



KAJIAN HAK WARGA KAMPUNG POJOK JAKARTA AKAN AKSES TRANSPORTASI

Ika Rosantiningasih¹, Lin Yola²

Pascasarjana Kajian Pengembangan Perkotaan, Sekolah Kajian
Stratejik dan Global, Universitas Indonesia^{1,2}

Email: ika.rosantiningasih@ui.ac.id¹, Email lin.yola@ui.ac.id²

Abstract

Muara Baru is situated at the North Coast of Jakarta that is densely populated and slum. Muara Baru area includes Kampung Pojok, Kampung Rumah Pompa and Rusunawa Waduk Pluit. The current issues are the lack of adequate access to the nearest main road, the pedestrian paths, and public transportation. This study aims to examine how dwellers of Muara Baru obtain their accessibility rights as citizens of the city to reach other areas in DKI Jakarta, how do dwellers of Muara Baru access transportation to the city center and how is it appropriate. The research approach uses descriptive qualitative methods in the form of case studies, field observation, and analysis using google maps and jakartasatu maps. The results of this study emphasize that in accessing public transportation to the city center, currently dwellers of coastal Muara Baru need a change of mode with a distance of up to 2 hours and a distance of around 14 KM. The transportation provided by the government is inadequate because the route coverage and quantity of Transjakarta bus is still limited, and also not served by JAKLINGKO to connect to other public places, the current issue is lacking of accessibility presents the poor access rights for residents to the city. The government needs to further review public needs of access and activities accommodation for more comfortable and affordable.

Keywords: *Kampung Pojok, Transportation access, The right of city residents*

Abstrak

Kawasan Muara Baru merupakan sebuah kawasan di pesisir utara Jakarta yang dihuni padat penduduk dan cenderung kumuh, mereka terdiri atas warga Kampung Pojok, warga Kampung Rumah Pompa serta warga Rusunawa Waduk Pluit. Permasalahan yang terjadi adalah belum terpenuhinya akses yang layak untuk menuju jalan raya terdekat, tidak adanya jalur pedestrian, hingga minim akses transportasi publik. Penelitian ini bertujuan untuk mengkaji hak warga Muara Baru dalam memperoleh aksesibilitas menjangkau wilayah lain di DKI Jakarta, akses transportasi ke pusat kota dan kelayakannya. Pendekatan penelitian menggunakan metode kualitatif deskriptif berupa studi kasus, pengamatan langsung, observasi dan analisis menggunakan google maps dan peta jakartasatu. Hasil penelitian menunjukkan bahwa akses transportasi publik warga pesisir Muara Baru ke pusat kota memerlukan penggantian moda dengan jarak tempuh hingga 2 jam serta jarak tempuh sekitar 14 KM. Transportasi yang disediakan pemerintah belum memadai karena masih minimnya jangkauan rute serta armada bus Transjakarta, dan belum terlayani oleh jaklingko sebagai penghubung ke tempat publik lainnya, minimnya aksesibilitas yang dimiliki saat ini yang membuat warga belum memperoleh hak



aksesibilitasnya sebagai warga kota. Pemerintah perlu mengkaji kembali kebutuhan akses publik serta kegiatan yang diakomodir didalamnya agar kawasan tersebut dapat lebih terjangkau.

Kata kunci: Kampung Pojok, akses transportasi, hak warga kota.

