



MENATA KAWASAN DENGAN PENDEKATAN KONSEP SHARING CITY

Nyssa Iga Putri¹, Evawani Ellisa² (*)

¹⁻²Departemen Arsitektur, Universitas Indonesia, Depok, Indonesia

Abstract

This research is driven by the inquiry: how does the ancient practice of sharing adapt as a cultural norm in contemporary urban environments? Focusing on the Kalimalang area in Bekasi, which was initially designated as a protected zone due to the presence of the Kalimalang canal, the study traces its evolution into a densely populated region, catalyzed by rapid transportation advancements such as the Indonesia-China High-Speed Rail (KCIC) and LRT Line 2. Through comprehensive analysis spanning macro, mezzo, and micro scales, the study investigates the feasibility of integrating the sharing city principle into urban revitalization endeavors for Kalimalang. Employing data triangulation techniques, informed by insights from "Sharing Cities: A Case for Truly Smart and Sustainable Cities" by McLaren & Agyeman, the research proposes urban design strategies tailored to the northern Kalimalang area. Ultimately, the study asserts that embracing the sharing city concept offers a promising avenue to address the area's challenges amidst unchecked urban expansion, advocating for further exploration of public-private space distribution and emphasizing stakeholder engagement for collaborative, sustainable progress in the Kalimalang environment.

Abstrak

Penelitian ini dipicu oleh pertanyaan: bagaimana praktik sharing yang telah lama ada dapat beradaptasi sebagai norma budaya pada lingkungan perkotaan kontemporer? Penelitian ini difokuskan pada area Kalimalang-Bekasi, yang awalnya merupakan zona yang dijaga karena adanya kanal Kalimalang. Studi menemukan adanya evolusi area tersebut menjadi daerah padat penduduk disebabkan oleh kemajuan sarana transportasi seperti Kereta Cepat Indonesia China (KCIC) dan LRT Line 2. Melalui analisis komprehensif dengan cakupan skala makro, mezzo, dan mikro, studi ini menyelidiki kemungkinan untuk mengintegrasikan prinsip sharing city sebagai upaya revitalisasi perkotaan di area Kalimalang. Dengan menggunakan teknik triangulasi data, yang diambil dari "Sharing Cities: A Case for Truly Smart and Sustainable Cities" Oleh McLaren dan Agyeman, penelitian ini mengusulkan strategi desain perkotaan yang disesuaikan khusus untuk daerah Kalimalang Utara. Hasil studi ini

(*) Korespondensi: ellisa.evawani@gmail.com (Evawani Ellisa)

menyatakan bahwa menganut konsep sharing city memberikan kesempatan yang menjanjikan untuk mengatasi tantangan di tengah ekspansi perkotaan yang tak terkendali, menganjurkan eksplorasi selanjutnya untuk distribusi ruang publik-pribadi dan menekankan peran stakeholder untuk perkembangan kolaboratif dan berkelanjutan di lingkungan Kalimantan.

Kata Kunci: Kawasan Kalimantan, Konsep *sharing*, Penataan Kawasan, *Sharing city*

Informasi Artikel:

Dikirim : 29 April 2024
Ditelaah : 15 Mei 2024
Diterima : 27 Mei 2024
Publikasi : 30 Juni 2024

Juli-Desember 2024, Vol 4 (2): hlm 116-136

©2024 Institut Teknologi dan Bisnis Ahmad Dahlan.

This is an open access article under the [CC-BY](#) license.



PENDAHULUAN

Manusia, sebagai makhluk sosial, memiliki dorongan untuk berinteraksi dengan sesama. Insting alami manusia untuk *sharing* dan bertukar pengalaman merupakan dasar dari perilaku berbagi (Botsman dan Rogers, 2010). Konsep *sharing* pertama kali diperkenalkan oleh Belkl seorang ahli ekonomi yang menganggapnya sebagai prinsip dasar perilaku konsumen (Belkl, Russell, dan Deighton, 2010), walaupun prinsip ini sebenarnya merupakan insting manusia sejak jaman purba. *Sharing* memungkinkan interaksi antar manusia karena melibatkan tindakan konsumsi bersama dan melibatkan lebih dari satu individu. Menurutnya, *sharing* menciptakan rasa memiliki dan ikatan komunal, di mana seseorang dapat merasa terhubung atau memiliki kesamaan dengan orang lain. *Sharing* terutama terjadi di ruang publik di mana kepemilikan tidak sepenuhnya berlaku secara mutlak, sehingga kolaborasi dalam konsumsi dapat terjadi dan memunculkan kepemilikan bersama (David, 2005).

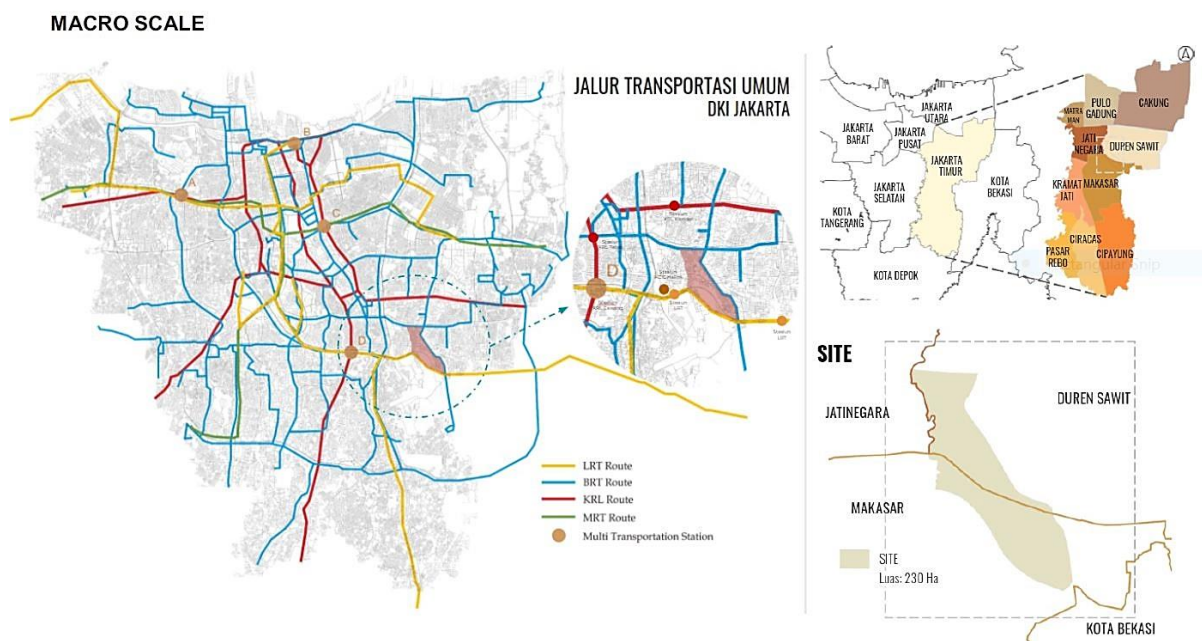
Sharing merupakan salah satu prinsip yang terjadi di tempat orang berkumpul dan berinteraksi yaitu di ruang publik. Dalam '*Project of Public Space*' (*Project for Public Space*, 2007), dijelaskan bahwa ruang publik adalah "jantung komunitas", yang berarti penting perannya bagi sekumpulan individu yang tergabung dalam sebuah komunitas. Ruang publik adalah ruang yang dapat diakses oleh siapa pun, sehingga batas antara privasi individu menjadi kurang jelas dan dapat dilintasi. Di ruang publik ini, kepemilikan tidak selalu berlaku, sehingga *sharing* dapat terjadi dalam batasan-batasan ruang tertentu (Lofland, 1998).

Bekasi, sebuah kota di Provinsi Jawa Barat, terletak di wilayah *hinterland* DKI Jakarta yang mengalami pertumbuhan yang sangat cepat sehingga menyebabkan penggunaan ruang kota menjadi sulit dikendalikan. Salah satu contohnya adalah daerah sekitar Kalimalang. Karena ketersediaan lahan terbatas, lahan Kalimalang yang seharusnya dijadikan kawasan lindung, kini digunakan secara sporadis oleh masyarakat untuk permukiman, perdagangan, dan layanan jasa. Sebagai kawasan dengan lokasi sangat strategis, yaitu di antara Cawang (Jakarta Timur) dan Bekasi, kawasan ini dilewati oleh saluran Kalimalang yang memiliki panjang 20 kilometer, mengalir dari Waduk Jati Luhur hingga Sungai Citarum. Kostruksi saluran Kalimalang telah dimulai pada tahun 1960-an dan terus diperbaiki. Sejak tahun 1970-an Kalimalang difungsikan sebagai salah satu sumber irigasi dan kemudian dijadikan sebagai sumber air PDAM untuk kebutuhan pasokan air PAM hingga saat ini. Melalui analisis yang mendalam tentang konsep *sharing*, survey dan analisis kawasan dalam skala makro, mezzo dan mikro, kajian ini mencoba melihat bagaimana penerapan prinsip *sharing city* berpotensi untuk diterapkan dalam ide penataan kembali kawasan (*urban redevelopment*) Kalimalang.

