definisi *smart city* yang belum jelas, namun sejauh ini telah memberikan kontribusi ekonomi yang besar. (Glasmeier & Christopherson, 2015)

Ketidakjelasan ini semakin mendesak akan pentingnya untuk lebih dalam lagi mempertanyakan akan apa yang dapat dan tidak dapat dilakukan oleh teknologi dengan kecerdasannya? Dengan membawa teori *The Just City*, diharapkan akan dibangun keseimbangan antara pembangunan sebuah kota yang sarat dengan teknologi, namun adil, manusiawi, untuk dapat mewujudkan konsep “bahagia warganya”.

KAJIAN PUSTAKA

Smart City

Beberapa benih lahirnya *smart city* dapat ditemukan di dalam seri pembicaraan antara ilmuwan dan praktisi di tahun 1980an, merefleksikan mengenai masa depan kota. Kota-kota yang pembangunannya mengandalkan kemajuan teknologi dan dampaknya atas pertumbuhan ekonomi memproklamasikan diri sebagai *smart cities*. Proklamasi ini jelas memfokuskan diri kepada kemajuan berbasis teknologi informasi yang mampu mendorong pertumbuhan ekonomi ini secara tidak langsung telah menyempitkan makna sebuah *smart city*.

Hollands (2008) berargumentasi bahwa tanpa bukti yang ditunjang oleh pengalaman, sebuah pengakuan diri yang belum dapat melampaui penggunaan TIK belaka, adalah sebuah pengakuan tanpa dukungan definisi yang benar. Tuntutan Hollands ini dapat dikatakan sebagai titik balik yang menginspirasi ilmuwan sosial dan kota-kota untuk mempertimbangkan kualitas hidup dan standar layak hidup ketika menamakan diri sebagai *smart city* (Hollands, 2018). Konsep *smart city* kemudian merebut perhatian global dengan memadukan penggunaan TIK ke dalam penataan kota, manajemen dan pemerintah. Alhasil pengembangan *smart city* di seluruh penjuru dunia telah menuntun komunitas profesional untuk mempelajari disiplin ilmu yang berbeda, seperti arsitektur, perencanaan, teknik, utilitas, lingkungan, komunikasi, teknologi informasi dan kebijakan publik serta keuangan (Zbornik, 2015)

Sampai pada hari ini ada beberapa aplikasi yang berkembang untuk menunjang perancang dan pengembang kota untuk melakukan pendekatan tradisional menuju ke paradigma “*smart*”. Phil Harris memberikan referensi pada sebuah intervensi khusus oleh Sheridan Tatsuno dari Neo Concepts, sebuah konsultan yang berkaitan dengan *Institute for Constructive Capitalism*, University of Texas di Austin, sebuah *think tank* yang dibentuk di tahun 1980 oleh George Kosmetsky, seorang pengusaha yang menjadi akademisi. Bersama dengan peserta lainnya, di dalam konferensi tersebut, Tatsuno menulis pada saat dimana Silicon Valley sebagai tempat yang ditiru dan

dikembangkan, dan juga Research Triangle Park di North Carolina, sebagai alternatif contoh kesuksesan dari industrialisasi masa depan. Kesimpulan untuk dapat menjadi Silicon Valley adalah “*the age of technopolis and the metamorphosis of traditional cities and every high-tech parks*”. Salah satu alternatif adalah memiliki jaringan global kota yang tersebar, dengan interaktif yang tinggi pada simpul-simpul ekonomi berhubungan dengan jaringan yang masif dari bandara, jalan tol, dan komunikasi. Metafora yang lain adalah “*intelligent city*”, menampilkan teknologi informasi dan komunikasi yang maju, kaitan yang kompleks antar satelit dan fiber optic. Sebutan yang lain adalah “*network cities*” yang dihuni oleh “*knowledge processors*” dengan kemampuan pertukaran informasi yang sangat cepat. Di pihak lain Rob Kitchin berpendapat bahwa asal usul *smart city* bukanlah semata-mata berasal dari pencarian atas utopia teknologi, tetapi juga memberikan resep untuk mengatur “*entrepreneurial cities*” agar lebih efisien dan kompetitif di dalam beradaptasi dengan kecepatan dan fleksibilitas pasar global. Selain itu di dalam genre *smart city* ini juga ada model “*digital city*” dan “*weird city*” yang berakses inklusif ke teknologi digital (Harris, 1992)

Dari penjelasan di atas dapat dilihat bahwa konsep “*smart city*” muncul dari ide panjang upaya manusia dengan dukungan teknologi untuk mengembangkan kota menjadi tempat tinggal yang efektif. Oleh sebab itu narasi yang baru mengenai *smart city* lebih menekankan pada tempat-tempat yang mengalami transformasi melalui aplikasi teknologi. Upaya ini ingin melampaui keberhasilan Silicon Valley dengan mayoritas mengandalkan computer dan *microelectronics* di dalam mengarahkan pertumbuhan ekonomi kota. Setahap demi setahap *Smart city* telah memberikan pengertian bukan hanya sebagai pusat untuk melahirkan teknologi baru, melainkan sebagai pusat untuk memanfaatkan teknologi di dalam mengembangkan ekonomi dan kota itu sendiri.

