

BANDUNG KOTA UNTUK SEMUA: HARAPAN DAN TANTANGAN YANG SELARAS DENGAN SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS (SDGs)

Cece Sobarna

Fakultas Ilmu Budaya Unpad
cecesobarna@yahoo.com

Abstrak

Pertumbuhan manusia terus melaju. Begitu pula dengan pergerakannya. Seiring dengan kemajuan peradaban, pergerakan manusia perlahan-lahan dari waktu ke waktu akan lebih banyak terkonsentrasi di perkotaan. Oleh sebab itu, kota sebagai tempat bermukim manusia haruslah diperhatikan dan dibenahi secara sungguh-sungguh sehingga dapat dinikmati oleh semua pihak (*cities for all*), sebagaimana amanah *Sustainable Development Goals* (SDGs). Tulisan ini menyoroti pembangunan Kota Bandung melalui keterkaitannya dengan Tujuan 11 pada SDGs, yakni Kota dan Permukiman Berkelanjutan. Data yang disajikan berdasarkan observasi semata tentang apa-apa yang dilihat dan dirasakan oleh penulis sendiri sebagai anggota masyarakat. Di samping itu, penulis memanfaatkan sumber-sumber tulisan yang berkaitan dengan topik, seperti buku, artikel, majalah, dan berita, terutama berita daring, serta wawancara dengan beberapa warga masyarakat. Sebagai bahan perbandingan, disajikan gambaran peradaban di Shanghai, kota yang sama-sama mendapat julukan "Paris" (Shanghai - "Paris dari Timur"). Pembangunan berkelanjutan di Kota Bandung memang masih jauh dari harapan. Sementara itu, Shanghai dapat dipandang sebagai kota berkelanjutan yang berhasil dan dapat menginspirasi kota-kota lain di dunia, termasuk Kota Bandung, terutama dalam hal pembangunan transportasi dan fasilitas publik yang terpadu, inovatif, dan berkelanjutan.

Kata Kunci: kota, pembangunan berkelanjutan, peradaban, SDGs

Abstract

The growth of human keeps increasing as well as the movement. As the civilization keep developing, the movement of human will be shifted slowly more to the urban areas from over the time. Therefore, city as place to live in should be watched over and well taken care of to be the goodness for all (cities for all) as stated in Sustainable Development Goals (SDGs). This paper focuses on the development of the City of Bandung through its linkage with Goal 11 of the SDGs, namely Sustainable Cities and Settlements. The data presented is based on observations about what the writer himself sees and feels like a member of society. On the other hand, the writer makes use of writing sources related to the topic, such as books, articles, magazines, and news, especially online news, as well as interviews with several members of the community. As a comparison, a picture of the civilization in Shanghai is presented, the city which is also known as "Paris" (Shanghai - "Paris of the East"). Sustainable development in the city of Bandung is still far from expectations. Meanwhile, Shanghai can be seen as a successful sustainable city and can inspire other cities in the world, including Bandung City, especially in terms of the development of integrated, innovative, and sustainable transportation and public facilities.

Keywords: city, sustainable development, civilization, SDGs

I. PENDAHULUAN

Perhelatan Kota Bandung baru saja usai. Tepat pada tanggal 25 September 2020 lalu, Kota Bandung berulang tahun yang Ke-210. Meskipun dilaksanakan secara sederhana mengingat masih dalam kondisi Covid-19, peringatan tersebut tidak kehilangan esensinya untuk “Bersama kita tangguh”. Usia yang boleh dikatakan relatif masih muda jika dibandingkan dengan kota-kota lain di Indonesia, seperti Surabaya, Jakarta, dan Semarang, yang masing-masing tahun ini sudah berusia di atas 450 tahun, bahkan Surabaya sudah 727 tahun. Walaupun demikian, Bandung tidak kalah bersaing dengan kota-kota tersebut. Bahkan, dengan beberapa kota dunia pun. Namun, kita tidak boleh hanyut dalam kebanggaan semu karena sejumlah masalah sudah menanti. Masalah krusial yang harus segera dilakukan adalah pembenahan kembali mengingat Kota Bandung setelah “ditinggalkan” oleh Ridwan Kamil, belum terdengar riak penataannya lagi, kecuali pembangunan jalan layang di beberapa titik kemacetan. Hal ini menjadi sangat penting dan strategis mengingat kota merupakan cerminan peradaban penghuninya. Pertumbuhan dan perkembangan masyarakat turut memengaruhi dan menentukan perkembangan kotanya (Menno dan Alwi, 1994: 13). Tidak ada yang bisa menahan laju peradaban. Tak ubahnya seperti makhluk hidup yang terus berubah dari waktu ke waktu, begitu pula dengan sebuah kota. Demi mempertahankan eksistensinya tentu saja sebuah kota juga harus mengikuti laju peradaban tersebut alias berubah menuju ke yang lebih baik tentunya.