METODE

Kajian ini diawali dengan studi literatur definisi dan pemaknaan secara etimologis tentang *sharing* sebelum mengkaji prinsip *sharing city*. Untuk mendalami studi kasus, pembahasan secara general (makro) dilakukan dengan menelusuri peta *google map* maupun sumber-sumber sekunder terkait kawasan Kalimalang dalam konteksnya sebagai wilayah yang berada di perbatasan Jakarta Bekasi. Kajian dalam skala menengah (mezzo) dilakukan dengan cara melakukan kunjungan langsung ke kawasan Kalimalang (Gambar 1). Karena luasnya wilayah yang perlu diamati dalam skala ini, maka wilayah amatan dibagi menjadi empat segmen, setiap segmen diamati

oleh seorang surveyor. Setiap surveyor mengendarai ojek dengan rute di sepanjang jalan yang ada di segmen masing-masing untuk melakukan pengambilan video dan foto serta sketsa dan catatan-catatan tentang hal-hal penting yang ditemui selama survey. Penerapan konsep *sharing city* dilakukan dengan cara memilih salah satu sub lokasi yaitu di sisi utara kawasan Kalimalang. Dalam level ini, dilakukan survey pengamatan yang lebih detail serta wawancara dengan penghuni kawasan. Semua data yang terkumpul dianalisis dengan teknik triangulasi. Hasil kajian digunakan sebagai landasan untuk penerapan ide *urban design* dengan menggunakan konsep *sharing city* yang diadopsi dari buku berjudul “*Sharing Cities: A case for Truly Smart and Sustainable Cities*” (McLaren & Agyeman, 2015).



Sumber: Kajian Kelompok Studio Perancangan Kota 2021

Gambar 1. Lokasi Kajian dalam Konteks Wilayah Jakarta

HASIL DAN PEMBAHASAN

Makna Sharing

Perilaku *sharing* dapat ditemukan pada kehidupan sehari-hari (Belk, Russel, John Deighton, 2010). Dalam rumah pada sebuah keluarga, seluruh anggota penghuni akan berbagi perabot, makanan, sumber daya, dan harta milik mereka dengan anggota keluarga lainnya. Ketika seorang anak dalam keluarga membutuhkan makanan, maka ia dengan mudah akan mengambil makanan di dalam kulkas atau tempat penyimpanan makanan milik keluarga; hal ini menunjukkan adanya kepemilikan bersama dalam prinsip yang disebut oleh Belk sebagai *open sharing*. Lebih jauh Belk menyatakan bahwa dalam suatu keluarga, *sharing* tidak membutuhkan undangan dan tidak menjadi hutang, tetapi bisa mendatangkan tanggung jawab dan hak untuk menjaga dan tidak merusak apa yang dibagi, tidak menggunakan secara berlebihan, dan membersihkan benda bersama se usai menggunakan, sehingga orang lain dapat menggunakan kembali. Tanggung jawab ini juga memperlihatkan perbedaan antara

kepemilikan bersama dan kepemilikan tunggal (Belk, 2010). Contoh lain dapat dilihat pada masyarakat purba yang hidup jauh pada zaman dahulu kala. Hunt (Hunt & Robert C., 2005), menjelaskan bagaimana pada jaman itu orang berbagi hasil daging buruan bersama semua anggota kelompok. Satu bagian besar dipotong menjadi bagian-bagian kecil kemudian didistribusikan ke semua anggota kelompok untuk dimakan. Hal ini menunjukkan bahwa *sharing* sudah menjadi perilaku manusia sejak zaman dahulu kala.

Dalam konteks yang lebih luas, *sharing* merupakan bentuk perilaku ekonomi manusia yang paling universal. *Sharing* adalah bentuk sebuah interaksi antara partisipan untuk bertukar barang, material maupun non-material. Dalam bukunya Price (Price, 1975) mendeskripsikan beberapa kualitas dari praktik *sharing* di masyarakat yang dilihatnya sebagai sebuah proses koordinasi secara integratif. Proses ini merupakan bagian dari sistem ekonomi berskala kecil dengan jumlah partisipan terbatas serta memiliki kedekatan satu sama lain. Dengan kata lain, para pelakunya memiliki ikatan inter-personal yang tumbuh melalui pertemuan langsung secara terus menerus sehingga membentuk sebuah pola *inter-dependency*.

Seperti dinyatakan di atas, praktik *sharing* lahir sejak manusia masih merupakan masyarakat pengumpul dan pemburu, dimana ikatan sentimental antar para pelakunya secara naluriah terjalin sangat kuat. Memasuki era modern, secara tidak sadar kalangan masyarakat juga mempraktikkan *sharing*. Dalam hal ini *sharing* terjadi secara alamiah. *Sharing* tidak memiliki pusat dan merupakan pertukaran yang tidak seimbang, artinya ada pihak yang kekurangan dan ada pihak yang memiliki lebih (Price, 1975).

Selain John A. Price, Eleni Katrini juga mencoba mendeskripsikan bagaimana prinsip *sharing* dapat menjadi sebuah kultur untuk ditumbuhkan di masyarakat urban (Katrini, 2018). Menurutnya *sharing* merupakan sebuah tindakan memfasilitasi sebuah proses transisi untuk menjadikan masyarakat urban menjadi lebih interaktif sehingga mereka dapat menghadapi masalah bersama dengan lebih baik. Tujuan utama dari kultur *sharing* adalah untuk mengembangkan jaringan sosial dalam mengatur asset, barang, jasa, ilmu pengetahuan dan informasi dengan dukungan komunitas. Katrini juga menyebutkan beberapa kualitas dari kultur *sharing*, di antaranya adalah bahwa *sharing* tidak melibatkan pertukaran uang, namun apabila melibatkan uang, keuntungan akan langsung berdampak pada partisipan, sehingga semua berhak untuk mendapat bagian sesuai porsi masing-masing. Kultur *sharing* ini merupakan sebuah alternatif dari sistem ekonomi urban yang cenderung menjunjung kapitalisme. *Sharing* berpotensi sebagai upaya inovatif masyarakat urban untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari mereka.

Katrini merujuk kepada teori tentang praktik sosial oleh Shove et.al (Shove, Pantzar, & Wattson, 2012), yang menekankan keterlibatan tiga elemen penting, yaitu: (1) material (benda/teknologi), (2) kompetensi (pengetahuan/teknik), dan (3) makna (ide/aspirasi). Ketiga elemen ini akan mempengaruhi bagaimana sebuah praktik dan kultur sosial dapat berkembang dan berevolusi. Apabila dikaitkan dengan kultur *sharing*, Katrini mengasosiasikan elemen material dengan infrastruktur fisik, kompetensi dengan informasi, dan makna dengan semantik yang berhubungan dengan praktik *sharing* itu sendiri (Katrini, 2018).

Katrini mengungkapkan studi kasus taman komunitas di sebuah kawasan perumahan di Athens yang kemunculannya didorong oleh persoalan kurangnya lahan hijau. Dengan memanfaatkan sebuah lahan parkir yang tidak digunakan (material),

secara kolektif masyarakat sekitar bersama-sama membangun sebuah tempat untuk berkumpul dengan keahlian dasar, misalnya berkebun, manajemen dan konstruksi sederhana (kompetensi). Setelah taman selesai dibangun dan digunakan oleh masyarakat, taman berkembang menjadi tempat untuk bertemu, bersosialisasi dan bermain. Masyarakat mengadakan acara rutin sehingga taman ini bukan hanya sekedar sebuah ruang terbuka, namun juga memiliki nilai *semantic* sebagai ruang kebebasan dan emansipasi bagi masyarakat sekitar (makna). Hal ini membuktikan, bahwa kultur *sharing* memancing masyarakat membentuk sebuah kesatuan komunitas melalui elemen nilai, makna dan kebutuhan manusia.

Berbeda dengan *sharing*, menurut Belk dkk. transaksi ekonomi seringkali tidak menghasilkan ikatan komunal dengan orang lain (Belk, Russel & John Deighton, 2010). Transaksi ekonomi menghasilkan kewajiban antara pembeli dan penjual, namun, secara umum tidak menghasilkan hubungan sosial. Transaksi melalui komoditas hanyalah sebuah reproduksi dari hak akan sebuah objek, bukan reproduksi dari sebuah hubungan antar orang. Oleh karena itu, meskipun transaksi ekonomi terlihat seperti tindakan *sharing*, namun tidak dapat membentuk *sharing* yang dapat menghasilkan ikatan sosial antara satu orang dengan lainnya. Lebih lanjut keterkaitan akan *sharing* dan ekonomi dapat dilihat dari istilah *sharing economy*. Nicholas menyatakan bahwa *sharing economy* adalah “*those in which money, or more specifically, the ability to make it, is not a relevant factor in motivating participation*”: uang, atau secara lebih spesifik, kemampuan untuk menghasilkan uang, bukanlah faktor relevan yang memotivasi pelaku (Nicholas, 2013). Menurutnya terdapat dua bentuk dari *sharing economy* yaitu dari produksi dan dari konsumsi. Contoh yang pertama bisa dilihat di forum Wikipedia, dimana beribu-ribu kontributor ikut serta menulis Wikipedia walaupun tidak dibayar. Kontributor Wikipedia, menuliskan informasi yang mereka miliki untuk dibagikan kepada orang banyak, namun, tanpa adanya motivasi untuk menghasilkan uang dari tulisan mereka. Sedangkan, *sharing economy* dari konsumsi dapat dilihat dari tindakan *collaborative consumption* (John, 2013).

Berdasarkan Rachel Botsman dan Roo Rogers, *collaborative consumption* terjadi ketika orang-orang berpartisipasi dalam sebuah *sharing*, barter, bertukar, menyewa, menukar, dan mengumpulkan sesuatu dari kepemilikan pribadi untuk mendapatkan kepuasan sehingga dapat mengurangi biaya dan beban, serta dampak terhadap lingkungan. (Botsman & Rogers, 2010). Mereka juga mendeskripsikan *collaborative consumption* sebagai “*based on natural behavioural instincts around sharing and exchanging*”—berdasarkan insting perilaku alami dari *sharing* dan bertukar, hal ini mengimplikasikan perilaku manusia yang sudah ada sejak zaman batu.