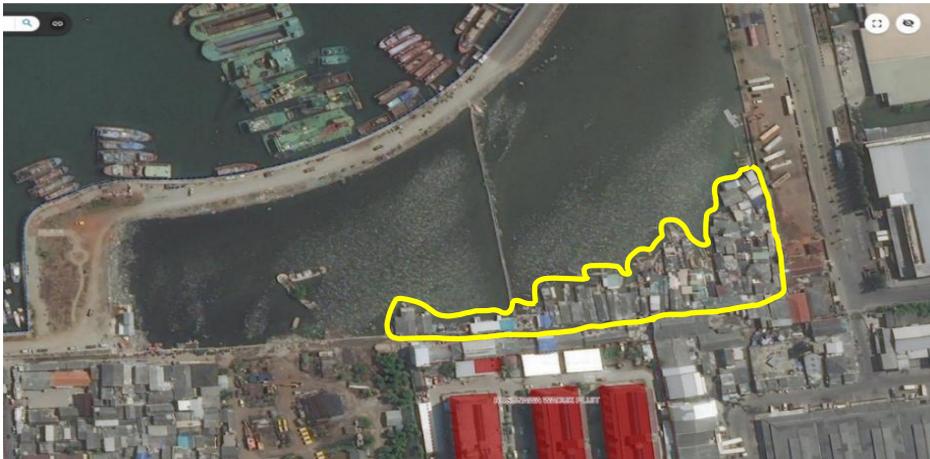
PENDAHULUAN

Kawasan Muara Baru merupakan sebuah kawasan di pesisir utara Jakarta yang dihuni oleh banyak penduduk, mereka tinggal pada hunian yang padat dan cenderung kumuh, jauh dari kata layak. Masyarakat yang tinggal disana terdiri atas 3 lokasi hunian, antara lain : 1) warga penghuni Rusunawa Waduk Pluit yang merupakan relokasi dari sebagian warga tepian Waduk Pluit dan warga Kampung Akuarium; 2) warga Kampung Pojok; 3) serta warga Kampung Rumah Pompa. Sebagian besar dari mereka merupakan warga asli kawasan tersebut yang bermata pencaharian sebagai nelayan tradisional yang memarkirkan kapal mereka di perairan tanggul *National Capital Integrated Coastal Development (NCICD)* serta pelabuhan perikanan Nizam Zachman, sedangkan sebagian lainnya merupakan pendatang yang bekerja sebagai pekerja pabrik industri dan pergudangan di pelabuhan perikanan samudera Nizam Zachman (PPS Nizam Zachman) dan sebagian lainnya berdagang di pasar ikan dan pasar Muara Baru.

Wilayah hunian Rusunawa Waduk Pluit dan Kampung Rumah Pompa berada di daratan tepi tanggul, namun Kampung Pojok berdiri diatas perairan teluk Jakarta, berada di sisi antar tanggul pertama dan tanggul kedua *NCICD*. Rusunawa Waduk Pluit walaupun dibangun oleh pemerintah provinsi DKI Jakarta namun kondisi saat ini terlihat kumuh, begitu juga dengan Kampung Rumah Pompa sangat kumuh, terlihat dari kerapatan antar bangunan, bentuk bangunan yang tidak beraturan dan tidak terawat, serta akses yang tergenang air dan

dipenuhi sampah. Terlebih lagi pada area Kampung Pojok yang merupakan area liar dan kumuh, kekumuhan dapat dilihat pada banyaknya sampah disekeliling rumah mereka, material bangunan yang tidak permanen, kerapatan bangunan, juga akses jalan yang hanya seadanya terbuat dari bambu-kayu-triplek-seng, Kampung Rumah Pompa ini dapat di akses melalui jalan dari Kampung Rumah Pompa, dari jalan tembus Rusunawa Waduk Pluit, serta dari parkir bus karyawan PPS Nizam Zachman.

Gambar 1. Area Lahan Kampung Pojok Muara Baru (kawasan kajian bertanda garis kuning) yang berada pada perairan teluk Jakarta



Sumber: website jakartasatu.jakarta.go.id (2022)

Permasalahan yang terjadi adalah bagi warga yang tinggal dilingkungan baik Rusunawa Waduk Pluit, Kampung Rumah Pompa, Kampung Pojok, mereka belum mendapat akses yang layak, mereka dihuni oleh banyak penduduk, namun akses jalan dari hunian mereka ke jalan raya terdekat (Jl. Muara Muara Baru ujung gedung pompa) cukup jauh dan jalan penghubung tersebut tergenang air, hanya berupa jalan tanah, dan dipenuhi sampah, terlebih lagi bila menuju

jalan utama yaitu Jl. Muara Baru, mereka perlu menempuh dengan berjalan kaki tanpa adanya jalur untuk mereka berjalan seperti trotoar. Di Jl. Muara Baru tersebut beberapa rute kendaraan umum dapat diakses. Akses terdekat dapat diperoleh dengan bus Transjakarta yang hanya berupa 1 rute yaitu Rusunawa Waduk Pluit-Rusunawa Marunda, itupun hanya diakses setiap 2 jam setiap harinya, tanpa ada rute lainnya. Semestinya mereka juga sebagai warga kota Jakarta berhak untuk memperoleh akses yang lebih layak dan terjangkau.