Indonesia memang memiliki banyak kota yang hebat, Yogyakarta, misalnya, dikenal sebagai pusat kesenian, sebagaimana diakui oleh antropolog Kanada, Newberry (2013: 23), sebagai pusat seni pertunjukan seperti gamelan, wayang, tari, dan industri kerajinan tangan perak dan batik. Sementara kota-kota lain, seperti Bandung, kaya akan peninggalan sejarah masa lalunya. Bandung dengan berbagai pesonanya seakan menjadi magnet yang dapat menarik hasrat orang, baik sekadar untuk mengunjunginya maupun untuk bertempat tinggal. Oleh karena itu, tidak mengherankan penduduknya hari demi hari terus bertambah. Bayangkan saja, pada awal ditetapkannya sebagai *gemeente* pada tahun 1906 oleh pemerintah Belanda, Bandung hanya berpenghuni sekitar 47 ribu jiwa. Apalagi, sebenarnya pada pertengahan abad ke-19, Kota Bandung masih merupakan desa nan sunyi dan sepi yang dikenal dengan *een kleine berg dessa* ‘desa pegunungan yang mungil’ (Rusnandar, 2010: 281). Namun, setelah beroperasinya transportasi kereta api pada tahun 1884 dari dan ke kota serta menjadi pusat kegiatan transportasi kereta api “Lin Barat”, Bandung mengalami perkembangan yang pesat (Hardjasaputra, 2000: 126-127). Lebih-lebih sekarang, sesuai dengan *cacandran* bahwa akan *heurin ku tangtung*, penduduk Bandung tumbuh dengan tidak terkendali. Sensus 2010 mencatat populasi penduduk Kota Bandung sebanyak 2.393.633 jiwa. Bahkan, disinyalir jumlah ini akan bertambah terus hingga pada tahun 2030 penduduk Kota Bandung akan mencapai 4 juta jiwa (Utomo dan Hariadi, 2016). Kondisi ini menyebabkan beban yang diembannya semakin berat. Kalau tidak segera ditata, niscaya Bandung akan semakin jauh dari simbol kecerdasan penghuninya.

Ihwal kota yang padat penghuni sebenarnya bukan sesuatu yang baru, sudah terjadi sejak ribuan tahun silam. Namun, sejak tahun 2007 penduduk bumi cenderung lebih banyak tinggal di perkotaan daripada di pedesaan. Bahkan, Sarosa

(2020: 5) memerinci pada tahun 2050 nanti persentase penduduk kawasan perkotaan di dunia akan mencapai 68%. Di Indonesia persentase laju kenaikan penduduk kota akan lebih cepat daripada laju kenaikan penduduk kota-kota di dunia. Pada saat Republik ini mencapai Indonesia Emas nanti, tahun 2045, laju kenaikan penduduk kotanya mencapai 73%. Sungguh sebuah tantangan yang sangat berat dihadapi bangsa ini seiring dengan perkembangan peradaban dan dinamikanya (Sobarna, 2020: 351). Banyak faktor yang menjadi penyebabnya dan tentu ini harus menjadi pemikiran bersama. Dalam konteks inilah kesepakatan global tentang *Sustainable Development Goals* (SDGs) atau Tujuan-tujuan Pembangunan Berkelanjutan (TPB) dapat menjadi sebuah alternatif solusi terhadap berbagai permasalahan yang dihadapi oleh kota-kota, tidak terkecuali dengan Kota Bandung, terutama bagi para pengambil keputusan dan pemangku kepentingan lainnya dalam merencanakan, merancang, membangun, dan mengelola kota sebaik-baiknya (Sarosa, 2020: 8). SDGs, sesuai dengan hasil Deklarasi, terdiri atas 17 tujuan, yang terbagi atas empat pilar yang tidak terpisahkan dan saling memiliki ketergantungan, yakni pembangunan sosial, pembangunan ekonomi, pembangunan lingkungan hidup, dan pembangunan hukum dan tata kelola. Di antara keempat pilar tersebut, lingkungan hidup merupakan unsur terpenting, sebagaimana dinyatakan oleh Alisjahbana dan Murniningtyas (2018: 63), mengingat pertumbuhan, baik ekonomi maupun sosial, saat ini perlu menjaga keberlanjutan lingkungan hidup.

Kajian terhadap sebuah kota, tentu sudah banyak dilakukan. Akan tetapi, kajian yang mengaitkan kota dan Pembangunan Berkelanjutan (SDGs) masih terbatas. Berdasarkan penelusuran daring terhadap artikel pada jurnal-jurnal ilmiah, tercatat nama-nama, di antaranya, sebagai berikut. Kurniawan (2003) mengkaji manajemen kota berkelanjutan di Indonesia dengan fokus indikator dalam upaya mengembangkan kebijakan kota berkelanjutan oleh pemerintah kota di Indonesia. Soedirham (2014) menjelaskan kota sehat sebagai bentuk *sustainable communities best practice* dengan penekanan pada pemberdayaan manusia sebagai pelaku dan objek pembangunan sekaligus. Novianti (2016) menyoroti kota berkelanjutan dalam kaitannya dengan ide dan implementasinya dalam perspektif pemangku kepentingan. Sementara itu, dalam kaitannya dengan Kota Bandung sendiri, tercatat nama-nama, seperti Utomo dan Hariadi (2016) yang membahas strategi pembangunan *smart city* dan tantangan bagi masyarakat kota serta Kustiawan dan Ramadhan (2019) yang menjelaskan strategi peningkatan kualitas lingkungan kampung-kota dalam rangka pembangunan kota inklusif yang berkelanjutan dengan pembelajaran dari kasus Kota Bandung. Bahkan, Rosada (2008) telah memaparkan secara umum konsep pembangunan berkelanjutan yang mengambil studi kasus Kota Bandung dengan tujuh program prioritasnya. Dalam simpulannya, Rosada menyebutkan bahwa kesadaran tentang konsep pembangunan berkelanjutan telah menjadi kebutuhan semua pihak dan merupakan tuntutan peradaban.