Urgensi Sharing dalam Konteks Urban

Berdasarkan McLaren & Agyeman dalam buku mereka berjudul “*Sharing Cities: A case for Truly Smart and Sustainable Cities*” (McLaren & Agyeman, 2015), kota merupakan tempat untuk manusia berbagi, berinteraksi serta bertukar barang dan jasa melalui *marketplace*. Seiring dengan bertumbuhnya kota dan bertambahnya populasi, maka berbagai permasalahan akan muncul di perkotaan. Namun hal ini juga merupakan kesempatan untuk mengembangkan ‘*sharing city*’ karena dua hal yaitu:

- (1) *Urbanisasi*: Berdasarkan prediksi UN, di tahun 2050 dua pertiga populasi dunia akan tinggal di kota. Hal ini akan menyebabkan berbagai masalah karena ketidaksiapan kota untuk mengakomodasi aktifitas dan kebutuhan manusia

karena terbatasnya sumberdaya. Dengan semakin maraknya urbanisasi, arah pengembangan kota dituntut menjadi semakin kompak, namun dengan tetap mengutamakan penyediaan infrastruktur seperti air bersih dan sanitasi yang memadai, serta peningkatan akses terhadap fasilitas kesehatan, edukasi dan jasa sosial-kultural lainnya. Oleh sebab itu kota kompak merupakan basis dari pendekatan ‘*sharing city*’ karena dengan bentuk yang kompak, maka permasalahan perkotaan bisa diselesaikan secara lebih sistematis dan serempak.

- (2) *Manusia sebagai makhluk sosial*: manusia merupakan makhluk sosial yang memiliki tradisi sosiokultural, sehingga aktifitas *sharing* telah menjadi karakter manusia. Dengan semakin berkembang sebuah kota, berkembang juga sikap individualistis yang ditunjukkan oleh artefak kota; misalnya dengan makin banyaknya hunian vertikal seperti apartemen atau penggunaan mobil pribadi. Namun sesungguhnya, ciri masyarakat urban sebagai makhluk sosial masih melekat; sehingga masih ada keinginan untuk membagi sumber daya dan waktu yang mereka miliki untuk sesama, misalnya berbagi halaman belakang dengan unit rumah sebelah. Dengan kenyataan ini, dapat diprediksi bahwa aktifitas *sharing* objek fisik dan ruang akan menjadi norma masyarakat urban dalam kurun waktu ke depan.

Sharing sebagai Konsep Urban Design

Ekspresi *sharing* di kota ditunjukkan oleh kecenderungan warga kota untuk berinteraksi dan bertukar benda dan jasa, walaupun kota tidak selalu direncanakan dan dibangun untuk ‘*sharing*’ (McLaren & Agyeman, 2015). *Sharing* merupakan fenomena perkotaan dan dapat berpengaruh dalam pembentukan konfigurasi dan dinamika perkotaan. *Sharing* mementingkan kesetaraan dan keadilan sebagai pusat dari nilai (dalam hal ini untuk membangun kepercayaan dan kolaborasi) sehingga penting untuk memfokuskan investasi bagi penyediaan ruang publik. Dengan demikian akan lebih banyak ruang publik yang dapat didedikasikan untuk aktifitas *sharing* secara efisien.

Perwujudan proses *sharing* di ruang kota dipengaruhi oleh ukuran dan tipe *urban fabric*, mobilitas, aksesibilitas dan ketersediaan ruang publik, norma sosial, kebiasaan, dan tradisi, dengan rincian sebagai berikut:

- 1) *Urban Fabric*: Bagaimana *sharing* dari aspek mobilitas, pekerjaan, gaya hidup, energi hingga makanan dapat mengubah konfigurasi kota dan struktur sosial? Ruang-ruang komersial berpotensi dikelola secara kolaboratif dari sisi pendistribusian barang, jasa dan pengalaman. Kolaborasi ini akan mendorong efisiensi sumber daya. Namun dalam proses *co-production* khususnya di bidang jasa, kesehatan dan edukasi; serta *co-creation* dari sisi kultur dan finansial kota, diperlukan komponen kolaboratif berupa “infrastruktur hijau dan abu-abu” yaitu transportasi, sumber daya, listrik, air, ruang hijau, dan pengelolaan sampah.
- 2) *Mobility*: *Sharing* mobilitas adalah sebuah konsep yang membuat kita dapat memposisikan kembali aspek transportasi terhadap lanskap perkotaan. Dalam konsep ini aset fisik seperti motor, sepeda, dan mobil dapat diakses secara berurutan oleh beberapa pengguna melalui proses pengaturan penggunaan (Nikitas, Kougiyas, Alyavina, & Tchouamou, 2017). Untuk mendukung proses ini diperlukan *docking station* yang dapat diakses pengguna dan *platform* yang dapat menghubungkan pengguna dengan lokasi kendaraan. *Sharing mobility*

banyak diterapkan secara global saat ini, disebabkan oleh beberapa faktor yaitu (a) Kesadaran tentang lingkungan yang lebih keberlanjutan serta ancaman emisi gas dan perubahan iklim global; (b) Kemudahan dan aksesibilitas pengguna, dalam hal ini lokasi *docking* menjadi sangat krusial; (c) Menghindari beban-beban kepemilikan kendaraan seperti pajak dan perawatan; (d) Lebih efisien dan hemat waktu, karena pengguna tidak harus mencari lokasi parkir terdekat (Veldhoven, Koninckx, Sindayihebura, & Vantienen, 2022).

- 3) *Accessibility*: Aksesibilitas sangat dipengaruhi oleh kondisi lingkungan terbangun (ukuran dan struktur) yang dapat menimbulkan berbagai macam pola aksesibilitas. Hal-hal seperti kepadatan, ketersediaan transportasi dan infrastruktur publik merupakan aspek penting dalam menentukan aksesibilitas sebagai bentuk kemudahan untuk mencapai sebuah destinasi (Cui, Boisjoly, Moreno, & El-Geneidy, 2020);
- 4) *Open space*: Saat ini, penggunaan ruang publik bukan lagi digunakan untuk sekedar berkumpul namun juga untuk kepentingan lain seperti keamanan dan pertahanan. Ruang publik yang baik bersifat inklusif, dalam arti dapat digunakan oleh siapa saja dan kapan saja, sehingga keberadaannya dapat ditingkatkan dengan menggunakan strategi *mixed-use* untuk memkasimalkan aktivitas di ruang publik. Untuk itu, sebuah kota atau distrik perlu didukung oleh institusi kolaboratif, servis publik, fasilitas kultural yang kuat, serta organisasi sukarela yang dapat memperkuat hubungan dan menjembatani social capital yang ada. Salah satu contoh yang disebutkan oleh (McLaren & Agyeman, 2015) adalah kebun bersama yang dapat meningkatkan hubungan dan interaksi sosial antar tetangga. Ruang terbuka yang digunakan bersama (*sharing*) tidak hanya dapat meningkatkan interaksi tapi juga dapat menampung aktifitas fisik, yang akan berdampak kepada kesehatan tubuh maupun mental pengguna. Hal lain yang dapat dilakukan untuk memaksimalkan ruang terbuka kota adalah menerapkan prinsip *sharing open space* dengan cara mengambil kembali porsi jalan yang didominasi oleh kendaraan bermotor bagi pejalan kaki. Dengan bertambahnya kawasan dan jalan yang '*walkable*' maka akan terjadi peningkatan tingkat kebahagiaan para pengguna, karena mereka menjadi lebih aktif dan terhubung (McLaren & Agyeman, 2015). Selain itu, komponen jalan, taman, bangunan, dan plaza kota yang digunakan bersama juga merupakan komponen promosi inklusifitas di ruang kota.

Potensi dan persoalan di Wilayah Kalimantan

Berdasarkan perkiraan UN lebih dari 50% populasi dunia akan hidup di perkotaan dengan tujuan untuk mencari kesempatan / pekerjaan yang lebih baik (United Nation, 2018). Begitu pula Jakarta, dengan pertumbuhan populasi yang sangat pesat, pada tahun 1990 jumlah populasi adalah 8,3 juta orang dan melonjak menjadi 11, 4 juta pada tahun 2023. Sedangkan wilayah Jabodetabek, yang meliputi Jakarta dan daerah penyangga seperti Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi, pada tahun yang sama telah mencapai jumlah penduduk sebanyak 30,2 juta jiwa. Jumlah penduduk ini bahkan melebihi populasi negara benua Australia yang mencapai 27 juta orang, dan dalam waktu dekat diperkirakan akan melewati jumlah penduduk Malaysia yang sekitar 34 juta jiwa.

Tingginya harga lahan di wilayah DKI Jakarta menyebabkan daerah sekitar Jakarta seperti Bogor, Depok, Tangerang dan Bekasi terus menerus mengalami tekanan untuk berekspansi. Perluasan wilayah kota dan pinggiran kota berdampak pada peningkatan jumlah area terbangun, populasi, perkembangan ekonomi dan aktifitas perkotaan (Pravitasari, Saizen, Tsutsumida, Rustiadi, & Pribadi, 2015). Sejak memasuki era Orde Baru, wilayah Jakarta Timur dan Bekasi telah menjadi sasaran utama migrasi penduduk yang berdatangan dari daerah Jawa maupun luar Jawa. Migrasi ini semakin meningkat saat memasuki era 1990. Kaum migran adalah kelompok terdidik maupun tidak terdidik yang mengisi berbagai lapangan pekerjaan yang tersedia di berbagai sektor ekonomi, baik formal maupun informal.