Menanggapi definisi yang belum pernah jelas, ahli-ahli yang mendukung konsep *smart city* memberikan dalam empat kelompok: (Kozlowski & Suwar, 2021)

1. *Technological Orientation*

Menghubungkan kota dengan teknologi, infrastruktur dan TIK untuk meningkatkan kualitas hidup di dalam kota:

- a. Area geografis yang terdefinisi dengan baik, dimana teknologi masa kini seperti TIK, logistik, produksi energi, dapat bekerjasama untuk memberikan keuntungan bagi warga dalam hal kesejahteraan, inklusi dan partisipasi, kualitas lingkungan dan pengembangan intelijen (Dameri, 2013).
- b. Pusat kota masa depan, aman, terlindungi, ramah lingkungan dan efisien, karena semua struktur (misalnya sumber daya, air, transportasi) dirancang, dibangun, dan dirawat memanfaatkan keunggulan (Hall, Bowerman, Braverman, Taylor, Todosow, Wimmersperg) (Hall, et al., 2000).

2. *Human Oriented*

Menghubungkan dengan edukasi, pembelajaran dan pengetahuan tentang manusia, sebagai indikator kunci kekuatan utama yang mendorong pengembangan kota. Dengan skala manusia, sebuah *smart city* adalah sebuah kota yang inspiratif, tempat berbagi budaya, pengetahuan dan hidup; dan memotivasi warganya untuk menciptakan dan mengembangkan kehidupan mereka (Rios, 2008); dan area metropolitan dengan penyebaran warga usia dewasa yang berpendidikan tinggi (Winters, 2010).

3. *Institutional Orientation,*

smart city yang menekankan kepada faktor institusi yang mengembangkan kota. Di dalam dimensi institusional ini terkait dengan kota-kota yang melibatkan diri di dalam inisiatif umum untuk menciptakan lingkungan, kondisi kehidupan sosial dan ekonomi yang lebih baik, dan untuk menambah daya tarik dan kompetitifnya (De Jong, Joss, Schraven, Zhan, & Weijnen, 2015). Demikian juga sebuah sistem yang terintergasi dimana terjadi interaksi kapital manusia dan sosial, mengandalkan teknologi untuk secara efisien mencapai pengembangan yang berkelanjutan dan sebuah kualitas hidup yang dibangun dalam kerjasama antara semua pemangku kepentingan (Monzon,

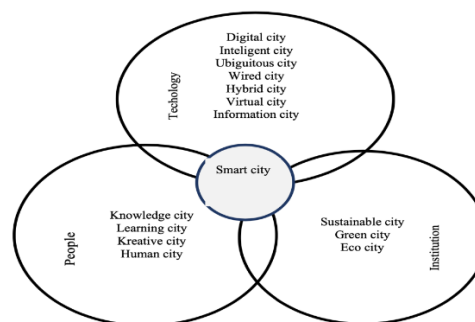
2015)

4. Kelompok terakhir adalah definisi yang dinamakan *hybrid*, menyatukan dimensi *technological, human dan institutional*:

- a. Sebuah kota dimana investasi kapital manusia dan sosial dan juga transportasi tradisional dan infrastruktur TIK modern bersimulasi mencapai pertumbuhan ekonomi berkelanjutan dan hidup yang berkualitas tinggi, dengan manajemen yang bijaksana untuk sumber daya nasional dengan melibatkan partisipasi dari pemerintah (Caragliu, Del Bo, & Nijkamp, 2011)
- b. Sebuah kota yang berkelanjutan, efektif dengan hidup yang berkualitas tinggi, bertujuan untuk secara sukses melaksanakan perubahan perkotaan melalui aplikasi teknologi informasi dan komunikasi di dalam infrastruktur dan pelayanan. Kerjasama antara kunci pemangku kepentingan (warganegara, universitas, pemerintah, industri), integrasi domain inti (lingkungan, monibilitas, pemerintahan, komunitas, industry dan pelayanan) dan investasi di dalam kapital sosial (Mosannenzadeh & Vettoriato, 2014).

Dengan demikian definisi *smart city* yang bersifat multidimensional ini diharapkan mampu memberikan pendekatan holistik terhadap pengembangan dengan determinan-determinan yang beragam. Perlu juga dicatat adanya teori lain dengan fokus *smart city* kepada interaksi antara *smart planning* dengan *sustainable planning*, terutama di dalam aplikasi konsep “*smart*” yang diintegrasikan dengan domain perkotaan seperti energi, mobilitas dan TIK. Sebagai rangkuman definisi *smart city* ini ditampilkan dengan menggunakan Figure 1 dari Nam and Pardo.

Figure 1. Technology, human and institutional attributes of smart city



Source: Nam and Pardo, 2011.