Definisi aksesibilitas dari Kamus besar bahasa Indonesia (KBBI) adalah hal dapat dijadikan akses; keterkaitan. Lebih lanjut oleh (Pinky, 2018) dijelaskan bahwa aksesibilitas adalah suatu ukuran atau kemudahan orang mencapai tujuan dalam perjalanannya, aksesibilitas akan menentukan karakter sistem transportasi juga mempengaruhi lokasi kegiatan atau tata guna lahan. Sedangkan hak menurut KBBI adalah kekuasaan yang benar atas sesuatu atau untuk menuntuk sesuatu. Hak atas kota hanya dapat dibentuk sebagai hak untuk mengubah dan memperbarui kehidupan perkotaan (Lefebvre, 1996).

Dijelaskan dalam (Kadarisman et al., 2015) bahwa berdasarkan UU No 13 tahun 2003 tentang ketenagakerjaan, diatur mengenai standar hidup layak, yang diatur lebih rinci pada Keputusan menteri tenaga kerja No.13 Tahun 2012 tentang perubahan penghitungan kebutuhan hidup layak. Salah satu komponen yang termasuk dalam standar kebutuhan hidup layak adalah transportasi yaitu berupa transportasi kerja dengan angkutan umum, sehingga dalam pemenuhan kehidupan sehari-harinya dalam mencari nafkah maka perlu didukung oleh kemudahan mengakses transportasi publik yang disediakan oleh pemerintah.

Menurut Chris Butler (Butler, 2012) Lefebvre juga membahas teori tentang ruang dan sejarah spasial dalam memberikan penjelasan



mengenai hubungan sosial kontemporer dan pembentukan pemikiran institusional yang mengarah pada abstraksi yang dibingkai dan diperparah oleh logika visualisasi. Dalam hal ini bagaimana institusi yang memiliki otoritas melihat kepentingan visual yang berada di pusat dan pinggiran, di mana Kampung Pojok berada di pinggiran Kota Jakarta. Jika melihat pada kondisi perumahan rakyat di masa kolonial, Abidin Kusno (Kusno 2012) secara singkat menyimpulkan dari kajian Frederik Colombijn tentang perumahan bagi rakyat kelas bawah, pemerintah kolonial Hindia Belanda enggan membangunnya sebab, "perumahan umum kolonial terlalu mahal untuk masyarakat berpenghasilan rendah, terlalu kecil untuk memberikan dampak yang besar, dan dengan desain yang tidak praktis untuk masyarakat berpenghasilan rendah." Hal ini bisa juga menjadi sudut pandang pemerintah kota dalam mengurangi beban pembiayaan perkotaan sehingga mengabaikan hak kelompok marjinal perkotaan dalam memperoleh akses yang layak.

Penelitian ini mengkaji bagaimana cara warga Kampung Pojok, Kampung Rumah Pompa, dan Rusunawa Waduk Pluit yang kumuh-padat dan terletak di kawasan pesisir area Muara Baru, Penjaringan, Jakarta Utara dalam upayanya memperoleh hak aksesibilitas yang layak bagi warga kota kelompok marjinal untuk menjangkau wilayah lain di DKI Jakarta.

Kami harap manfaat penelitian ini bermanfaat sebagai rujukan dalam kebijakan pengelolaan kota, khususnya untuk kelompok masyarakat marjinal agar mendapatkan penyediaan akses yang layak sebagai hak dasar bagi warganya.

METODE PENELITIAN



Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif deskriptif berupa studi kasus, berusaha menjelaskan gambaran aksesibilitas warga pesisir Muara Baru dalam menjalankan aktivitas kesehariannya untuk memenuhi kebutuhan ekonomi, beraktivitas sosial, serta berekreasi. Pengumpulan data menggunakan 3 teknik yaitu observasi lapangan dengan turun langsung ke lokasi penelitian pada 5 Oktober 2022 dan 3 Desember 2022 dan melakukan wawancara terhadap 2 orang informan yang merupakan warga pada lokasi penelitian untuk memperoleh data primer. Kemudian penelitian juga ditunjang oleh data sekunder yang diperoleh dari tinjauan literatur berbagai teori dan pengkajian aksesibilitas dengan menggunakan beberapa peta dari google maps dan peta Jakartasatu pada portal jakartasatu.jakarta.go.id yang merupakan peta integrasi berbagai data yang disediakan oleh pemerintah provinsi DKI Jakarta.

