



# E-PAPER PERPUSTAKAAN DPR-RI

<http://epaper.dpr.go.id>

---

**Judul** : Komitmen untuk Berubah atau Cukup "Pokoknya Ada"?  
**Tanggal** : Jumat, 01 Mei 2026  
**Surat Kabar** : Kompas  
**Halaman** : -

Pembangunan kota sebagai cermin kebijakan negara harus benar-benar dirancang untuk melindungi. Jangan sekadar melayani secara minimal "pokoknya ada".

Oleh Neli Triana

Sepanjang April hingga Mei, hari-hari penting silih berganti diperingati dalam kalender sosial Indonesia. Beberapa di antaranya adalah Hari Kartini dan Hari Buruh, yang berlanjut ke peringatan kerusuhan Mei. Pada masa-masa ini, setiap tahun, kerap hadir rangkaian seremoni yang padat simbol. Publik seperti turut sibuk berefleksi di media sosial ataupun media massa.

Semua mengingat. Perasaan campur aduk terbit, ada curah pendapat hingga umpatan, termasuk tekad berbenah. Bahkan, tokoh publik dan pemimpin negeri berseru lagi akan menjamin berjalannya kebijakan hingga program pembangunan yang lebih tepat sasaran. Sayangnya, seperti yang sudah-sudah, publik juga mengingat semua janji itu lebih banyak palsunya daripada ditepati secara detail dan tepat.

Setidaknya, dari ketiga momentum hari peringatan di atas, terdapat benang merah kuat dalam konteks perkotaan, yakni soal keamanan, keadilan, dan daya tahan kota dalam menghadapi krisis. Tiga situasi itu amat dibutuhkan kota dan penghuninya.

Kota yang aman akan terlihat secara visual dari ketertiban yang ditampilkan ataupun kelengkapan infrastruktur publiknya. Di luar itu, yang lebih mendasar lagi adalah hadirnya ruang hidup yang mampu melindungi seluruh warganya, terutama kelompok rentan, dari risiko keseharian hingga guncangan besar.

Pengalaman krisis 1998 menunjukkan bahwa kerentanan kota tidak muncul tiba-tiba. Krisis itu tumbuh dari akumulasi tata kelola yang busuk, korupsi-kolusi-nepotisme alias KKN dibiarkan merajalela, ketimpangan sosial yang diabaikan, serta kegagalan negara dalam menyediakan sistem perlindungan memadai. Perempuan menjadi salah satu kelompok yang paling terdampak dalam situasi tersebut, baik sebagai pekerja, ibu rumah tangga, maupun warga kota yang mobilitasnya bergantung pada ruang publik yang aman.

Dalam konteks kekinian, pertanyaan mendasarnya tetap relevan, sejauh mana pembangunan kota hari ini sebagai cermin pembangunan negara benar-benar dirancang untuk melindungi. Bukan sekadar melayani secara minimal atau "pokoknya ada".

Ruang aman

Kajian urban kontemporer menempatkan keamanan sebagai bagian integral dari desain kota, bukan sebagai fungsi tambahan. Pendekatan seperti gender-responsive urban planning menekankan bahwa pengalaman perempuan, anak, dan kelompok rentan lain di ruang kota berbeda secara signifikan, mulai dari risiko pelecehan di transportasi publik hingga keterbatasan akses terhadap fasilitas dasar.

Apa pentingnya mereka aman di ruang publik? UN-Habitat dalam berbagai laporannya menegaskan bahwa kota yang inklusif harus memastikan akses yang setara terhadap mobilitas, pencahayaan yang memadai, desain ruang yang terbuka, serta sistem transportasi yang dapat diandalkan sepanjang waktu. Buku *Happy City: Transforming Our Lives Through Urban Design* menegaskan pula bahwa desain kota dengan semua isinya memengaruhi kesejahteraan dan keamanannya.

Dalam konteks Indonesia, transportasi publik menjadi titik krusial. KRL Jabodetabek, misalnya, telah menjadi tulang punggung mobilitas jutaan warga. Namun, modernisasi yang terlihat dari renovasi stasiun atau penambahan fasilitas komersial belum sepenuhnya diiringi peningkatan sistemik pada aspek keselamatan dan manajemen krisis. Insiden tabrakan maut kereta di Bekasi Timur menjadi pengingat bahwa sistem transportasi tidak cukup dinilai dari kapasitas angkut atau estetika, tetapi dari kemampuan merespons kondisi darurat secara cepat dan terkoordinasi.

Standar keselamatan dalam sistem perkeretaapian modern mencakup redundansi jalur atau penyediaan infrastruktur alternatif atau ganda untuk meningkatkan keandalan dan kapasitas sistem, sistem persinyalan canggih, serta prosedur darurat yang teruji. Banyak kota besar di dunia mengembangkan jalur cadangan atau bypass tracks untuk mengantisipasi gangguan operasional, termasuk untuk evakuasi dan langsiran. Semakin sibuk dan membeludak jumlah penumpang tentu fasilitas untukantisipasi berbagai gangguan lebih lengkap, bahkan ada kesiapsiagaan di setiap stasiun.

Infrastruktur seperti itu jarang menjadi sorotan publik karena kurang dapat terlihat dan tidak berkenaan langsung dengan rutinitas sehari-hari. Namun, keberadaannya menentukan ketahanan sistem secara keseluruhan. Ketika investasi lebih banyak diarahkan pada aspek yang terlihat, risiko laten tersimpan dalam sistem dan menjadi bom waktu yang kapan saja bisa meledak.