The Just City

Konsep keadilan dan kota yang pernah dituliskan oleh David Harvey (1973) mencapai sebuah momentum di dalam berbagai artikel dari Susan Fainstein (2000, 2001, 2005) dan kemudian terangkum di dalam bukunya yang terkenal, *The Just City* (2010). Konsep kota adil ini menekankan pada tiga pilar utama, *equity, diversity* dan *democracy*. Isu keadilan di dalam konteks perkotaan, *urban justice*, juga mendapat perhatian dan desakan baik dari tokoh-tokoh David M. Smith 1994, Peter Marcuse 2009, Edward Soja 2010) juga institusi seperti *American Planning Association*. Cara pandang dari Benjamin Davy (1997) di dalam melihat isu keadilan ini adalah di dalam institusi hukum yang berkaitan dengan insitusi perkotaan. Davy menyimpulkan dalam sebuah kalimat yang merelasikan hukum dengan fungsi dan transformasi ruang, bangunan di dalam perkotaan: *of course, the law itself has to be just*. Landasan pemikiran *urban justice* (Lefebvre, Harvey, Soja, Fainstein) terhadap struktur sosial-perkotaan ini kemudian dikembangkan dengan teori *The Just City* untuk dapat diimplementasikan melalui konsepsi yang sesuai dengan konteks dan konten untuk sebuah kota.

Equity

Equity merupakan istilah yang lebih disukai oleh Fainstein daripada *social justice* (Dlabac, Zwicky, Carpenter, & Pereira, 2020), didefinisikan sebagai sebuah distribusi keuntungan material dan nonmaterial yang diperoleh dari kebijakan publik yang tidak memihak kepada kelompok yang sejak awal sudah diuntungkan (Fainstein, 2010). Membahas *equity*, Reece (2017), memaparkan *The Evolution of Equity Planning and Practice* secara

mendetail, diawali dari *Planning the Capitalist City: The Colonial Era to the 1920's* yang merespon terhadap dominasi kota terhadap pasar bebas di abad kesembilanbelas (Reece, 2018). Perkembangan populasi di kota-kota banyak menimbulkan persoalan pengembangan yang tidak setara. Kepadatan dan kekumuhan selain memberikan dampak pada kesehatan dan keamanan, juga pada disfungsi perilaku dan moral warga. Soja (2010) menegaskan bahwa upaya untuk mencapai keadilan membutuhkan pengontrolan atas proses yang dapat menghasilkan ketidakadilan di kota. Tidak ada program yang diberikan oleh Soja, tetapi menyarankan untuk membentuk koalisi kelompok-kelompok untuk menuntut Hak atas Kota sebagai alat untuk mencapai baik kesetaraan materi maupun penghormatan kepada kaum marjinal. Kebijakan pemerintah kota untuk mengatasi perancangan yang lebih setara, sehingga permukiman yang berada di tengah kawasan ini dapat menyediakan keadilan, kenyamanan dan kesehatan bagi warga. Kesetaraan hak atas kota juga harus diberikan kepada anak-anak, dengan menyediakan ruang terbuka hijau, ruang bermain, ruang rekreasi dan olahraga, sekolah yang baik. Karena setiap ruang kota yang tidak dirancang dengan proses yang benar, menurut akan menghasilkan kota yang tidak diinginkan oleh siapapun (Fainstein, *Planning and The Just City*, 2006). Di dalam bukunya Fainstein menegaskan bahwa di antara tiga pilar, *equity*, *diversity* dan *democracy*, prioritas harus diberikan kepada *equity*. Dan pembangunan kota yang benar adalah yang memberikan kebaikan bagi warga yang kurang beruntung baik dalam status sosial maupun di dalam penghasilan. Tujuannya adalah agar warga ini juga mendapat kesetaraan di dalam memakai ruang kota, ruang terbuka, ruang hijau, infrastruktur, transportasi, utilitas, pendidikan, kebersihan, kesehatan dan fasilitas kota lainnya. Reece menyatakan bahwa perancangan kota dituntut untuk mampu menanggapi kekuatan makro ekonomi, kebijakan dan tantangan yang dihadapi oleh kota dan masyarakat.

Diversity

Fainstein mengembangkan dimensi ini

berdasarkan teori Jane Jacobs (1961) yang secara khusus mengartikannya dalam *diversity* di dalam lingkungan dengan dampak terhadap kehidupan jalan umum (Jacobs, 1961). Di tahun 2005 Fainstein memperluas model *The Just City* dan menguji peran dari *diversity* di dalam teori perancangan praktis, melalui artikel, "*Cities and Diversity: Should We Want It? Can We Plan for It?*". Definisi yang diberikan oleh Fainstein adalah kepastian bahwa masyarakat tidak dieksklusikan berdasarkan karakter seperti gender, etnis atau tuna wisma; dan melayani sebagai dasar kesungguhan dalam memberikan nilai bagi kehidupan pihak lain. Fainstein berargumentasi bahwa *socio-economic diversity* adalah sumbu fundamental bagi *urban justice*. Para ahli melihat bahwa dalam konteks kota-kota kontemporer konsep *diversity* dari kedua tokoh ini perlu dikonfrontasikan dengan kategori ketahanan pada *inequality* dalam kategori politik, ekonomi dan sosial. Pemikiran ini dikembangkan dengan mengusulkan adanya elemen anti-subordinasi sebagai prinsip penggerak untuk menganalisis dan merancang kota-kota. Anti-subordinasi digabungkan dengan *social inclusion* dan hak-hak sipil akan mampu mengidentifikasi bagaimana secara sistematis golongan tertentu didiskriminasi terhadap *socio-economic inequalities*.