TINJAUAN LITERATUR

Kota bisa menjadi objek, kota juga bisa menjadi kata benda, kota bisa juga menjadi suatu wilayah administrative (Kuswartojo, 2019). Kota adalah pusat dari kegiatan ekonomi, pemerintahan, politik, dan sosial sehingga membuat perkembangan di segala bidang seperti pembangunan fisik kota, yaitu bangunan-bangunan yang mempunyai fungsi-fungsi tertentu dan juga pembangunan manusianya yang tinggal di kota maupun yang beraktivitas dengan keahlian maupun kemakmuran (Koestoer, 2011). Menurut Freeman (1974) dalam (Koestoer, 2011) kota memiliki 4 hal utama antara lain : 1) Menyediakan fasilitas perdagangan; 2) Menyediakan lahan usaha; 3) Membuka kemungkinan usaha jasa; 4) Memiliki kegiatan industri. Keempat hal tersebut membuat kota menarik bagi penduduk lokal dan pendatang.



Jakarta sebagai ibukota negara dan pusat berbagai aktivitas seperti ekonomi, perdagangan, jasa, industri, pendidikan menarik bagi penduduk asli Jakarta maupun para pendatang. Arus urbanisasi terus meningkat dari tahun ke tahun sehingga Jakarta menjadi sangat padat oleh penduduk. Meningkatnya jumlah penduduk berhubungan dengan meningkatnya penyediaan sarana prasarana dan fasilitas kota, yang secara otomatis mempengaruhi perkembangan kota (Rutz, 1987). Pertambahan penduduk menyebabkan meningkatnya keperluan pada sumberdaya tanah (Koestoer, 2007). Pertambahan permukiman penduduk menyebar ke berbagai arah hingga ke tepian kota, Bagi masyarakat marjinal kebutuhan akan hunian juga dirasakan oleh mereka, sehingga tercipta permukiman padat penduduk, yang bukan hanya kumuh namun juga banyak permukiman liar.

Permukiman dalam buku Ekistics dapat diartikan sebagai "Human Settlements" yang merupakan hunian untuk manusia yang bertujuan untuk memenuhi kebutuhan hidup manusia untuk berkehidupan. Ekistics merupakan ilmu tentang permukiman yang tidak hanya terbatas membahas manusia, namun juga alam, lingkungan, masyarakat, serta jaringan (Doxiadis, 1967).

Sebagai kota yang padat, Jakarta juga memerlukan akses yang layak bagi seluruh warganya. Aksesibilitas mengacu pada kemampuan individu untuk berpartisipasi dalam atau kegiatan yang diinginkan untuk kesejahteraan umat manusia. Sehingga perlu gagasan untuk membangun kota yang mudah diakses sebagai bagian dari pembangunan SDG's membangun kota inklusif dan berkontribusi pada keberlanjutan sosial. Selain itu, kota yang mudah diakses harus memiliki infrastruktur sosial infrastruktur sosial yang memungkinkan kesetaraan sosial (termasuk keterjangkauan) dan institusi formal dan informal bagi individu untuk



berkembang, serta sistem kekuasaan dan serta sistem kekuasaan dan keadilan untuk membuatnya dapat diakses (Waters, 2016).

Pada penelitian berjudul "Entitas Permukiman Kumuh di Wilayah Pesisir" menjelaskan bagaimana kondisi permukiman kumuh, dari segi sosial-ekonomi dan lingkungan fisik, dimana sebagian besar bermata pencaharian sebagai nelayan (Christiawan et al., 2017). Sebagai nelayan, mereka menggantungkan kehidupan pada sumber daya laut, sehingga kehidupan mereka kurang sejahtera, bahkan cenderung miskin. Kemiskinan nelayan tidak hanya terlepas dari individu masing-masing nelayan namun juga dipengaruhi lingkungan sekitar (Retnowati, 2011).