II. METODE PENELITIAN

Tulisan ini mencoba menyoroti perubahan Kota Bandung melalui keterkaitannya dengan Tujuan 11 pada SDGs, yakni Kota dan Permukiman

Berkelanjutan. Tujuannya tiada lain agar pengembangan Kota Bandung dapat memenuhi asas inklusif, aman, tangguh, dan berkelanjutan. Tulisan ini dapat dipandang sebagai “kesadaran awal” anggota masyarakat Kota Bandung, khususnya penulis pribadi. Oleh sebab itu, data yang disampaikan pada tulisan ini hanya berdasarkan observasi tentang apa-apa yang dilihat dan dirasakan oleh penulis sendiri sebagai penduduk yang lahir dan bermukim di Kota Bandung. Di samping itu, penulis juga memanfaatkan sumber-sumber tulisan yang berkaitan dengan topik, seperti buku, artikel, majalah, dan berita baik yang dapat diakses secara nontaring maupun daring mengingat keterbatasan ruang dan waktu saat ini, serta wawancara “ringan” dengan anggota masyarakat. Sebagai bahan perbandingan, pada akhir tulisan dipaparkan gambaran peradaban di salah satu kota dunia, Shanghai, kota yang sama-sama mendapat julukan “Paris” (Shanghai - “Paris daru Timur”) dan kebetulan pada tahun 2006 silam, selama musim panas, penulis berkesempatan tinggal di sana karena mendapat tugas menjadi pengajar Bahasa Indonesia di Shanghai International Studies University (SISU). Selain itu, sebagaimana diberitakan dalam media daring *Warta Ekonomi.co.id*. (Kamis, 28 November 2019 pkl. 12:46 WIB), Menteri Dalam Negeri (Mendagri) Republik Indonesia, Tito Karnavian, mengatakan bahwa Ibu Kota Indonesia terlihat seperti kampung bila dibandingkan dengan Kota Shanghai. Perbandingan ini dapat dipandang sebagai pengakuan inspiratif bagaimana seharusnya sebuah kota dibangun selaras dengan peradaban.

III. HASIL DAN PEMBAHASAN

3.1 Hakikat Kota

Perihal pemahaman kota sebenarnya sulit untuk didefinisikan secara lengkap dan akurat. Schoorl dengan mengutip Lopez (baca pula Menno dan Alwi, 1991: 23) menyebutkan bahwa arti kota pertama adalah yang terdapat dalam sistem hiroglif, yaitu goresan suci, yakni tulisan perlambang yang terdapat pada piramida, Mesir Kuno. Berdasarkan sistem hiroglif ini, kota digambarkan sebagai lingkaran dengan di dalamnya terdapat palang bergaris ganda, yang selanjutnya lebih dikenal dengan sebutan *niut*. Palang bergaris ganda tersebut dipahami sebagai persimpangan jalan atau pertemuan pendapat, sedangkan lingkaran di luarnya dipahami sebagai tembok atau pagar bentengnya yang menggambarkan sesuatu yang kompak dan tertutup.

Selanjutnya, Daldjoeni dalam Menno dan Alwi (1991: 24) mendefinikan kota sebagai suatu permukiman dengan kepadatan penduduk yang lebih besar daripada kepadatan wilayah nasional, dengan struktur mata pencaharian nonagraris dan tata guna tanah yang beraneka ragam, serta dengan gedung-gedung yang berdiri berdekatan. Secara fisik, kota merupakan sebuah permukiman yang mempunyai bangunan-bangunan perumahan yang berjarak relatif rapat dan mempunyai sarana dan prasarana serta fasilitas yang relatif memadai guna memenuhi kebutuhan penduduknya. Definisi ini tentu lebih menitikberatkan pada pemahaman bahwa sebuah kota memiliki ciri spesifik seperti gedung-gedung dan bangunan-bangunan yang letaknya berdekatan dan memiliki sarana dan prasarana umum, seperti jalanan, air, penerangan, sarana ibadah, pemerintahan, rekreasi, olahraga, ekonomi,

komunikasi, dan lembaga-lembaga yang mengatur kehidupan bersama penduduknya.

Sementara itu, Goode (1978; lihat pula Menno dan Alwi, 1991: 24) mencirikan kota pada sifat khas tata kehidupannya, seperti (a) peranan besar yang dipegang oleh sektor sekunder (industri) dan tesier (jasa) dalam kehidupan ekonomi, (b) jumlah penduduk yang relatif besar, (c) heterogenitas susunan penduduknya, dan (d) kepadatan penduduk yang relatif besar.