Fainstein mengidentifikasi dua proposisi di dalam inti konsepsi dari *diversity*: (1) bahwa kita memiliki kewajiban kepada pihak lain, yang melampaui mereka yang berelasi secara langsung. (2) harus ada kesungguhan dalam menilai bukan hanya hidup manusia tetapi kehidupan manusia, dalam arti memperhatikan praktek dan kepercayaan yang dapat memberikan kebaikan. Untuk dapat mengoperasikan prioritas *diversity* ini, Fainstein memberikan enam prinsip, (1) bukan keluarga melainkan komunitas yang harus mencegah segregasi, (2) zonasi dipergunakan bukan tujuan mengakhiri diskriminasi melainkan untuk menumbuhkan inklusi, (3) batasan antara wilayah harus berpori, (4) akses ke ruang publik harus memadai dan beragam, (5) peruntukan lahan harus bercampur, dan (6) otoritas publik bertugas mendampingi kelompok-kelompok yang didiskriminasi.

Melanjutkan enam prinsip yang diberikan oleh Fainstein, dimensi *diversity* diteliti dalam komunitas, kelompok identitas, perbedaan budaya dan aspirasi. Meskipun arena tersebut dihuni oleh berbagai kelompok etnis, namun dimensi *diversity* tidak tercapai karena terpecahnya eksperisi budaya dan tidak adanya rasa kepemilikan dari setiap kelompok.

Seperti halnya Jacobs dan Fainstein, Steil & Delgado (2018) juga menyetujui bahwa *diversity* dapat sangat jelas dilihat di ruang publik, dengan mengutip (Allen, 2004) bahwa interaksi di ruang publik berkaitan dengan politik: kebiasaan interaksi memberikan bentuk kepada ruang publik dan demikian juga kepada kehidupan politik. Warga dapat memilih dengan siapa aksi interaksi akan dilakukan, demikian juga orang asing yang ingin atau tidak ingin ditanggapi dan menanggapi. Jacobs sangat menekankan kepada ruang publik, jalur pejalan kaki, taman, yang dapat meningkatkan kegunaan dan pengguna, namun belum menganalisis bagaimana pengguna dapat disatukan, tetapi menyandarkannya pada *market-based system* untuk alokasi fungsi ruang publik ini (Connolly, 2019). Fainstein (2010) menambahkan pentingnya aturan formal sebagai aspek dasar untuk aksesibilitas dan *diversity*, serta menuntut lebih dari komitmen terhadap *diversity* baik dalam bentuk bentuk urban maupun dalam komposisi demografik.

Democracy

Bagi Fainstein, dimensi ini, harus mencakup transparansi, inklusi, dan negosiasi di dalam proses pengambilan keputusan yang tidak terbatas hanya kepada hasil akhir saja (Fainstein, 2010). Lebih jauh Fainstein mencatat bahwa fungsi yang buruk dari demokrasi digariskan oleh ketidak-setaraan ekonomi dan sosial dan menyatakan bahwa di dalam masyarakat yang tidak ada kesetaraan, dimensi demokrasi dan keadilan dianggap sebagai keanehan. Jacobs (1961) berargumen bahwa pendekatan *top-down* dalam perencanaan hanya merusak kehidupan pribadi warga dan merusak masyarakat secara keseluruhan. Usul yang diberikan adalah cara baru untuk melihat kota:

sebagai sebuah sistem sosial yang fungsional dan efisien. Menggunakan ide ini di tahun 1990an muncul sebuah *global planning orthodoxy* yang dikembangkan dari “*Smart Sustainable Resilient City*”. Namun teori dari Fainstein menawarkan perangkat yang lebih komprehensif untuk pendekatan yang lebih menantang dan solusi penyelesaian masalah. Demokrasi di dalam model *The Just City* bagi Fainstein (2010) adalah memberdayakan semua pengambilan keputusan harus berdasarkan tipe dari *diversity* dan distribusi fasilitas kota seperti apa yang diinginkan.

Apakah perancangan kota mewujudkan yang sudah ada nilai *democracy*, memastikan adanya *equality* dan menghargai *diversity*? Dari penelitian Yiftachel & Mandelbaum (2017) dan Medved (2018), dapat dilihat bahwa peranan masyarakat belum cukup kuat untuk dapat mengembangkan kota yang berorientasi masyarakat. Peran masyarakat yang terus digalang, memberikan sedikit pencerahan dari dimensi demokrasi, tetapi belum dapat dilaksanakan secara konsisten untuk menerapkan *just city*, bahkan cenderung tetap kembali menjadi ‘*citadels of exclusivity*’ (Medved, 2018). Berpijak dari kedua contoh di atas, dimensi demokrasi masih perlu ditingkatkan ke dalam implementasi yang dapat membuahkan kelanjutan dengan misalnya membentuk institusi yang transparan dan inklusi.