Sarosa dalam bukunya "Kota untuk semua" (Sarosa, 2020) menjadi tolak ukur dari penelitian ini. Dalam buku tersebut dibahas bahwa setiap warga memiliki hak atas kota dimana mereka memiliki hak dan peluang yang sama untuk memperoleh penghidupan yang lebih baik di kota serta memiliki hak yang sama untuk mengambil manfaat dari keberadaan kota beserta fungsinya, berkaitan dengan penelitian ini mengacu pada salah satu karakteristik "kota untuk semua" yaitu ramah terhadap kaum miskin, karena masyarakat yang tinggal di pesisir Muara Baru pada hunian padat dan kumuh dapat termasuk dalam kategori miskin. Pada buku ini pun dibahas mengenai Kota yang menerapkan *Sustainable Development Goal's* (SDG's), salah satunya SDG's-11 Kota dan Permukiman yang berkelanjutan, diantaranya membahas mengenai diperlukannya transportasi umum yang layak, terjangkau dan terkoneksi serta tata ruang dan rancang kota berupa ramah terhadap pedestrian.

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. KONDISI EKSISTING PESISIR MUARA BARU

Kampung Pojok, Kampung Rumah Pompa, dan juga Rusunawa Waduk Pluit berada dalam 1 kawasan yang sama yaitu di pesisir Muara Baru dengan lokasi di pesisir utara Jakarta. Karena karakteristik lokasi dan mata pencaharian masyarakatnya, maka memiliki pola transportasi yang berbeda dengan daerah lainnya di daratan. Bukan hanya membutuhkan akses transportasi darat, mereka juga memerlukan transportasi laut untuk menjangkau lokasi parkir kapal sebagai alat mata pencaharian mereka. Pada artikel ini akan difokuskan pada akses dari Kampung Pojok.

Berdasarkan wawancara dengan informan yang merupakan warga Kampung Pojok yaitu Bu "N" [wawancara tatap muka (atau wawancara pribadi), Sabtu / 3 Desember 2022] yang merupakan ibu rumah tangga berusia sekitar 50 tahun dan telah menempati kampung Pojok selama lebih dari 20 tahun dengan anaknya bekerja di Pelabuhan Perikanan Samudera (PPS) Nizam Zachman, serta mba "R" [wawancara tatap muka (atau wawancara pribadi), Sabtu / 3 Desember 2022] yang merupakan mahasiswi berusia awal 20 tahunan dan tinggal di Kampung Pojok selama belasan tahun, memiliki keluarga yang tinggal di Rusunawa Waduk Pluit. Menurut informasi dari mereka bahwa mata pencaharian penduduk asli bagi sebagian besar warga Kampung Pojok merupakan nelayan, lainnya bekerja di PPS Nizam Zachman, selain itu pendatang yang tinggal di lokasi ini merupakan pekerja di PPS Nizam Zachman maupun bekerja di Pasar Ikan Muara Baru.

Pada lokasi ini, semula terdapat jembatan penghubung dari daratan ke tanggul *National Capital Integrated Coastal Development* (NCICD), namun karena banjir rob menghancurkan jembatan tersebut sehingga akses terputus, sehingga mereka hanya mengandalkan

perahu sebagai alat transportasinya karena jarak tempuh yang lebih dekat dibandingkan akses darat yang perlu memutar. Secara spesifik, akses transportasi darat untuk Kampung Rumah Pempa, Rusunawa Waduk Pluit dan juga Kampung Pojok Muara Baru ke jalan raya (Jl. Muara Baru) dapat diakses menggunakan beberapa rute seperti terlihat pada gambar (2), akses yang paling sering digunakan yaitu melalui Rusunawa waduk pluit walau hanya berupa 1 akses kecil yang hanya dapat dilalui pejalan kaki. Warga Kampung Pojok menggunakan fasilitas alamat Rusunawa Waduk Pluit untuk pemesanan kendaraan online, pengantaran barang, maupun untuk mengakses transportasi publik berupa bus Transjakarta yang melayani rute Rusunawa Waduk Pluit – Rusunawa Marunda.

Gambar 2. Semua Akses Kampung Pojok Muara



Sumber: Citra satelit dari google maps (2022)

Area garis kuning menunjukkan lokasi Kampung Pojok Muara Baru. Tanda panah merah menunjukkan arah akses menuju Kampung Pojok Muara Baru. A. Menunjukkan akses dari kawasan PPS Nizam Zachman; B. Menunjukkan akses dari Rusunawa Waduk Pluit; C. Menunjukkan akses dari Kampung Rumah Pempa.; D. Menunjukkan

akses dari tanggul NCICD berupa jembatan yang saat ini sudah rusak diterjang banjir rob.