Ahli lain, Germani (1973; lihat pula Menno dan Alwi, 1991: 25), menyebutkan bahwa arti kota (urban) dapat dilihat dari dua perspektif, yaitu demografis dan sosiologis. Dari sudut demografis, kota didefinisikan sebagai suatu pengelompokan orang-orang atau penduduk ke dalam suatu ukuran jumlah tertentu dan dalam suatu wilayah tertentu. Selanjutnya, urbanisasi demografis berlangsung menurut dua cara, (a) *the multiplication of the points of concentration* dan (b) *the increase in size of individual concentration*. Melalui definisi ini dipahami bahwa kota (urban) merupakan sebuah tempat permukiman yang mempunyai jumlah penduduk sebesar, antara lain 200--20.000 jiwa. Dari sudut sosiologis, sebuah kota haruslah mencakup struktur sosial dan pola-pola psikologis dan perilaku, dengan mempostulatkan bahwa masyarakat kota adalah berbeda dari masyarakat desa.

Secara terminologis, terdapat dua istilah yang maknanya mengacu ke kota, yaitu *town* dan *city*. Kata *town* dapat bersepadan dengan kota kecil, sedangkan *city* bersepadan dengan kota besar. Dalam kata *town* terkandung konsep antarpenduduknya masih saling mengenal dengan akrab. Perilaku sosialnya lebih mirip dengan pola pedesaan bila dibandingkan dengan pola kehidupan *city*. Adapun berapa jumlah penduduk kedua jenis kota tersebut masih menjadi perdebatan.

Pemahaman mutakhir perihal kota disampaikan oleh Joga dan Indrajoga (2018: 279). Menurutnya, pemahaman kota dapat dilihat dari definisi *polis*, *city*, *pura*, *nagara*, dan *kuta*. *Polis* dihunikendalikan sejumlah warga pengunjung moral (Kitto), dan kata tersebut berhubungan dengan puram (Sansekerta, 'benteng'). Dari polis diturunkan konsep *politic*, *policy*, *polite*, dan *police*. *City* berisi warga (*citizen*) yang beradab (*civilis*), dan menurunkan konsep *civil*, *civilian*, *civic*, dan *civilization*. *Pura* menentukan sejenis kehidupan di dalam batas benteng. *Nagara* merujuk ke suatu pengalaman kehidupan yang dalam jarak tertentu pejalan kaki tidak menemukan ladang atau sawah. Selain itu, suatu pemerintahan yang terbentuk dari sistem sosial yang tumbuh dari dalam lokasi. *Kuta* merujuk ke suatu keadaan kehidupan di dalam dinding batas suatu pemerintahan.

Jenis kota di Indonesia dapat dilihat dan dikenali berdasarkan statusnya dalam struktur ketatanegaraan dan pemerintahan. Kita mengenal kota-kota kecil sebagai ibu kota kabupaten atau kecamatan. Setingkat lebih tingginya adalah kotamadya yang memiliki status otonom karena diberi hak untuk mengatur dan mengurus rumah tangganya sendiri. Kotamadya ada yang berkedudukan sebagai ibu kota provinsi, ada pula yang tidak. Tingkat kota yang lebih tinggi adalah kota metropolitan.

Dari sudut pandang tahap perkembangan kota, dikenal enam jenis kota, yaitu *eopolis*, *polis*, *metropolis*, *megapolis*, *tiranopolis*, dan *nekropolis* (Mumford, 1938 dalam Menno dan Alwi, 1991: 27-28). *Eopolis* merupakan suatu pusat dari

daerah-daerah pertanian dan mempunyai adat istiadat yang bercorak kedesaan dan sederhana. Polis merupakan kota yang menjadi pusat kehidupan keagamaan dan pemerintahan. Metropolis merupakan kota dengan wilayahnya yang kurang luas dan penduduknya yang banyak. Megapolis merupakan kota dengan tingkat perkembangan lanjutan dari metropolis. Tiranopolis merupakan kota yang mencapai tingkat perkembangannya ditandai dengan degenerasi, merosotnya moral penduduk. Nekropolis merupakan kota yang sedang mengalami kehancuran.