Menggunakan teori *The Just City*, studi ini bertujuan untuk memadukannya dengan tantangan pembangunan *Smart City* yang sudah mulai dilaksanakan di kota Jakarta. Kebaruan yang ingin dicapai adalah untuk mengusung perihal keadilan yang selama ini belum banyak disadari oleh para aktor di dalam perencanaan dan pengembangan *smart city*.

Pertanyaan dari Yiftachel & Mandelbaum menjadi perhatian penting di dalam studi ini: apakah rancangan kota yang akan datang akan mendorong atau menghalangi pencapaian *social justice*? Dan apakah akan mampu mempromosikan atau justru memperlambat *equity*, *diversity* dan *democracy*? Dalam studi ini, dua pertanyaan di atas dapat dikembangkan lebih luas: bagaimana *smart city* dapat dipadukan dan dikembangkan dengan *The Just City* agar dapat mewujudkan

konsep “maju kotanya, bahagia warganya”?

METODE

Penelitian ini bertujuan untuk mempelajari kondisi di arena penelitian dalam kaitan dengan Teori *The Just City*, Susan Fainstein (2010), dan konsep *smart city*. Arena penelitian berada di sisi Barat dari Bundaran Hotel Indonesia, mulai dari Kompleks Grand Indonesia, menyeberang ke Kompleks Plaza Indonesia dan kemudian ke kedua kelurahan Kebon Melati dan Kebon Kacang. Empat area ini akan menjadi referensi untuk studi penelitian untuk mendapatkan data untuk perencanaan kawasan yang dapat merangkul *smart* dan *just city*.

Pelaksanaan di lapangan menggunakan metode kualitatif dengan pengumpulan data melalui wawancara dan data sekunder. Wawancara telah dilakukan dengan pemilik gedung, ketua RW, warga setempat, pekerja, pedagang di kakilima, emperan seputar kawasan, dan juga pengunjung yang berkepentingan melakukan kegiatan di daerah ini.



HASIL DAN PEMBAHASAN

Apakah yang dapat dan tidak dapat dilakukan oleh teknologi? Perkembangan pesat teknologi telah menjadi lokomotif *smart cities*, yang memicu pentingnya mengeksplor kemungkinan-kemungkinan tren baru di dalam perancangan dan pengembangan kota. Perkembangan pesat teknologi telah mempermudah kehidupan manusia, tetapi belum membawa kepada hidup yang lebih adil, apalagi hidup yang berbahagia.

Peran teknologi dapat mengubah peran fisik, namun belum dapat mengubah peran sosial. Untuk mengetahui sebuah masa depan adalah penting

untuk lebih mengerti masa kini. Kehidupan sehari-hari adalah topik yang sangat penting untuk dipelajari. Aliran informasi yang konstan, invasi media yang diterima secara luas bersamaan dengan koleksi data mengungkapkan kebutuhan untuk mempertimbangkan ulang kebijakan perancangan untuk *smart city*. Dengan mengerti tren dan teknologi yang tepat untuk mengarahkan warga kota di dalam hidup sehari-hari, kota akan lebih tepat mengarahkan dan meresponi pola-pola teknologi yang bermunculan.

Dari wawancara di lapangan ternyata persoalan jalan dan kakilima yang menjadi faktor paling utama. Keberadaan dan aktivitas pedagang kakilima sangat hidup, karena menyediakan kebutuhan makan dan tempat kumpul bagi mayoritas pekerja di dalam gedung. Harga makanan di dalam gedung, meskipun di kantin masih lebih mahal daripada di kakilima. Pilihan di kakilima jauh lebih beragam, dan dapat dipergunakan menjadi tempat berkumpul, bersosialisasi. Melalui wawancara, para pekerja ini tidak keberatan meskipun di kakilima terkesan tidak bersih, debu, bau, serangga, panas dan di kurang nyaman di musim hujan. Namun bagi mereka saat ini itu adalah pilihan terbaik. Pihak gedung yang diwawancara mengakui bahwa upaya untuk memenuhi peraturan PemProv untuk menyediakan ruang bagi UKM – Usaha Kecil Menengah, sudah dilakukan. Para pedagang bersedia masuk ke dalam gedung, namun ternyata tetap memelihara keberadaan ruang di luar gedung. Alhasil upaya ini tidak membawa faedah, karena persoalan jalan dan kakilima yang penuh tetap tidak terselesaikan. Sementara pengunjung yang mayoritas memakai kendaraan pribadi mengeluh akan macetnya jalan, akan perasaan tidak aman memakai jalan. Keamanan menjadi problem bukan bagi para pedagang, melainkan bagi para pengunjung atau bagi yang kebetulan harus melewati jalan di kawasan ini. Hasil dari wawancara-wawancara ini menunjukkan bahwa kuasa atas kakilima dan jalan bukan berada di pemilik gedung, melainkan di para pedagang kakilima dengan para preman yang menguasai di atasnya. Fakta seperti ini bukanlah sesuatu yang dapat diselesaikan oleh sebuah pendekatan *smart*

city dengan teknologi terancang.