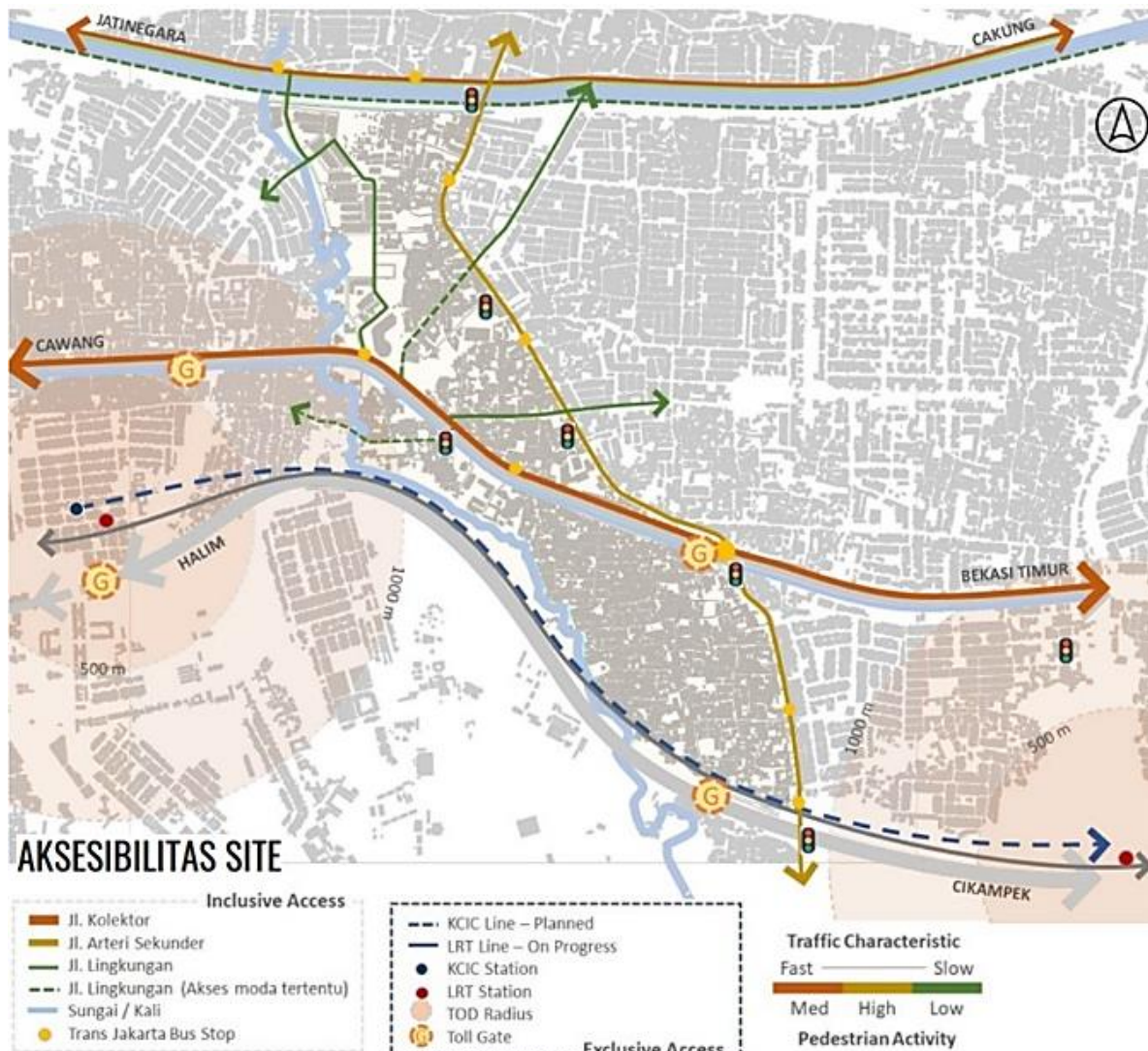
Area pinggir kota cenderung berkembang lebih cepat karena kurangnya kontrol pemerintah setempat saat terjadi ekspansi kota. Hal ini terutama terjadi di lahan dengan kepadatan populasi yang rendah. Pesatnya pertumbuhan populasi tidak hanya menyebabkan dampak positif, tapi juga dampak negatif, diantaranya kelangkaan lahan untuk hunian, mahalnya harga hunian, serta keterbatasan ekonomi yang semuanya menyebabkan munculnya tipe kawasan “kampung kota” yang berkembang tanpa kendali. Secara morfologis kampung pinggiran kota memiliki kemiripan dengan kampung di wilayah pusat kota Jakarta yaitu memiliki pola organik dan tidak teratur. Namun berbeda dengan penghuni kampung kota di wilayah DKI yang mayoritas tidak mampu menunjukkan sertifikat kepemilikan tanah, penghuni kawasan tipe kampung kota di wilayah pinggiran Jakarta umumnya memperoleh tanah melalui proses transaksi jual beli secara legal.

Persoalannya proses transaksi jual beli lahan oleh para pendatang yang berlangsung terus menerus selama beberapa dekade telah menyebabkan terjadinya proses pengalihan fungsi lahan. Kondisi ini berpengaruh terhadap berkurangnya lahan-lahan pertanian di wilayah pinggiran kota Jakarta, termasuk wilayah Kalimalang. Tercatat bahwa 12% fungsi agrikultur di Bekasi telah berubah menjadi hunian (Pravitasari, Saizen, Tsutsumida, Rustiadi, & Pribadi, 2015).

Kawasan Kalimalang memiliki luas 123.938 hektar dan secara administratif terletak di Kelurahan Kayuringin (Kecamatan Bekasi Barat) dan Kelurahan Jakasampurna (Kecamatan Bekasi Selatan), dengan batas administrasi di utara adalah Kelurahan Bintara, di timur adalah Kelurahan Marga Jaya, di selatan adalah Kelurahan Pekayon Jaya dan Jatibening Baru, dan di barat adalah Jakarta Timur.

Arus migrasi di Kalimalang kini semakin melaju pesat terutama karena ditunjang juga oleh pembangunan moda transportasi, diantaranya pembukaan kembali Bandara Halim Perdana Kusuma untuk penerbangan komersil, dan peluncuran pembangunan Kereta Cepat Indonesia-China (KCIC) dengan rute Jakarta-Bandung pada tahun 2015 yang kemudian mulai beroperasi sejak tahun 2023. Pada tahun 2017 pemerintah meluncurkan armada Trans Jakarta Non-BRT disusul dengan peluncuran LRT line 2 dengan rute Cawang-Bekasi Timur pada tahun 2022. Selain perkembangan moda transportasi antar kota, Kawasan Kalimalang juga diramaikan oleh pembangunan proyek Jalan tol Becakayu yang mulai beroperasi sejak tahun

2019. Mudahnya akses menuju Jakarta menjadikan Kalimalang sebagai atraksi hunian terjangkau bagi pendatang yang bekerja di Jakarta.



Sumber: Kajian Kelompok Studio Perancangan Kota 2021

Gambar 2. Aksesibilitas di Kawasan Kalimalang

Berdasarkan analisis daya dukung yang dilakukan oleh Asyiwati dan Oktavya, kawasan Kalimalang dengan luas 88.995 hektar memiliki tingkat daya dukung yang bervariasi, mulai dari rendah hingga tinggi, untuk pengembangan permukiman. Kawasan tersebut berjarak lebih dari 15 meter dari Kalimalang, sehingga relatif aman untuk dikembangkan sebagai kawasan pengembangan terbatas (Asyiwati dan Oktavya, 2014). Namun, dari luas lahan tersebut, Kawasan Kalimalang hanya mampu menampung 4.272 jiwa, sedangkan jumlah penduduk yang tinggal di kawasan ini saat ini adalah 4.850 jiwa. Selanjutnya, untuk memastikan apakah penggunaan lahan di Kawasan Kalimalang sesuai dengan tujuan yang ditetapkan dilakukan analisis penyesuaian peruntukan lahan, dengan metode superimpose seluruh komponen fungsi lahan seperti topografi, kemiringan, jenis tanah, tekstur tanah, dan curah hujan. Hasilnya menunjukkan bahwa Kawasan Kalimalang cocok untuk fungsi ruang terbuka hijau dan kawasan permukiman terbatas. Namun hasil *overlay* penggunaan

lahan yang ada dengan rencana pola ruang menunjukkan bahwa dari total luas kawasan 123.938 hektar, terjadi perubahan peruntukan sebesar 65,80% atau area sebesar 81.539 hektar telah didominasi oleh kegiatan permukiman, perdagangan, dan jasa (Asyiawati dan Oktavya, 2014). Akibatnya perairan Kalimantan tercemar karena semua limbah domestik dan non-domestik yang dihasilkan oleh penduduk kawasan ini langsung dibuang ke Kalimantan.

Perkembangan kota yang tidak terkontrol di Kalimantan menyebabkan lahan hijau semakin mengecil, sehingga menyebabkan masalah-masalah lingkungan, diantara adalah banjir, pencemaran air, dan sampah. Masalah distribusi dan kondisi infrastruktur jalan menyebabkan tidak dimungkinkannya konsep pro 'walkability' dan persoalan kemacetan lalu lintas. Dampak *intangibile* lainnya adalah munculnya masalah-masalah sosial seperti kesenjangan antara masyarakat yang tinggal di perumahan mewah dan warga kelas bawah yang tinggal di kampung kota.

Masalah perkotaan yang dihadapi Kalimantan tentu saja akan berdampak buruk bagi kondisi lingkungan maupun kualitas kehidupan warga, sehingga Kalimantan memerlukan sebuah strategi dan perencanaan tingkat kota yang didasarkan oleh perkembangan ekologi, ekonomi dan sosial untuk menjaga kualitas kehidupan masyarakatnya. Diperlukan visi untuk merancang kembali kawasan Kalimantan sehingga akan terwujud lingkungan dan komunitas yang berkelanjutan, aman, resilien, dan inklusif; seperti yang dijabarkan dalam uraian berikut.