Lebih jauh, keamanan kota tidak berhenti pada infrastruktur fisik. Faktor ini berkaitan erat dengan tata kelola institusi. Penelitian dalam bidang urban governance menunjukkan, kota yang tangguh terhadap krisis adalah kota yang memiliki koordinasi lintas sektor yang kuat, transparansi dalam pengambilan keputusan, serta partisipasi publik yang maksimal. Ketika kebijakan dibuat

secara parsial, tanpa integrasi antarlembaga, respons terhadap krisis cenderung lambat dan tidak efektif.

Kembali melihat dalam konteks kecelakaan maut di Bekasi Timur, ada fungsi koordinator yang tidak berjalan untuk memastikan pemerintah daerah membangun jalan layang atau terowongan guna mengantisipasi pelintasan sebidang. Ketika ada gangguan, seperti kendaraan atau apa pun terhenti melintang di rel dan rentan tertabrak serta mengganggu laju kereta, siapa yang harus cepat menghalau dan memastikan ada cukup waktu agar pergerakan kereta di setiap jalur di masa krusial tersebut tidak berimpitan? Kedatangan dan keberangkatan angkutan umum itu sangat terjadwal hingga ke hitungan menit, sedikit alpa saja, fatal akibatnya.

#### Kota tahan krisis

Terkait krisis dan dampaknya, krisis moneter 1998 sering dibaca sebagai peristiwa ekonomi. Padahal, dampaknya sangat spasial. Kota-kota besar menjadi arena utama di mana krisis tersebut mewujud dalam bentuk kerusuhan, penjarahan, dan kekerasan. Literatur tentang urban resilience menekankan bahwa daya tahan kota terhadap krisis sangat dipengaruhi kualitas perencanaan jangka panjang. Kota yang mampu menyerap guncangan adalah kota yang sejak awal mengurangi ketimpangan, memperkuat jaringan sosial, serta memastikan distribusi layanan dasar yang merata.

Dalam konteks ini, pembangunan kota inklusif memiliki peran preventif. Ketika akses terhadap pekerjaan, transportasi, dan ruang publik lebih merata, potensi konflik sosial dapat ditekan. Sebaliknya, ketimpangan yang tajam menciptakan segregasi spasial, memperbesar jarak antara kelompok kaya dan miskin. Ujungnya, meningkatkan kerentanan terhadap instabilitas. Perempuan pekerja dan ibu rumah tangga sering berada di persimpangan kerentanan ini, menghadapi tekanan ekonomi sekaligus keterbatasan mobilitas.

Data dari berbagai lembaga internasional menunjukkan bahwa investasi pada transportasi publik yang andal dan terjangkau berkorelasi dengan peningkatan partisipasi ekonomi perempuan. Ketika perjalanan menjadi lebih aman dan efisien, peluang kerja terbuka lebih luas. Hal ini berdampak langsung pada ketahanan ekonomi rumah tangga dan pada gilirannya memperkuat stabilitas sosial kota. Dengan kata lain, kebijakan transportasi bukan sekadar soal mobilitas, tetapi lebih utamanya untuk menjamin distribusi peluang.

Namun, arah pembangunan di banyak kota Indonesia masih menunjukkan kecenderungan fragmentaris. Proyek infrastruktur berjalan sendiri-sendiri, tanpa kerangka besar yang menghubungkan tujuan ekonomi, sosial, dan lingkungan. Dalam sektor transportasi, penambahan stasiun atau peremajaan armada sering tidak diikuti pembenahan sistem operasi secara menyeluruh. Aspek seperti manajemen risiko, integrasi antarmoda, serta kesiapan menghadapi gangguan belum menjadi prioritas utama.

Perubahan pendekatan menjadi mendesak. Pertama, perencanaan kota perlu berbasis risiko. Setiap proyek infrastruktur harus memasukkan skenario krisis sebagai bagian dari desain awal, bukan sebagai tambahan setelah terjadi insiden. Kedua, investasi harus diarahkan pada sistem, bukan hanya obyek fisik.

Sekali lagi melihat KRL sebagai contoh, investasi berarti mencakup penguatan persinyalan, peningkatan kapasitas jaringan listrik, serta pengembangan jalur alternatif yang memungkinkan fleksibilitas operasional. Ketiga, partisipasi publik perlu diperluas, terutama dari kelompok yang selama ini kurang terwakili, termasuk perempuan dan pekerja informal. Fasilitas seperti apa yang benar-benar mereka butuhkan dan penuhi dengan jaminan keamanan maksimal.

Selain itu, transparansi menjadi kunci. Publik berhak mengetahui sejauh mana standar keselamatan dipenuhi, bagaimana prosedur darurat disusun, serta apa langkah perbaikan setelah terjadi insiden. Tanpa akuntabilitas, kesalahan cenderung berulang. Dalam banyak kasus, evaluasi berhenti pada tingkat administratif, tanpa perubahan signifikan pada sistem.

Momentum peringatan Hari Kartini, Hari Buruh, dan Tragedi Mei seharusnya menjadi pengingat bahwa kota adalah ruang bersama yang harus dikelola dengan tanggung jawab kolektif. Simbol dan seremoni sah-sah saja ada, bahkan tetap penting untuk merawat memori publik. Akan tetapi, tidak cukup untuk menjawab kompleksitas tantangan urban.

Kota yang aman adalah hasil dari keputusan kebijakan yang konsisten, investasi yang tepat sasaran, serta keberanian untuk mengoreksi arah pembangunan. Kota membutuhkan lebih dari sekadar ekspos peristiwa yang menguras air mata. Kota-kota dan negara ini membutuhkan komitmen untuk berubah. Hanya saja, benarkah ada komitmen itu? Jawabnya, jangan sekadar "pokoknya ada", tetapi harus benar-benar ada dan nyata.