Keinginan untuk berinteraksi tampak dengan sangat jelas di dalam masyarakat masa kini, dimana teknologi membentuk setiap aktivitas dari hulu sampai ke hilir. Teknologi memberikan kemudahan untuk membangun konstruksi identitas dan menciptakan bentuk-bentuk baru dalam interaksi sosial. Teknologi seharusnya menjadi alat penunjang kehidupan warga di sebuah *smart city*, untuk dapat mempermudah kehidupan dengan mendapatkan pendidikan, pengetahuan. Masyarakat berubah, demikian juga anggota masyarakat akan saling mempengaruhi dan terpengaruh di dalam proses perubahan ini. Perubahan ini bukan hanya di dalam meningkatkan kemahiran penggunaan perangkat dan data, tetapi seharusnya juga di dalam meningkatkan kehidupan pribadi dan sesama. Kemampuan untuk terus mengumpulkan, menerima dan memberikan data membuka kesempatan untuk belajar berbagai hal, ilmu untuk meningkatkan kehidupan masing-masing di dalam jalur yang benar.

Teknologi yang membuat efisien di dalam mendapatkan informasi tentang kota mengenai misalnya lalu lintas, seharusnya juga dapat membentuk pola dan cara hidup dan kerja yang efisien. Untuk dapat saling juga mengetahui posisi masing-masing warga; dan pemakai jalan dan fasilitas jalan. Interaksi ini juga dapat menumbuhkan rasa saling hormat dan saling menghargai hak masing-masing atas kota. Ini akan menjadi bagian dari keadilan untuk bersama membagi kesamaan dan keberbedaan atas hak kota yang adil. Bentuk kota dan pemakaiannya pun seharusnya akan berubah sebagai konsekuensi dan implikasi dari rasa saling menghargai, menghormati dan berbagi keadilan. Pola hidup sehari-hari, rute, tempat tinggal dan tempat tujuan, tempat berkumpul dan yang sering dikunjungi akan terekam dan menjadi dasar pemetaan sebuah kawasan untuk perancangan ruang antara bangunan dan infrastruktur. Arus kecepatan dan volume dan jenis kendaraan yang melalui sebuah jalan akan menjadi pertimbangan dalam perencanaan dan pembangunan kota. Dengan mengetahui waktu dan cara mencapai sebuah tujuan, perjalanan dengan kecepatan mobil 20 km/jam bukanlah sebuah

pencapaian prestasi dalam kesetaraan yang mustahil bagi sebuah *Just City*. Jika perencanaan semakin intens dan tepat maka akses dapat dicapai dengan jalan kaki dan kendaraan umum yang efektif serta efisien, akan secara tajam mengurangi jumlah kendaraan pribadi. Yang artinya juga akan memperbaiki kualitas udara dan lingkungan kota dan akan menular ke lingkungan sekitarnya. Contoh yang sudah dilaksanakan di beberapa kota di Eropa, bahkan fasilitas kendaraan umum yang boleh masuk ke kota tua hanyalah kendaraan tenaga listrik. Fasilitas yang sehat dan benar untuk pejalan kaki termasuk difabel juga akan menjadi bagian dari perancangan kota yang adil. Dengan berkait kepada contoh pengaturan lalu lintas, keselamatan di dalam pengaturan pemakaian jalan juga akan menjadi bagian yang secara pasti dapat ditingkatkan. Angka kecelakaan lalu lintas yang ditekan juga dapat menjadi bagian dari keadilan sebuah kota.

Masyarakat yang digerakkan oleh teknologi akan terefleksikan di dalam bagaimana kota dirancang dan dikembangkan. Keinginan secara konstan untuk saling berhubungan adalah sebuah awal yang sangat baik di dalam melaksanakan perancangan dan pembangunan rasa adil saling berbagi tempat, rasa, kesempatan di sebuah kota.

Hal yang dapat dijadikan contoh adalah tindakan pemerintah India di dalam pelaksanaan membentuk *Smart City Mission* dengan tujuan mencapai 100 *smart cities* di tahun 2022. Transformasi ini dirancang dengan metode yang dapat diaplikasikan baik secara tunggal maupun secara kombinasi: (Piracha & Kumar, 2017)

1. *Retrofitting*: memperkenalkan strategi perencanaan ke area yang sudah terbangun bersamaan dengan kebijakan yang dapat membantu untuk mencapai obyektif *smart cities* dan mengubah area tersebut lebih menjadi lebih efisien dan *liveable* – layak dihuni. Langkah ini dapat diadaptasi dengan mengatur perancangan yang lebih baik bersama dengan gabungan metode *top down* dan *bottom up*, dimana masyarakat mengambil bagian sebagai ko-kreator
2. *Redevelopment*: mengganti area yang sudah terbangun dengan penataan yang baru dan

smart initiatives. Banyak area di dalam arena penelitian yang perlu ditinjau dan ditata ulang, menggabungkan *smart initiatives*, memberikan pengertian kepada pemilik properti untuk bekerjasama di dalam memperbaiki keadaan bangunan menjadi hijau, berkelanjutan dan manusiawi.