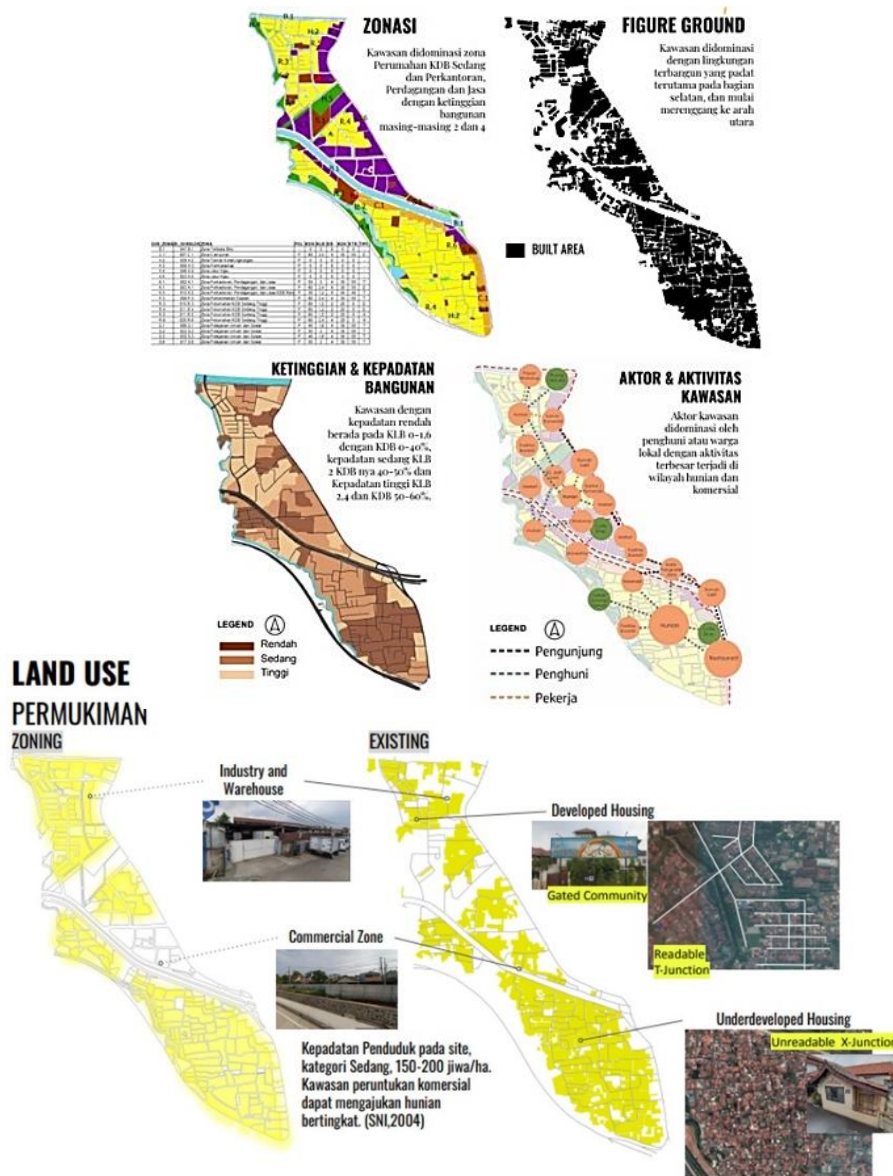
Hasil Observasi Lapangan di Wilayah Kalimantan

Tingginya arus urbanisasi di Kawasan Kalimantan berdampak langsung terhadap kehidupan masyarakat dan lingkungan sekitar. Pada awal perkembangannya, karena kedekatannya dengan Jakarta, Kalimantan menjadi pilihan lokasi hunian yang terjangkau bagi pendatang yang bekerja di Jakarta. Ditinjau dari cara membangun, perumahan di Kalimantan dibedakan atas dua kategori yaitu:

- 1) Perumahan formal: Tipe ini dibangun oleh developer dengan melewati rangkaian prosedur perizinan sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Perumahan formal didirikan karena terdapat kebutuhan hunian yang tinggi, kepentingan untuk menata sebuah kota yang komprehensif, dan kemajuan teknologi yang memungkinkan rancangan mengenai perumahan formal dapat terlaksana (Kuswartojo, 2019). Dibangun secara massal perumahan formal merupakan cara untuk mewujudkan lingkungan fisik dan sosial yang ideal. Karena mengikuti aturan rancangan yang jelas, perumahan formal memiliki fasilitas yang lengkap dan rumah-rumah disediakan bagi konsumen dalam kondisi siap dihuni.
- 2) Perumahan informal: Tipe ini dibangun oleh individu ataupun kelompok tanpa menaati perencanaan formal atau aturan yang dibuat oleh otoritas yang berwenang. Pelayanan dan kelengkapan fasilitas pemukiman seperti jalan, drainase, sanitasi, serta system persediaan air bersih tidak didesain dengan baik dan menyeluruh sebagaimana perumahan formal. Berbeda dengan pendahulunya yaitu kampung kota di wilayah DKI Jakarta yang umumnya

terbentuk dengan cara menduduki lahan-lahan “tidak bertuan”, pemilik perumahan informal di wilayah pinggiran seperti kawasan Kalimalang umumnya memiliki sertifikat tanah, sehingga tidak termasuk kategori perumahan ilegal.

Di era tahun 1990, kawasan Kalimalang ditandai oleh maraknya pembangunan perumahan formal oleh *developer* swasta yang berjalan seiring dengan pembangunan rumah-rumah secara informal yang dibangun sendiri oleh penduduk. Namun lama kelamaan, pembangunan hunian informal menjadi lebih dominan dan semakin tidak terkendali. Kondisi ini memberikan dampak terhadap arus mobilitas. Seperti halnya wilayah perkotaan lainnya, jumlah kendaraan yang di kawasan Kalimalang terus bertambah namun tidak seimbang dengan luas jalan yang tersedia, sehingga kemacetan menjadi masalah yang harus dihadapi warga sehari-hari.



Sumber: Kajian Kelompok Studio Perancangan Kota 2021

Gambar 3. Kondisi Eksisting Kawasan Kalimalang

Di luar itu, persoalan kualitas lingkungan hidup di Kalimantan dipicu oleh berbagai faktor. Salah satunya adalah pembangunan infrastruktur seperti Tol Becakayu yang menyebabkan perubahan iklim mikro. Dampaknya dirasakan oleh warga sekitar tol karena lingkungan menjadi lebih panas dan berdebu. Maraknya permukiman tanpa perencanaan yang baik menyebabkan masalah seperti pencemaran sungai karena kurangnya sistem pembuangan yang memadai. Aktivitas usaha mikro, kecil, dan menengah (UMKM), seperti industri kecil dan usaha laundry di perumahan padat menyebabkan pencemaran lingkungan, khususnya air bersih. Di musim hujan, terutama pada saat curah hujan sangat tinggi, banjir telah menambah beban persoalan kawasan Kalimantan. Dengan demikian, urbanisasi di Kawasan Kalimantan membawa berbagai dampak negatif yang memerlukan perhatian serius dalam pengelolaan dan penanganannya, baik dari pemerintah maupun masyarakat setempat. Oleh sebab itu diperlukan upaya yang terintegrasi untuk mengatasi masalah-masalah tersebut demi menciptakan lingkungan yang lebih sehat dan berkelanjutan bagi semua penduduk Kawasan Kalimantan.

Ide Konsep Sharing untuk menata kembali kawasan Kalimantan

Melalui analisis skala mikro, kajian ini mencoba menerapkan konsep *sharing city* untuk wilayah yang berada di sisi utara Kalimantan. Kawasan perancangan dibatasi oleh (1) Bajir Kanal Timur di sisi utara; (2) Jalan Merak, Jalan Beo dan Jalan Kelurahan di sisi Selatan; (3) Sungai Sunter di sisi timur dan (4) Jalan Pahlawan Revolusi di sisi Barat. Penerapan konsep *Sharing City* dimungkinkan karena beberapa potensi embrio di kawasan terpilih yaitu:

- 1) Maraknya hunian masyarakat pendatang dalam bentuk kontrak dan kos (bukan hak milik) membuka peluang besar untuk praktik *sharing housing*. Dalam kondisi ini, dimungkinkan bagi masyarakat untuk berbagi fasilitas hunian seperti ruang tamu, dapur, atau bahkan kamar tidur, sehingga efisiensi pemanfaatan ruang dan sumber daya dapat tercapai.
- 2) Penggunaan jalan tidak hanya untuk lalu lintas kendaraan, tetapi juga untuk berbagai kegiatan seperti berjalan, bersepeda, piknik, dan bermain bola bagi anak-anak; yang membuka peluang untuk konsep *shared street*. Dengan membagi ruang jalan dengan berbagai pengguna, baik pejalan kaki maupun pengendara sepeda, akan menciptakan lingkungan yang lebih ramah dan berkelanjutan bagi semua pihak.
- 3) Titik-titik ruang hijau yang tersebar di perumahan formal juga memiliki potensi besar untuk dijadikan *agriculture park* yang dapat diakses oleh masyarakat luas. Dalam konsep ini, lahan hijau tersebut dapat dimanfaatkan untuk kegiatan pertanian perkotaan, seperti penanaman sayuran atau tanaman obat, yang dapat dinikmati dan diurus bersama oleh masyarakat sekitar. Hal ini tidak hanya mendukung ketahanan pangan lokal, tetapi juga memperkuat ikatan sosial antara warga kawasan.
- 4) Kajian yang dilakukan oleh Grab menunjukkan bahwa lebih dari 70% dari warga Jabodetabek yang melakukan perjalanan sendirian menggunakan kendaraan pribadi menyatakan tertarik untuk berbagi perjalanan sehingga mendapat perolehan ekstra untuk menutupi biaya bahan bakar. Selain itu program *GrabHitch* (Nebeng) yang dirancang oleh perusahaan transportasi online merupakan salah satu bentuk *shared mobility* yang dapat menekan biaya seperti bahan bakar dan depresiasi kendaraan.