3.2 Problem Kota Bandung

Bandung merupakan kota prestise dengan menyandang banyak sebutan, sebagaimana pernah diulas pada majalah Intisari edisi Desember 2012, seperti Kota Kembang, *Parijs van Java*, *The Most European City in East Indies*, *Bandung excelsior*, *The Sleeping Beauty*, *de Bloem der Indische Bregsteden*, *Intelectuele Centrum van Indie*, *Europe in the Tropicen*, Kota Permai, Kota Pensiunan, dan Kota Pendidikan. Banyak pula peristiwa penting dilangsungkan di kota ini. Bandung memiliki banyak potensi. Oleh sebab itu, pantas Bandung mendapat banyak julukan tersebut. Bahkan, Bandung sebagai tujuan pendidikan pun sudah lama bersemayam pada benak para orang tua Sunda, sebagaimana tergambar dalam senandung lirih penuh harapan dan kebanggaan untuk dapat menyekolahkan anak-anaknya di Bandung, *neleng neng gung, neleng neng gung, geura gede geura jangkung, geura sakola ka Bandung*. Namun, hal itu belum ditunjang oleh penyediaan sarana edukasi publik yang memadai, misalnya dengan belum adanya museum kota yang komprehensif dan modern. Sungguh sayang, rentang waktu peradaban Sunda yang luhung itu tidak terdokumentasikan dengan baik. Bahkan, Jamaludin (2017: 88-89) mengungkapkan bahwa taman di Kota Bandung pun belum banyak memiliki koleksi patung figur tokoh terkenal yang diangkat dari berbagai khazanah budaya, seperti legenda, cerita rakyat, dan sejarah. Sekalipun sudah ada, hanyalah patung pemain Persib yang konon belum cukup mewakili kebanggaan warga Kota Bandung. Kenyataan ini jelas menjadi tantangan dalam konteks perwujudan tujuan SDG 4 dalam hal kota yang layak huni dan mengedukasi warganya.

Atribut Bandung sebagai Kota Kembang, masih kurang terepresentasikan. Untuk mengembalikan citra tersebut, pemerintah perlu terus berupaya menciptakan keindahan sudut-sudut kota melalui penyemarakan kembali tanaman hias dalam berbagai ruang dan dimensi. Untuk tujuan ini tentu saja perlu tenaga ekstra yang siap merawat dan menggantinya secara periodik agar kesegaran dan kecantikannya tetap terjaga, *toh* Bandung tidak akan kehabisan stok tanaman. Sementara ini, banyak tanaman yang kurang terawat, terutama pada taman dinding (*vertical garden*) yang tampak semarak di beberapa jalan protokol, sehingga sangat kurang sedap dipandang. Lingkungan hijau sangat mendukung tujuan SDG 3 dalam hal kota bersih, sehat, hijau, aktif dan SDG 15 dalam hal kota yang dibangun selaras dengan alam, mampu menjaga kualitas lingkungan dan keaneragaman hayati serta lebih mengedepankan aspek ekologi daripada ekonomi, sehingga inklusif, ramah lingkungan, dan layak huni.

Perbaikan infrastruktur ke berbagai penjuru mutlak dilakukan. Sudah sepantasnya tidak terulang peristiwa memilukan, anggota masyarakat yang kehilangan nyawanya dengan sia-sia, karena masalah jalan kota yang buruk. Trotoar

pun harus dikembalikan pada fungsi awal demi terwujudnya kehormatan dan hak-hak pejalan kaki. Terlebih lagi, pemerintah harus memberi perhatian khusus dengan menyediakan fasilitas bagi mereka yang tidak dianugerahi kesempurnaan fisik sebagai bentuk perwujudan tujuan SDG 11. Pengakuan yang miris pernah disampaikan oleh Joga dan Indrajoga (2018: 203) melihat kondisi di Jakarta bahwa pemerintah dan aparat terkait hal ini memang sudah lama mengabaikan keselamatan pejalan kaki dengan maraknya pengemudi ojek menerobos masuk ke trotoar sehingga pejalan kaki masih menjadi kelompok pengguna jalan yang paling rentan kecelakaan lalu lintas. Menurutnya, di Indonesia setiap hari ada 18 pejalan kaki meninggal dunia, sementara pembangunan infrastruktur trotoar masih jauh dari harapan. Padahal, berjalan kaki adalah hak asasi manusia yang paling mendasar di kota dan cermin puncak peradaban kota. Tegas Joga dan Indrajoga, trotoar adalah roh kota!

Demikian pula demi higienisnya lingkungan, perlu segera dipikirkan pembangunan “rumah sampah” di tempat-tempat strategis, lengkap dengan mesin penghancurnya untuk menghindari penumpukan, yang pada akhirnya bisa berakibat banjir. Soal sampah ini masih menjadi problem yang rumit untuk dapat mewujudkan SDG 12 mengingat Kota Bandung merupakan penghasil sampah yang cukup produktif. Pada masa normal Kota Bandung bisa menghasilkan 1.350 ton per hari. Hal ini perlu upaya kuat pengedukasian masyarakat agar dapat berperilaku peduli sampah sebagai wujud peradaban kota. Bahkan, harus menjadi program prioritas nasional menurunkan produksi sampah. Kota-kota dunia, sebagaimana disampaikan oleh Joga dan Indrajoga (2018: 7-8), tengah melakukan reduksi ini, Amsterdam (43%), Berlin (35%), Kopenhagen (23,61%). Bahkan, Stockholm sedang menuju nol sampah (*zero waste*) dengan memanfaatkan 99% sampah rumah tangga menjadi energi. Indonesia sendiri, menurut Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan tahun 2020, memproduksi 67,8 juta ton sampah per tahun.