3. Pengembangan *greenfield*, dengan memperkenalkan *smart solutions* untuk lahan kosong, yang lebih luas dari 100 ha. Menggunakan perencanaan inovatif, pendanaan, dan alat implementasi seperti penyatuan dan rekonstitusi lahan untuk penyediaan rumah terjangkau dan pengembangan infrastruktur serta perekonomian. Di dalam arena penelitian, sudah pasti tidak ada lagi lahan seluas ini, tapi pemerintah dapat menentukan luas tertentu dan merancang dengan gabungan metode *top down* dan *bottom up*. (lihat Butir 1)
4. *Pan-city Initiatives*: aplikasi solusi *smart city* ke dalam infrastruktur di keseluruhan kota dengan utilitas TIK (Teknologi Informasi dan Komunikasi). Langkah ini seharusnya sesuai dengan program pemerintah dan ditambah dengan penekanan akan kebutuhan manusia untuk dapat mendapat kehidupan yang adil.

Keempat langkah yang diadaptasi dari pemerintah India tetap harus mengacu kepada definisi yang ditawarkan oleh Kozlowski & Suwar dalam opsi *hybrid*.

KESIMPULAN

Tujuan mewujudkan warga yang bahagia adalah sebuah frase yang sangat sulit diwujudkan. Ada kalimat yang menyatakan, *in order to extend what is possible, it is important to desire the impossible*. Bentuk strategi dan tindakan wajib dipertimbangkan dengan baik untuk dapat mewujudkan apa yang tidak mungkin pada saat sekarang (Lefebvre, 1973). Langkah utama yang harus diambil adalah memerjemahkan secara tepat dari definisi *smart city* Jakarta, kota inovasi, maju kotanya Bahagia warganya. Kota inovasi dapat dicapai dengan segala teknologi buatan tangan manusia dan dengan dana yang tersedia dari

pemerintah, APBD dan dari pihak swasta. Ketersediaan tenaga ahli, perangkat lunak, untuk menjalankan teknologi ini adalah tugas yang dapat diatur dalam waktu yang tidak panjang dan terukur. Tantangan terbesar adalah di dalam mewujudkan maju kotanya, bahagia warganya. Penerjemahan konsep ini akan memakan waktu, karena yang akan dibentuk bukan alat ciptaan manusia, melainkan kompleksitas manusia. Keragaman latar belakang suku, agama, pendidikan, penghasilan tetap akan menjadi tantangan terbesar di dalam memberikan solusi.

Smart City dengan dipengaruhi oleh kebutuhan pengguna teknologi dan mobilitas akan beradaptasi dengan tantangan-tantangan baru di dalam penataan kota. Kualitas kehidupan di ruang-ruang kota, lingkungan alam ditunjang dengan kepastian pelayanan tingkat tinggi, harus menunjang warga untuk hidup di kota dengan rasa yang nyaman dan adil. Sebagai contoh, fungsi dan bentuk jalan di masa yang akan datang patut dipertanyakan dan dieksplorasi untuk dapat benar dipergunakan oleh warga sebagai elemen penghubung dan sebagai ruang antar bangunan. Dengan demikian patut dipertanyakan bagaimana membentuk ruang *smart* yang juga *just*, dan mengapa bentuk ini yang dipikirkan untuk masa depan. Kita perlu mencermati wawasan mengapa perancangan harus melihat ke masa depan, sambil mengaplikasikan perubahan teknologi di dalam mobilitas bersamaan dengan keuntungan dari *smart city*. Pemikiran utopia menjadi pemicu untuk stimulasi akan sebuah perubahan.

Apa yang dapat dan tidak dapat dilakukan oleh teknologi? *Framework* dari hasil studi ini memastikan bahwa hanya teknologi saja tidak dapat memberikan kebahagiaan, dengan ditunjang oleh perancangan dan pengembangan kota yang adil, niscaya masyarakat akan menikmati kehidupan kota yang lebih nyaman dan adil. Dengan adanya *equity*, *diversity* dan *democracy*, kota dan masyarakat akan dirancang dan dikembangkan menjadi sebuah kota yang adil sekaligus cerdas.

Kota yang adil dan cerdas dipimpin oleh institusi pemerintah yang adil dan cerdas. Insitusi seperti Pemerintah 4.0 akan menjadi kolaborator

untuk menciptakan lingkungan, kondisi sosial dan ekonomi yang sehat. Pemerintah cerdas harus juga adil ini agar mampu membuat dan melaksanakan kebijakan secara adil.

Kota yang semakin cerdas dan adil memerlukan masyarakat yang cerdas untuk berperan sebagai ko-kreator. Pemerintah dan masyarakat yang adil dan cerdas akan membangun kota yang adil dan cerdas. Kota yang *human oriented*, edukatif, inspiratif, berbudaya, pengetahuan dan hidup, dan mampu memotivasi warga untuk menciptakan dan mengembangkan kehidupan yang adil dan beradab.