Gambar 3. Akses masuk menuju Kampung Pojok Muara Baru dari kawasan Pelabuhan Perikanan Samudera Nizam Zachman



Sumber: Dokumentasi pribadi penulis (2022)

Gambar 4. Akses menggunakan perahu bagi nelayan yang tinggal di Kampung Pojok menuju kapal yang berada di seberang tanggul NCICD. Akses jembatan sudah rusak diterjang ombak banjir rob.



Sumber: Dokumentasi pribadi penulis (2022)

Gambar 5. Akses keluar masuk Kampung Pojok Muara Baru dari sisi jalan Kampung Rumah Pompa





Sumber: Dokumentasi pribadi penulis (2022)

Walaupun warga Kampung Pojok Muara Baru termasuk kategori masyarakat marjinal, namun mereka juga bisa memiliki kendaraan pribadi, yang diparkirkan menumpang di Rusunawa Waduk Pluit, maupun di parkiran kawasan Nizam Zachman. Berdasarkan hasil wawancara dengan dua orang informan yaitu berinisial Bu "N" dan Mba "R", diketahui bahwa mereka dapat dengan mudah mengakses belanja online maupun memesan transportasi online dengan menumpang alamat pada warga Rusunawa Waduk Pluit bagi warga yang memiliki sanak keluarga dan tetangga yang tinggal di Rusunawa tersebut, namun akan kesulitan bagi mereka yang tidak memiliki keluarga yang tinggal di Rusunawa Waduk Pluit dikarenakan ketidakmudahan akses. Mereka mengeluhkan agar Pemerintah dapat memberikan tempat tinggal yang lebih layak untuk mereka seperti yang dilakukan pemerintah beberapa tahun silam sehingga mereka dapat memperoleh hak sebagai warga Jakarta untuk hidup dengan layak dan nyaman. Apapun kondisi mereka, dengan mereka tinggal di DKI Jakarta, selama memiliki KTP DKI Jakarta maka mereka diakui sebagai penduduk DKI Jakarta yang memiliki hak sama seperti warga kota lainnya, salah satunya berupa kemudahan-keterjangkauan dalam memperoleh pelayanan transportasi publik.

Situasi tersebut menunjukkan bahwa kota merupakan tempat munculnya inovasi untuk mengatasi permasalahan sosial warganya sebagai tempat lahirnya inovasi yang untuk memberikan solusi alternatif dalam mengatasi masalah seperti perubahan iklim, polusi

udara dan suara, energi yang tidak berkelanjutan, dan mobilitas (Holscher, 2018).

Gambar 6. Akses berupa gang didalam Kampung Pojok Muara Baru



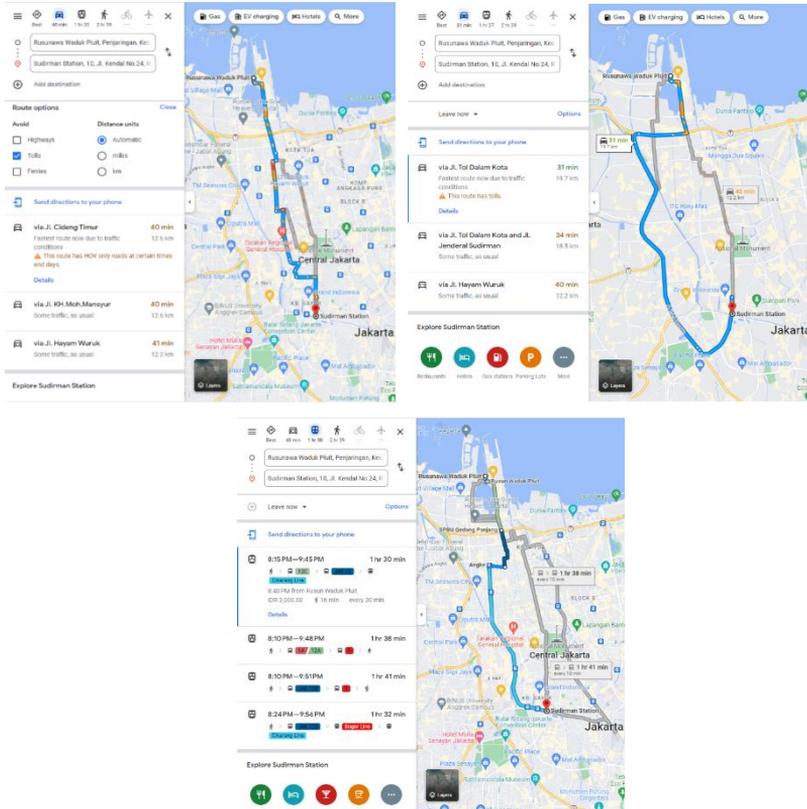
Sumber: Dokumentasi pribadi penulis (2022)