Tingginya produksi sampah ini erat kaitannya dengan budaya dan pandangan masyarakat terhadap sampah itu sendiri. Upaya yang telah dilakukan di sebagian tempat sudah berjalan dengan baik berkat adanya armada truk-truk dan gerobak-gerobak sampah di tingkat RT dan RW sekalipun. Namun, di sebagian tempat masih saja ada sebagian masyarakat yang membuang sampah dengan serampangan. Kondisi ini dapat dipahami mengingat sebagian masyarakat masih memiliki pengetahuan tentang sampah berlandaskan pemahaman lama bahwa sampah sebagai barang kotor dan menjijikan harus dibuang jauh-jauh dari tempat atau barang-barang yang dianggap bersih. Hal ini pun sudah sejak lama diakui oleh Suparlan (1980: 188) bahwa tempat-tempat yang jauh dan biasanya tempat untuk barang-barang bekas dan kotor itu adalah halaman rumah bagian belakang, kali, selokan, yang nantinya sampah-sampah itu akan hanyut terbawa arus yang mengalir menjauhi tempat kediaman. Budaya membuang sampah secara sembarangan ini pada umumnya masih dilakukan oleh masyarakat yang secara ekonomi lemah. Hal ini dapat berkaitan bahwa pada umumnya masyarakat golongan ini tinggal di permukiman yang padat penduduk sehingga gerombak-gerombak sampah sulit memasuki kawasan seperti ini. Selain itu, ketidakmampuan ekonomi untuk

menyediakan tempat sampah yang representatif, atau juga ketidakmampuan membayar iuran pembuangan sampah bulanan.

Tingginya mobilitas penduduk menyebabkan Bandung tidak dapat menghindari beban kemacetan. Oleh karena itu, perlu penanganan khusus melalui kehadiran moda transportasi publik yang sesuai, memadai, dan terpadu. Di samping itu, pemberlakuan peraturan berlalu-lintas yang lebih ketat, tanpa kecuali, dalam upaya mewujudkan tujuan SDG 9 dan SDG 11. Sebagaimana, dilansir oleh REPUBLICA.CO.ID pada 7 Oktober 2019, Bank Pembangunan Asia (*Asian Development Bank*) menyebutkan kota-kota yang tergabung pada organisasi ADB dengan kemacetan lalu lintas yang parah. Kota Bandung adalah salah satunya dan menduduki urutan ke-14, mengalahkan kemacetan Jakarta dan Surabaya. Hal ini terjadi karena kurangnya ketersediaan transportasi umum yang baik di Kota Bandung sehingga berakibat pada keengganan masyarakat untuk beralih dari transportasi pribadi ke umum. Di samping itu, banyak faktor yang menyebabkan terjadinya kemacetan, antara lain kedisiplinan pengendara, kurang seimbang volume jalan dengan jumlah kendaraan yang setiap hari beroperasi, tempat parkir yang kurang memadai pada setiap lokasi tujuan, dan parkir liar.

Hasil survei Komuter Bandung Raya pada 2017 yang dilansir oleh detiknews pada 5 November 2019 mencatat bahwa dari 8,7 juta jiwa penduduk wilayah Bandung Raya sebanyak 7 persennya merupakan penduduk komuter. Setiap harinya penduduk ini melakukan perjalanan pulang pergi untuk bepergian di luar wilayah tempat tinggalnya. Pengguna kendaraan umum hanya 12 persen, sedangkan penduduk lainnya sebanyak 72 persen menggunakan sepeda motor. Hal lain yang perlu menjadi perhatian secara sungguh-sungguh dari pemerintah adalah fakta bahwa 95 persen penduduk Kota Bandung tidak ingin beralih menggunakan moda transportasi umum karena waktu tempuh yang relatif lama dan tidak praktis. Dengan demikian, perlu upaya penyadaran masyarakat secara komprehensif dan berkesinambungan mengingat, masih berdasarkan sumber yang sama (detiknews), ruas jalan di Kota Bandung pada tahun 2018 sepanjang 1.172,78 km atau hanya mengalami pertambahan sebesar 0,87 persen dari tahun sebelumnya. Hal ini dapat dipahami bahwa perkembangan bahwa penambahan ruas jalan di Kota Bandung mengalami stagnan, tidak mengalami perkembangan yang signifikan. Kondisi ini tidak sebanding dengan jumlah kendaraan yang mencapai 1.738.665 unit pada tahun tersebut. Artinya, rasio jumlah kendaraan terhadap populasi penduduk di Kota Bandung sebesar 3:5. Rasio ini dapat dipahami bahwa dari 5 orang penduduk, 3 orang di antaranya memiliki kendaraan bermotor.

Begitu juga demi mewujudkan tujuan SDG yang lainnya, penataan pedakang kaki lima (PKL) harus dilakukan secara terpusat, menyeluruh, dan berkesinambungan, serta berestetika. Tengoklah kawasan di sekitar Masjid Agung. Masjid sebagai sebuah tempat peribadatan dan simbol religiusitas warganya, lingkungannya haruslah lebih bersih dan asri. Lebih-lebih lagi di sekitar wilayah monumen perjuangan Bandung Lautan Api, Tegallega, sekalipun sudah mengalami beberapa kali renovasi, kondisinya tetap saja semrawut.