Kota yang cerdas dan adil, dengan pemerintah dan masyarakat yang cerdas, akan menciptakan kehidupan yang berkualitas dan dengan demikian diharapkan dengan masyarakat yang cerdas memerlukan kota yang adil? Dengan tingkat kecerdasan yang semakin tinggi, diharapkan masyarakat juga semakin mengerti akan kehidupan dan semakin mampu saling menghargai dan semakin dapat bersikap adil terhadap sesama.

Apakah kota yang cerdas dan adil akan membawa warganya menjadi bahagia? Dengan diberlakukan dan memperlakukan sesama dengan keadilan, kota akan menjadi rumah bagi setiap warga dan akan menjadi berkelanjutan. Setiap warga akan dapat menikmati setiap sudut kota dengan haknya, dan dapat menikmati kota yang bersih, sehat, nyaman. Kota adil dan cerdas ini akan menghargai setiap warga dan setiap haknya atas setiap ruang. Kondisi kota seperti ini akan mampu menciptakan suasana kota bagi setiap warga, yang akan menjadi hidup bersama secara damai dan sejahtera, yang akan membawa kepada kebahagiaan.

DAFTAR PUSTAKA

- Allen, D. S. (2004). *Talking to strangers: Anxieties of citizenship since Brown v. Boards of Education*. Chicago: The University of Chicago Press.
- BPS. (2022). *Pemerintah Provinsi DKI*. Jakarta: Bps.go.id.
- Caragliu, A., Del Bo, C., & Nijkamp, P. (2011). Smart Cities in Europe. *Journal of Urban Technology*, 18-30.
- Connoly, J. J. (2019). From Jacobs to the Just City : A foundation for challenging the green planning orthodoxy. *Cities*, 64-70.
- Dameri, R. P. (2013). Searching for Smart City Definition: a comprehensive proposal. *International Journal of Computers and Technology*, 1-17.
- De Jong, M., Joss, S., Schraven, D., Zhan, C., & Weijnen, M. (2015). Sustainable-smart-resilient-low carbon-eco- knowledge cities; making sense of multitude of concepts promoting sustainable urbanization. *Journal of Cleaner Production*, 25-38.
- Dlabac, O., Zwicky, R., Carpenter, J., & Pereira, P. (2020). Towards the 'just city'? Exploring the attitudes of European city mayors. *Urban Research & Practice*, 1-24.
- Fainstein, S. (2006). *Planning and The Just City*. Columbia: Conference on Searching for the Just City.
- Fainstein, S. (2010). *The Just City*. Ithaca: Cornell University Press.
- Glasmeier, A., & Christopherson, S. (2015). Thinking About Smart Cities. *Cambridge Journal of Regions, Economy and Society*, 3-15.
- Hall, R., Bowerman, B., Braverman, J., Taylor, J., Todosow, H., & Von Wimmersperg, U. (2000). *The Vision of Smart City*. France: 2nd International Life Extension Technology Workshop Paris.
- Harris, P. H. (1992). *The Technopolis Phenomenon- Smart Cities, Fast Systems, Global Networks*. USA: Rowman & Littlefield Publishers.
- Hollands, R. (2018). Will the Real Smart City Please Stand Up? *City*, 12(3), 302-320.
- Jacobs, J. (1961). *The Death and Life of Great American Cities*. New York: Vintage Books.
- Kozlowski, W., & Suwar, K. (2021). Smart City : Definitions, Dimensions, and Initiatives. *European Research Studies Journal*, 510-512.
- Lefebvre, H. (1973). *The Survival of Capitalism*. New York: St. Martin's Press.
- Medved, P. (2018). *Exploring the Just City Principles within two European Sustainable Neighbourhoods*. London: Routledge.

- Monzon, A. (2015). Smart Cities Concepts and Challenges: Base for the assessment of smart city projects. *Communications in Computer and Information Science*, 17-31.
- Mosannenzadeh, F., & Vettoriato, D. (2014). Defining Smart City. A Conceptual Framework Based on Keyword Analysis. *Journal of Land Use*, 683-694.
- Piracha, A., & Kumar, K. (2017). *Community Participation and ICT- Driven Governance in Smart Cities Mission of India*. Portland: ISOCARP Smart Communities.
- Reece, J. W. (2018). In Pursuit of a Twenty-first Century Just City: The Evolution of Equity Planning Theory and Practice. *Journal of Planning Literature*, 22-37.
- Soja, E. W. (2010). *Seeking spatial justice*. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- Steil, J. P., & Delgado, L. H. (2021). Limits of diversity: Jane Jacobs, the Just City, and anti-subordination. *Cities: The International Journal of Urban Policy and Planning*, 39-48.
- Winters, J. (2010). Why are smart cities growing? Who moves and who stays? *Journal of Regional Science*, 1-18.
- Yiftachel, O., & Mandelbaum, R. (2017). Doing the just City: Social Impact Assessment and the Planning of Beersheba, Israel. *Planning Theory & Practice*, 525-548.
- Zbornik. (2015). Smart City. *Smart City Conferences* (p. 201). Ljubljana: Slovenia.