B. AKSES TERHADAP TRANSPORTASI PUBLIK

Dalam mengakses transportasi publik, saat ini warga pesisir Muara Baru seperti warga Kampung Rumah Pompa, warga Kampung Pojok dan warga Rusunawa Waduk Pluit masih cukup kesulitan, karena sebagai contoh untuk dapat mengakses ke tengah kota seperti Stasiun Sudirman maupun Monas, warga perlu menjangkaunya dengan berganti beberapa moda transportasi, diselingi juga dengan berjalan kaki untuk menuju perpindahan moda transportasi tersebut. Jarak yang ditempuh pun sangat jauh sekitar 12-14 KM, dengan waktu tempuh sekitar 30 menit hingga 2 jam tergantung moda transportasi yang digunakan dengan mengacu pada aplikasi rute perjalanan menggunakan google maps. Sehingga selama ini mereka paling sering mengandalkan kendaraan pribadi seperti motor. Bagi warga yang tinggal di Kampung Pojok, mereka

biasanya menumpang kepada tetangga atau kerabat mereka di Rusunawa Wдук Pluit untuk faktor keamanan.

Gambar 7. Berbagai alternatif mode perjalanan dengan waktu tempuh dan jarak tempuh dari Muara Baru ke tengah kota sebagai contoh Stasiun Sudirman



Sumber: aplikasi google maps (2022)

Warga Kampung Pojok dan sekitarnya belum memperoleh hak yang sama seperti warga kota Jakarta di wilayah lain. Sebagai contoh fasilitas bus Transjakarta yang semestinya berfungsi secara optimal pada kenyataannya belum memadai karena 1) jumlah armada bus hanya sedikit; 2) rute pun sebatas Rusunawa Wдук Pluit - Rusunawa Marunda; 3) jadwal pemberangkatan hanya setiap 2 jam sekali dalam sehari, dan akan lebih lama saat sabtu dan minggu.



Selain itu jaklingko sebagai kendaraan penghubung atas rute yang tidak dilalui bus Transjakarta pun belum ada. Warga harus menempuh dengan berjalan kaki sekitar 1 KM untuk memperoleh angkutan umum lainnya yang hanya tersedia di jalan besar (Jl. Muara Baru). Dan juga akses pejalan kaki tidak ada, baik di Jl. Muara Muara Baru ujung gedung pompa maupun di jalan raya utama (Jl. Muara Baru), pejalan kaki harus berbagi ruang dengan kendaraan bermotor yang dapat membahayakan keselamatan mereka dan memberikan ketidaknyamanan dalam berkegiatan jalan kaki, hanya terdapat saluran air tanpa adanya trotoar untuk pejalan kaki.

Sebagai warga kota yang sebagian besar merupakan masyarakat marjinal, maka dengan minimnya aksesibilitas yang dimiliki saat ini membuat seolah-olah mereka belum memperoleh haknya sebagai warga kota. Sedangkan di sisi lain Jakarta, sebagai contoh di kawasan Pantai Indah Kapuk yang rata-rata dihuni oleh masyarakat berpenghasilan menengah keatas justru disediakan rute bus Transjakarta langsung yang tepat menuju tengah kota yaitu Monas. Sebagai warga kota Jakarta, masyarakat kawasan Muara Baru juga turut berkontribusi dalam memajukan perekonomian DKI Jakarta dari segi tenaga kerja, serta dari sektor perdagangan walau mungkin tidak sebesar kawasan lain di DKI Jakarta sehingga mereka juga berhak untuk lebih diperhatikan oleh Pemerintah.