Dengan memanfaatkan potensi-potensi tersebut, penerapan konsep *sharing* di Kawasan Kalimantan dapat menjadi salah satu solusi untuk meningkatkan kualitas

hidup dan membangun komunitas yang lebih inklusif serta berkelanjutan. Dengan mengacu buku “*Sharing Cities: A case for Truly Smart and Sustainable Cities*” (McLaren & Agyeman, 2015) ide perencanaan kembali kawasan Kalimalang sebagai *Sharing City* memiliki beberapa kelebihan yaitu:

1) Inklusivitas

Paradigma ‘*sharing*’ merupakan kesempatan besar untuk mempromosikan kesetaraan dan keadilan di lingkungan perkotaan, karena inti utama dari ‘*sharing city*’ adalah untuk meningkatkan sosial capital yang nanti akan berdampak bagi peningkatan pendapatan masyarakat. Hal ini dilakukan dengan menyediakan akses yang lebih terbuka untuk kebutuhan ekonomi terutama bagi kelompok kurang beruntung. *Sharing city* membantu membangun dan mempromosikan norma sosial yang berdasarkan prinsip keadilan dan koperasi.

2) Keberlanjutan

Sosok kota hadir sebagai ruang yang mewadahi sistem lingkungan, sosial dan ekonomi, namun kota juga mewarisi kehidupan kota yang dikelola secara efisien. Dengan demikian, kota menjadi bagian dari komunitas global yang memiliki keberagaman kultur, politik dan ekonomi; yang diterapkan melalui konsep *shared public space* (rumah sakit, sarana edukasi, dan penitipan anak), *shared infrastructure* (jalan, transportasi public, sanitasi, dan air bersih), serta *shared open space* (ruang hijau dan ruang publik). Konsep ini tidak hanya merepresentasikan *sustainability* melalui *green path*, namun melalui konteks spesifik berupa elemen-elemen kota secara koheren sehingga mampu menjamin pemenuhan kebutuhan sosial dan kesempatan ekonomi dalam batas-batas lingkungan kawasan yang membentuk satu kesatuan kinerja ekosistem.

3) Resiliensi

Resiliensi merupakan kemampuan untuk kembali beradaptasi (*bounce back*) setelah melalui krisis. Dalam hal ini aspek resiliensi dimaknai sebagai kemudahan akses terhadap kebutuhan dasar publik, termasuk infrastruktur, jasa dan makanan. Dalam konteks *sharing city* kawasan utara Kalimalang, resiliensi diwujudkan melalui pemerataan distribusi infrastruktur, ruang publik dan akses terhadap sumber ketersediaan makanan. Sebuah kajian mengatakan bahwa inisiatif yang berhubungan dengan lokalisasi makanan akan meningkatkan resiliensi sosial dan komunitas (Jeclicka, Danek, & Vavra, 2018). Dampak penerapan ‘*sharing*’ ini akan mendorong keberagaman penggunaan lahan, peningkatan hak produksi (peningkatan ketrampilan dalam hal pengelolaan *urban agriculture*), serta peningkatan hak transfer bagi masyarakat tidak mampu untuk mendapatkan makanan sehari-hari. Selain itu, keberagaman sumber merupakan upaya pencegahan kelangkaan pangan, karena ketersediaan makanan dipandang sebagai salah satu bentuk usaha untuk mendukung resiliensi kota.

4) Kepastian masa depan

Secara obyektif kota selalu memiliki visi dan agenda yang bertujuan untuk menghubungkan perkembangan kota saat ini dengan masa depan. Landasan visi kota ini dijalankan melalui peraturan yang didasari oleh prinsip hak dan kewajiban warga kota berlandaskan kesetaraan, hak asasi manusia, dan hukum. Peraturan dan kebijakan yang disusun bertujuan untuk memberdayakan segala segmen masyarakat, mendukung perkembangan berkelanjutan, mempromosikan keadilan, memastikan ketersediaan

kebutuhan dasar, akses terhadap transportasi, serta akses terhadap ruang publik yang aman.

ACTIVITIES STRATEGY & PROGRAM

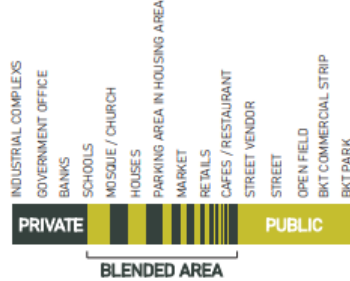
BLENDING PUBLIC-PRIVATE TERRITORY

Sharing in Kalimantan is going to be a blend of public and private territories that will effected in sharing spaces

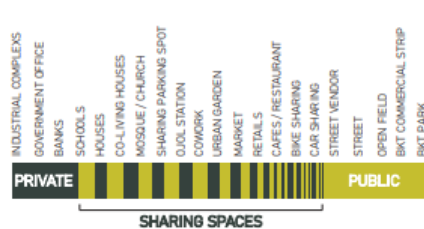
Public-private territory (Before)



Public-private territory (After)

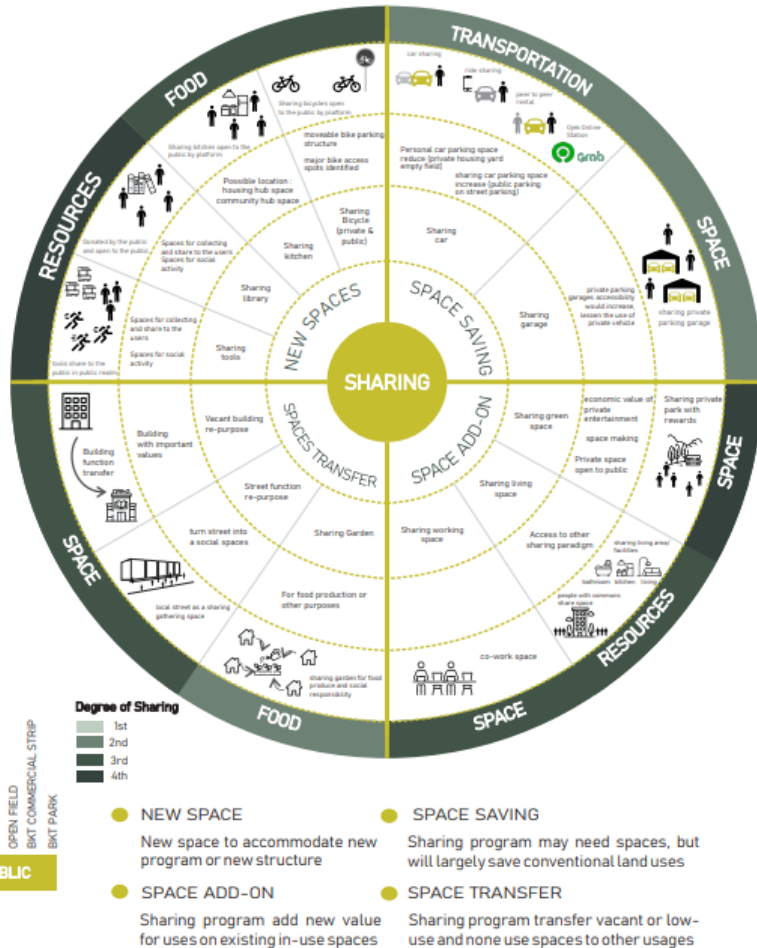


Public-private territory (After, with additional spaces)



BLENDING PUBLIC-PRIVATE PROGRAM

With this blended area, there's a few adjustment and addition to the spaces.