3.3 Menuju Metropolitan yang Apik Berbahasa

Julukan *Parijs van Java* yang sarat dengan nuansa nostalgia ini sepatutnya membangkitkan kembali spirit untuk menciptakan kesejukan, kenyamanan, dan keasrian Kota Bandung. Tindakan nyatanya dapat dilakukan dengan memperbanyak ruang terbuka hijau dan taman kota. Jadikan taman sebagai pusat aktivitas dan kreativitas, serta sekaligus wahana rekreasi dan edukasi masyarakatnya. Secercah harapan ini setidaknya ada dengan dibangunnya *Kiara Artha Park* yang tentu seyogianya dilengkapi dengan elemen-elemen kelokalan dan catatan memorial sebagai bentuk apresiasi bahwa dulunya tempat tersebut adalah permukiman warga serta infrastruktur teknologi yang memadai mengingat, sebagaimana Ariotedjo (2018: 279) katakan, pengguna internet berpusat di wilayah perkotaan.

Hal yang tak boleh dianggap sepele dan remeh-temeh, penataan kota harus menjangkau penggunaan bahasa di ruang publik. Bagaimanapun bahasa mencerminkan kecendekiaan penghuninya. Dalam hal ini, pemerintah harus menjadi teladan. Cermatilah sejenak kawasan Cibeunying. Perubahan lahan komersial menjadi taman, sungguh menunjukkan sikap yang cerdas. Namun, sangat disayangkan penamaannya masih kental dengan hegemoni, *Cibeunying Park!* Padahal, kata *cibeunying* sendiri berasal dari bahasa Sunda. Hal ini sangatlah kontradiktif dengan kata *taman* yang terpampang pada plang nama jalan tepat di sampingnya. Di sudut-sudut kota lainnya, terpampang pula frasa-frasa berbahasa Inggris mewarnai nama bangunan dan gedung, seperti *Bandung Conventional Centre*, *Bandung Creative Home*, *Cicadas Market*, dll. Tampaknya, kita masih terlalu bangga dengan bahasa asing, sekalipun untuk penyampaian informasi kepada publik. Cermati pula penggunaan kata-kata asing akhir-akhir ini seiring dengan munculnya Covid-19, seperti *handsanitizer*, *lockdown*, *new normal*, *rapid test*, dan *social distancing*. Hal yang semacam ini, sebenarnya, dalam Undang-Undang Republik Indonesia, Nomor 24 Tahun 2009 tentang Bendera, Bahasa, dan Lambang Negara, serta Lagu Kebangsaan telah diatur dengan jelas.



Foto 1: Salah satu sudut Kota Bandung yang tidak ramah budaya (bahasa) nasional dan lokal

Demikian pula dalam kaitannya dengan pemberian rupabumi, prinsipnya sudah diterakan dalam Permendagri 39/2008 tentang *Pedoman Umum Pembakuan*

Nama Rupabumi dan SE Mendagri No. 125.1/1785/PUM tanggal 16 Mei 2013. Bahkan, Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB), mewajibkan penamaan rupabumi (toponim) menggunakan bahasa lokal untuk penguatan jati diri. Oleh karena itu, penamaan *Kiara Artha Park*, antara lain, seyogianya ditinjau ulang dengan menggunakan bahasa Indonesia, bahkan bila memungkinkan menggunakan bahasa daerah. Harus diingat bahwa bahasa adalah martabat bangsa. Bahasanya terpinggirkan berarti terpinggirkan pula martabat pemiliknya. Bagaimanapun bangsa ini bangsa yang besar. Kemodernan dan kemampuan daya saing, tidak serta merta menafikan budaya sendiri. Juga pembangunan tidak melulu berorientasi pada fisik, tetapi juga pada mental, salah satunya adalah bahasa, menata bangsa ini untuk masa depan yang lebih baik dengan terlebih dahulu membangun ketertiban berbahasa. Memang harus diakui, sebagaimana Rahardi (2009: 162) sampaikan, bahwa bahasa, kemiskinan, dan estetika itu saling berkaitan.

3.4 Bercermin ke Shanghai

Tidak dapat dimungkiri, dalam berbagai hal Cina memiliki keunggulan, tidak terkecuali dengan pembangunan kota dan peradabannya. Sebagaimana kita ketahui, negara Cina memiliki 5 daerah otonom, 4 kota otonom, dan 23 provinsi, serta 2 daerah administrasi khusus. Shanghai bersama-sama dengan Beijing, Chongqing, dan Tianjin merupakan kota otonom. Dari segi luas wilayah Kota Shanghai menduduki peringkat keempat (5.800 km) jika dibandingkan dengan luas wilayah kota-kota otonom lainnya. Akan tetapi, jumlah penduduknya paling padat. Dewasa ini penduduknya mencapai hampir 25 juta jiwa, sekitar 2,5 x jumlah penduduk DKI Jakarta, atau hampir 11 x jumlah penduduk Kota Bandung.

Kota Shanghai terletak di mulut Sungai Yangtze yang bermuara ke Laut Cina Selatan. Shanghai tumbuh menjadi kota megapolitan. Sejak tahun 1980 kota ini menjadi pusat perbankan, perdagangan, transportasi, komunikasi, dan real estat. Di samping itu, Shanghai menjadi penghasil mobil nomor satu (Dharmawa, 2006). Oleh karena itu, tidak mengherankan apabila di berbagai tempat berdiri banyak apartemen, pusat perbelanjaan, bank, dan gedung lain sehingga seakan tidak ada ruang kosong lagi di Kota Shanghai.