KESIMPULAN

Penelitian ini menekankan masih terdapatnya ketimpangan sosial aksesibilitas dalam transportasi yang belum diperoleh secara merata oleh warga pesisir Muara Baru. Walau saat ini sudah terdapat upaya yang



dilakukan pemerintah seperti penyediaan bus Transjakarta, namun dinilai masih belum memadai. Banyaknya penduduk yang tinggal pada kawasan tersebut, ditambah juga dengan banyaknya aktivitas di PPS Nizam Zachman dan pasar ikan Muara Baru, maka perlu pemerintah melakukan kajian ulang atas kebutuhan akses publik dengan mempertimbangkan jumlah warga yang dilayani dan kegiatan perekonomian di wilayah tersebut, sehingga tidak hanya bergantung pada transportasi lokal seperti mikrolet dan bemo. Apabila dilakukan peningkatan layanan transportasi maka pemerintah kota telah mengupayakan pemberian hak kota untuk masyarakat Muara Baru, dengan baiknya layanan transportasi pada akhirnya akan meningkatkan keterjangkauan dan integrasi antar wilayah, sehingga daerah Muara Baru akan lebih berkembang dan perekonomian lebih meningkat. Potensi untuk menarik pendatang dari luar kawasan Muara Baru untuk berwisata kuliner ataupun berbisnis baik di pasar ikan maupun di PPS Nizam Zachman juga secara tidak langsung akan meningkat.

DAFTAR PUSTAKA

- Butler, Chris. 2012. *Henri Lefebvre: Spatial politics, everyday life and the right to the city*. New York: Routledge.
- Christiawan, P. I., Budiarta, G., Survei, J., & Pemetaan, D. (2017). ENTITAS PERMUKIMAN KUMUH DI WILAYAH PESISIR. *Jurnal Ilmu Sosial Dan Humaniora*, 6(2), 2303–2898. <https://ejournal.undiksha.ac.id/index.php/JISH/article/download/12512/8161>
- Doxiadis, C. A. (1967). *Ekistics : An Introduction to The Science of Human Settlements*. Oxford University Press.
- Holscher, Katharina. (2018). "So What? Transition Management as a Transformative Approach to Support", dalam Niki Frantzeskaki, *et. al.*



- (eds), *Governance Capacities in Cities Co-creating Sustainable Urban Futures A Primer on Applying Transition Management in Cities*. Springer: Cham, Swiss.
- Kadarisman, M., Gunawan, A., & Trisakti, S. (2015). Implementasi Kebijakan Sistem Transportasi Darat dan Dampaknya terhadap Kesejahteraan Sosial di Jakarta Policy Implementation Of Land Transportation System and Its Impact Towards Social Welfare In Jakarta. *Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik (JMTransLog)*, 02(01).
- Koestoer, R. . H. (2007). *Perspektif lingkungan desa-kota : teori dan kasus*. UI-Press. <https://lontar.ui.ac.id/detail?id=20317089>
- Koestoer, R. H. (2011). *Dimensi keruangan kota : teori dan kasus* (R. H. Koestoer, R. Tambunan, H. T. Budianto, & Sobirin, Eds.). UI-Press. <https://lib.ui.ac.id/detail.jsp?id=137903>
- Kuswartojo, T. (2019). *Kaca Benggala : Perkembangan Habitat Manusia di Indonesia* (1st ed.). Ukara Lawang Buana.
- Lefebvre, Henri. 1996. "The Right to the City". Dalam *Writings in Cities*. Oxford : Blackwell Publishers
- Pinky, R. K. (2018). *Tinjauan Yuridis Terhadap Pemenuhan Hak Hak Aksesibilitas Dan Pelayanan Publik Bagi Kaum Disabilitas Berdasarkan Undang Undang Nomor 8 Tahun 2016 Di Kota Batam (Studi Kasus Di Disdukcapil Dan Bpj Batam)*. <http://repository.uib.ac.id/id/eprint/1138>
- Retnowati, E. (2011). Nelayan Indonesia Dalam Pusaran Kemiskinan Struktural (Perspektif Sosial, Ekonomi dan Hukum). *Perspektif*, 16(3), 149–159.
- Rutz, W. (1987). *Cities and Towns in Indonesia*. Gebruder Borntraeger.
- Sarosa, W. (2020). *Kota untuk semua: hunian yang selaras dengan sustainable development goals dan new urban agenda*. Expose.
- Waters, James. 2016. "Accessible Cities: From Urban Density To Multidimensional Accessibility", dalam David Simon (ed.), *Rethinking Sustainable Cities*. Bristol University: Policy Press.