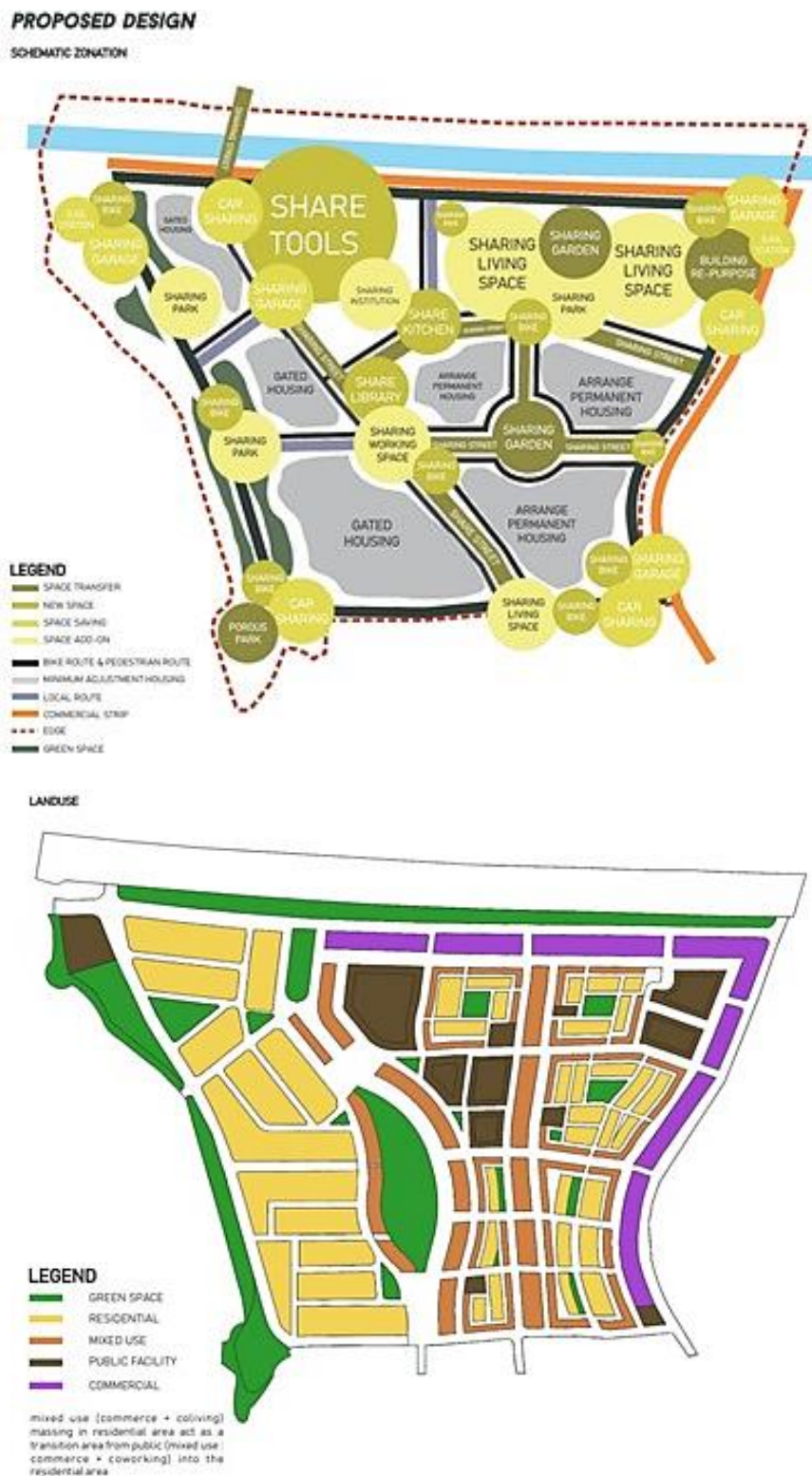
Sumber: Nyssa Iga Putri, 2024

Gambar 4. Diagram Penataan Wilayah Utara Kalimantan dengan Konsep *Sharing City* oleh McLaren & Agyeman, 2015

Visi dan Strategi *Sharing* dalam Merancang Kembali Kawasan Utara Kalimantan

Visi Pengembangan Kalimantan untuk menuju *Sharing City* adalah: (1) Inklusif: Mengintegrasikan program rekreasi di Kawasan Berwawasan Kota (BKT), menjadikan BKT sebagai 'green spine' yang menjadi area campuran antara ruang publik dan privat, yang dapat dinikmati oleh semua lapisan masyarakat; (2) Berkelanjutan: Memasukkan konsep *sharing* secara kompak ke lingkungan pemukiman untuk meningkatkan kegiatan berjalan kaki dan aktivitas bersepeda, sehingga mendukung gaya hidup sehat; (3) Ketahanan: Program seperti *urban garden*, tidak hanya disusun untuk keberagaman pasokan makanan dan meningkatkan kolaborasi masyarakat, tetapi juga sebagai titik pertemuan antara ruang publik dan privat sebagai upaya

untuk memperkuat ketahanan komunitas; (4) Aman: Mengatur skema penggunaan jalan yang memberikan prioritas kepada pejalan kaki dan pengendara sepeda dalam bentuk 'shared street' untuk menjaga keselamatan pengguna jalan.



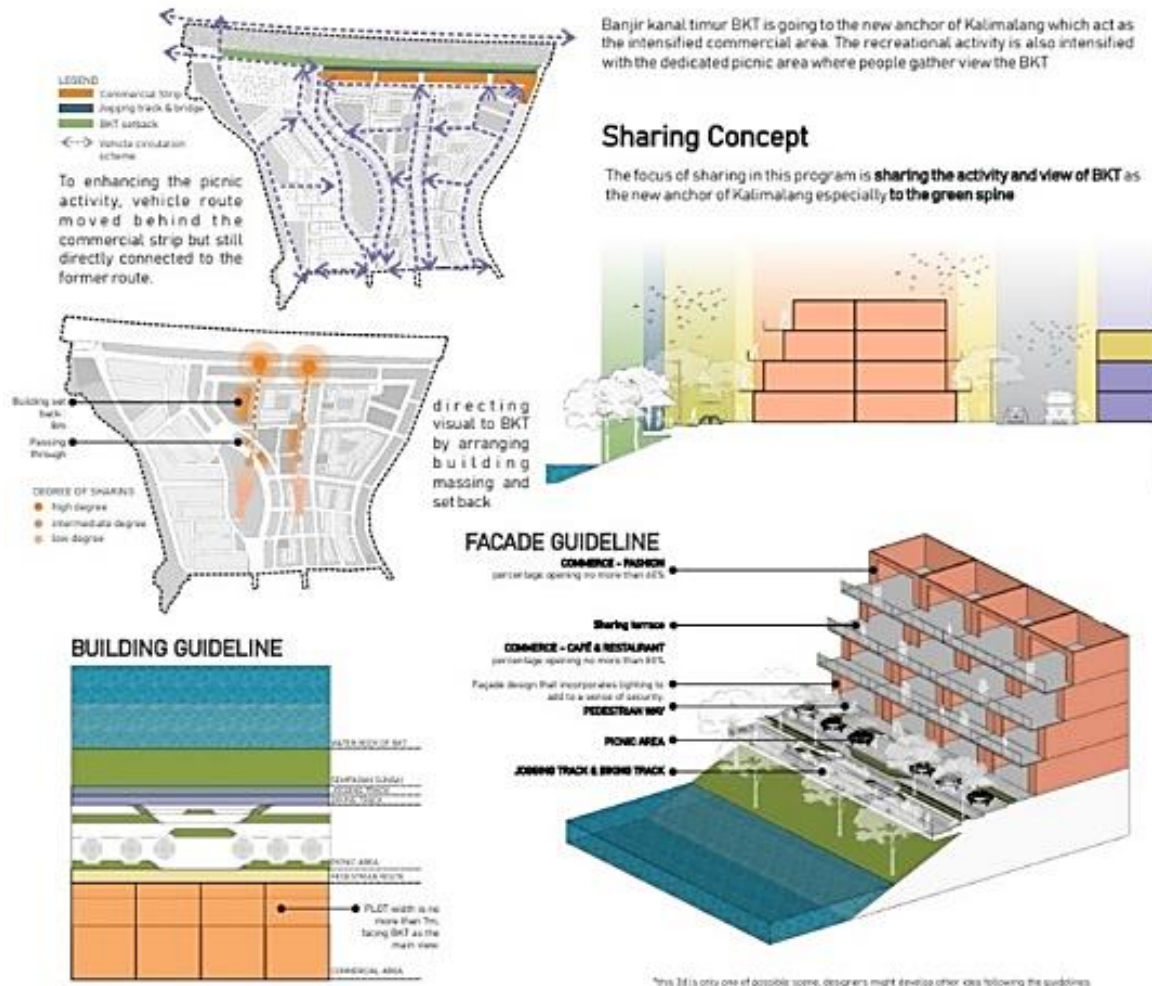
Sumber: Nyssa Iga Putri, 2024

Gambar 5. Strategi penataan Wilayah Utara Kalimantan

Strategi Pengembangan Kalimalang adalah: (1) Fokus pada fasilitas berbasis kepemilikan menjadi 'berbasis akses' di area-area yang memungkinkan terjadinya pertemuan seluruh warga; (2) Menambahkan aktivitas rekreasi untuk mengumpulkan orang dan mendorong interaksi sosial antar warga; (3) Mengembalikan fungsi utama jalan sebagai ruang 'berbagi' untuk membangun rasa komunitas antara pengguna jalan; (4) Melaksanakan program urban garden taman terbuka sekaligus sumber makanan bagi masyarakat, sehingga meningkatkan kesehatan dan kualitas lingkungan; (5) Menciptakan kawasan campuran (*mixed-used*) yang mengutamakan keberagaman aktivitas dan memperkaya pengalaman tinggal di Kawasan Kalimalang; (6) Menciptakan sistem mobilitas yang aman dan terhubung untuk semua warga, yang mendukung aksesibilitas dan kenyamanan berpindah dari satu tempat ke tempat lain di Kawasan Kalimalang.

SHARING SCHEME

• BANJIR KANAL TIMUR - NEW ANCHOR OF KALIMALANG



Sumber: Nyssa Iga Putri, 2024

Gambar 6. Skematik Desain Penataan Bantaran Banjir Kanal Timur

SHARING SCHEME

HOUSING

01 CO-LIVING HOUSING

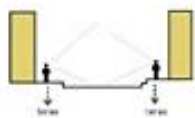
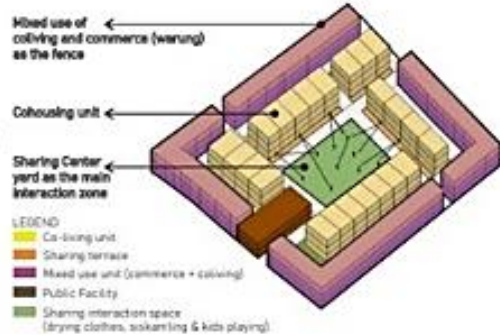
The whole concept of residential area were inspired by traditional village in Indonesia or "desa" where the people live in harmony with each other and strong sense of community.



Block grid size is no more than 140x100m. Smaller block aims to increase walkability of the user, while constantly providing destinations and attraction along the street.



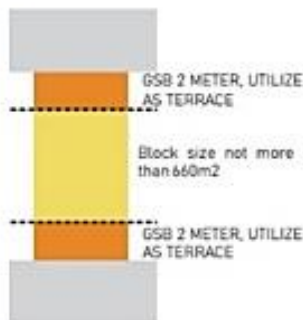
SHARING CONCEPT



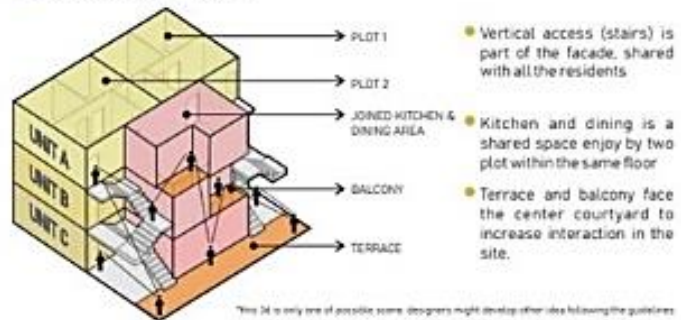
Terrace area in family houses act as the more public zone, allow the user to communicate with their neighbor.

BUILDING GUIDELINE

● PLOT SIZE



● PUBLIC AND PRIVATE REALM



*This is only one of possible some, designers might develop other idea following the guidelines

Sumber: Nyssa Iga Putri, 2024

Gambar 7. Skematik Desain Penataan Perumahan di Utara Kawasan Kalimalang

KESIMPULAN

Berkurangnya lahan pertanian di wilayah pinggiran kota Jakarta menunjukkan adanya peralihan fungsi lahan menjadi kawasan hunian perkotaan. Kalimalang, wilayah pinggiran Jakarta yang telah terkena dampak urbanisasi sejak era 1980an, kini kembali bertransformasi akibat pengembangan moda transportasi secara masif seperti Kereta Cepat Indonesia-China (KCIC), Trans Jakarta Non-BRT, LRT, dan Jalan Tol Becakayu. Akses yang mudah menuju Jakarta menjadikan Kalimalang sebagai pilihan hunian yang menarik bagi para pendatang yang bekerja di ibu kota. Namun, perkembangan ini juga membawa dampak negatif, seperti pencemaran lingkungan dan peningkatan populasi yang melebihi kapasitas daya dukung lahan.

Perkembangan kota yang tidak terkontrol di Kalimalang telah menyebabkan masalah lingkungan yang serius, termasuk banjir, pencemaran air, dan penurunan kualitas udara. Sejak masa Kalimalang sebagai embrio permukiman, infrastruktur

yang tidak memadai memperparah masalah perkotaan di wilayah ini. Pencemaran sungai yang disebabkan oleh limbah domestik dan non-domestik serta kurangnya sistem pengelolaan limbah oleh aktivitas usaha mikro, kecil, dan menengah (UMKM) juga turut berkontribusi terhadap pencemaran lingkungan.

Kajian ini menunjukkan bahwa dalam menghadapi persoalan di Kalimantan, penerapan konsep *Sharing City* berpotensi meningkatkan efisiensi penggunaan ruang dan sumber daya, memperkuat ikatan sosial, dan membangun komunitas yang lebih inklusif dan berkelanjutan. Dengan strategi yang tepat, Kalimantan dapat berkembang menjadi kawasan yang aman, resilien, dan berkelanjutan.

Konsep *Sharing City* merupakan pendekatan yang sesuai dengan *Sustainable Development Goals* (SDGs) sebagai tujuan utama dalam pengembangan kota yang aman, inklusif, tangguh, dan berkelanjutan. Embrio aktivitas *sharing* sudah mulai muncul di Kawasan Kalimantan, sehingga dengan menerapkan pendekatan *Sharing City*, maka isu-isu yang dihadapi oleh kawasan Kalimantan dalam mengantisipasi perkembangan kota yang semakin tidak terkendali dapat diatasi.

Penerapan prinsip *Sharing City* di Kalimantan dapat meliputi pemanfaatan bersama ruang publik, transportasi berbasis komunitas, dan fasilitas umum yang dapat diakses oleh semua lapisan masyarakat. Hal ini tidak hanya akan meningkatkan efisiensi penggunaan sumber daya, tetapi juga memperkuat kohesi sosial dan partisipasi warga dalam proses pembangunan. Dengan demikian, pendekatan ini berpotensi menciptakan lingkungan yang lebih harmonis dan berkelanjutan, sekaligus menjawab tantangan urbanisasi yang semakin kompleks.

Kajian ini masih terfokus kepada ide penerapan *sharing city* dalam konteks rancangan kota secara konseptual. Kajian berikut yang perlu dilakukan adalah ide desain seperti apa yang bisa diberlakukan untuk menerapkan aturan pembagian ruang publik dan privat di kawasan residensial, terutama pembagian ruang dan pemanfaatan fasilitas yang dapat diakses: (a) secara terbuka oleh publik, (b) secara komunal di antara pemilik properti, dan (c) secara privat atau hanya oleh pemilik properti.

Selain melalui perbaikan infrastruktur dan pemberdayaan ruang publik, syarat utama prinsip penerapan *Sharing City* adalah memberdayakan seluruh komponen *stakeholder* untuk meningkatkan kolaborasi. Untuk itu diperlukan kajian-kajian di luar aspek desain fisik antara lain tentang: (1) Partisipasi Komunitas: bagaimana melibatkan komunitas secara aktif dalam proses perencanaan dan implementasi *sharing city* misalnya melalui pertemuan komunitas, forum diskusi, atau platform daring yang memungkinkan warga untuk berbagi gagasan, masukan, dan keprihatinan mereka terhadap lingkungan hidup mereka sendiri; (2) Kemitraan Publik-Swasta: bagaimana cara membangun kemitraan strategis antara pemerintah, sektor swasta, dan organisasi non-profit. Apakah dimungkinkan untuk memberikan insentif bagi perusahaan swasta untuk berkontribusi pada inisiatif *Sharing City*, seperti memberikan akses ke infrastruktur atau teknologi yang diperlukan; (3) Pendidikan dan Pelatihan: Bagaimana cara memberdayakan masyarakat dengan pengetahuan dan keterampilan yang diperlukan untuk berpartisipasi dalam ekonomi berbagi (*sharing economy*); misalnya melalui program pelatihan tentang teknologi digital, kewirausahaan sosial, atau praktik tentang lingkungan berkelanjutan.

Pada akhirnya, perbaikan kawasan kota tidak hanya cukup mengandalkan pemerintah sendirian. Pemerintah daerah sering kali memiliki keterbatasan dalam hal sumber daya finansial, teknis, dan manusia untuk mengatasi semua masalah perkotaan secara mandiri. Masalah perkotaan juga seringkali kompleks dan multidimensional, melibatkan berbagai aspek seperti transportasi, perumahan, lingkungan, dan ekonomi. Karena itu keterlibatan berbagai pemangku kepentingan

dapat membawa beragam perspektif sangat diperlukan untuk merancang solusi yang holistik dan efektif. Dengan demikian, konsep *Sharing City* di wilayah Utara Kalimantan yang diusulkan dalam makalah ini merupakan langkah yang sangat awal namun signifikan dalam menciptakan kota yang lebih aman, inklusif, tangguh, dan berkelanjutan.

DAFTAR PUSTAKA

- Asyiwati, Julia. dan Oktavya, Nur Eka. 2014. **Strategi Pengendalian Pemanfaatan Lahan Sekitar Kawasan Kalimantan Kota Bekasi Secara Berkelanjutan.** Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota, Vol.14 No.1. Bandung.
- Belkl, Russel, John Deighton. 2010. **Sharing.** Journal of Consumer Research 36, no. 5. 715-34. doi:10.1086/612649.
- Botsman, R., & Rogers, R. 2010. **What's mine is yours: The rise of collaborative consumption.** HarperBusiness. New York.
- David, Paul A. 2005. **From Keeping 'Nature's Secrets' to the Institutionalization of 'Open Science.'** In **CODE: Collaborative Ownership and the Digital Economy**, ed. Rishab Aiyer Ghosh, Cambridge. MIT Press, 85-108. Massucetes.
- Hunt, Robert C. 2005. **"One-Way Economic Transfers,"** in **A Handbook of Economic Anthropology**, ed. James G. Carrier: Elgar, 290–301. Cheltenham, UK.
- Jeclicka, P., Danek, P., & Vavra, J. 2018. **Rethinking resilience: home gardening, food sharing and everyday resistance.** Canadian Journal of Development Studies.
- John, Nicholas A. 2013. **The Social Logics of Sharing, The Communication Review**, 16:3, halaman 113-131. DOI: 10.1080/10714421.2013.807119).
- Katrini, E. 2018. **Sharing Culture: On Definitions, values, and emergence.** **The Sociological Review Monographs**, 425-446.
- Kuswartojo, Tjuk. 2019. **KACA Bengkulu: Perkembangan Habitat Manusia di Indonesia.** Ukara Lawang Buana. Jakarta.
- Lofland, L. 1998. **The Public Realm: Exploring The City's Quintessential Social Territory.** Aldine de Gruyete. New York.
- McLaren, D., & Agyeman, J. 2015. **Sharing Cities: A case for Truly Smart and Sustainable Cities.** The MIT Press. Massachusetts.
- Nicholas A. John. 2013. **The Social Logics of Sharing, The Communication Review**, 16:3, 113-131. DOI: 10.1080/10714421.2013.807119. Rourledge. UK.
- Pravitasari, A. E., Saizen, I., Tsutsumida, N., Rustiadi, E., & Pribadi, D. 2015. **Locally Spatially Dependent Driving Forces of Urban Expansion in an Emerging Asian Megacity: The Case of Greater Jakarta (Jabodetabek).** Journal of Sustainable Development: Vol.8, No: 1. Canadian Center of Science and Education. Canada.

- Price, J. 1975. **Sharing: The Integration of Intimate Economies.** In *Anthrologica, New Series*, Vol.17 No.1, 3-27. Canadian Anthropology Society.
- Project for Public Space. 2007. **What is Placemaking? Project for Public Space.** Diakses melalui: <https://www.pps.org/article/what-is-placemaking>
- Shove, E., Pantzar, M., & Wattson, M. 2012. **The dynamics of Social Practice: Everyday life and how it changes.** Sage Publications. London.
- United Nation. (2018). **United Nations Environment Programme, The Waight of Cities.** Diakses melalui: <https://www.unenvironment.org/news-and-stories/>; <https://www.unenvironment.org/news-and-stories/>.