Fasilitas umum sangat memadai. Alat transportasi yang digunakan dalam kota adalah bus, taksi, kereta api di bawah tanah (metro), kereta api biasa, cepat, dan supercepat (*Shanghai Maglev*) untuk keluar kota. Semua bus menggunakan pintu otomatis dan memiliki kamera sehingga penumpang terpantau di layar televisi, di samping sopir. Bus hanya berhenti di tempat pemberhentian. Kesetaraan gender tampak dengan banyaknya perempuan yang menjadi sopir bus, taksi, atau metro. Tiket dibayar ketika masuk atau bisa juga menggunakan kartu pelanggan khusus dengan menempelkannya ke panel khusus di bagian depan bus. Tempat-tempat tujuan bus tercantum pada papan di setiap pemberhentian. Namun, sayangnya nama-nama itu ditulis dalam huruf Cina. Tentu saja hal ini menyulitkan bagi pendatang yang tidak mengerti huruf Cina. Setiap akan sampai di pemberhentian ada pemberitahuan dalam bahasa Mandarin dan Inggris secara otomatis.

Demikian pula dengan metro. Metro di Kota Shanghai hampir sama dengan metro yang ada di kota-kota Eropa. Akan tetapi, metro di Shanghai relatif lebih baru dan tidak selalu berada di bawah tanah. Jalur tertentu justru berjalan di atas

permukaan tanah. Kini Kota Shanghai memiliki enam belas jalur (*line*) dengan tujuan (*final destination*) yang berbeda-beda, sekitar 414 stasiun, dan terkoneksi ke tujuan-tujuan lainnya. Tiap-tiap jalur memiliki tanda warna yang berbeda.

Pelayanan taksi di Kota Shanghai sangat baik. Demi keamanan, biasanya tempat duduk sopir dilengkapi dengan sekat yang terbuat dari *fiberglass* dan besi. Andaikata tujuan tidak terlalu jauh, kita bisa saja berjalan kaki atau naik sepeda. Sepeda hanya dapat digunakan oleh satu orang. Ada juga yang berboncengan, tetapi kalau polisi mengetahuinya, tanpa ampun menilangnya. Posisi duduk orang yang dibonceng semuanya seperti posisi duduk perempuan di sini. Peraturan berlalu-lintas di Shanghai cukup ketat. Polisi tidak segan-segan memberi sanksi kepada semua pelanggar, tanpa kecuali. Karena penduduk Cina sangat padat, di setiap perempatan jalan ada petugas khusus pembantu polisi yang khusus mengatur penyeberang jalan. Jika ada penyeberang jalan yang tidak mengikuti aturan, petugas langsung menegurnya. Bahkan, di jalan tertentu sering ada media elektronik yang meliput penyeberang jalan yang melanggar aturan.

Keadaan Kota Shanghai cukup bersih dan aman. Hal ini terjadi karena banyaknya petugas kebersihan dan polisi lalu-lintas. Dengan demikian, meskipun Shanghai merupakan kota terpadat, kebersihan dan keamanannya tetap terjaga. Di samping itu, masyarakat Cina itu ramah dan cinta damai. Memang, tampak sekilas seperti tak acuh, terutama *Shanghainese*. Namun, kalau sudah kenal, apalagi tahu bahwa kita orang asing, mereka langsung menghormati sebagai tamunya. Bahkan, menjamu kita. Mereka juga cukup kompromistis ketika tahu bahwa orang asing itu muslim.



Foto 2: Salah satu trotoar di sudut Kota Shanghai yang layak dan ramah lingkungan serta ramah bagi pejalan kaki, termasuk penyandang disabilitas

Di Kota Shanghai banyak terdapat taman yang tertata sangat apik dan asri. Bunga-bunga bermekaran di mana-mana sehingga menambah kecantikan Kota Shanghai. Pantas sekali kalau Shanghai diberi predikat Kota Bunga. Pemeliharaan kebersihan dan keindahan dilakukan secara sungguh-sungguh dengan cara mengganti tanaman secara periodik. Pohon-pohon yang baru ditanam dibalut dengan tambang atau plastik untuk menghindari perubahan cuaca. Jalan-jalan

utama luas dan bersih. Tiang-tiang lampu jalan dihiasi juga dengan pot gantung yang ditanami bunga beraneka warna. Pemandangan seperti ini dapat kita saksikan juga di jalan-jalan protokol Kota Bandung sekarang. Penyeberang jalan memanfaatkan secara baik jembatan penyeberangan atau lorong bawah tanah (*underpass*). Tembok-tebok terhindar dari corat-coret tangan usil sehingga menambah kebersihan kota. Kesadaran masyarakat Cina akan kebersihan sangat tinggi, terutama di kota-kota. Sungai-sungai di dalam kota dibersihkan secara rutin dan terbebas dari limbah sampah. Sampah tidak menjadi masalah meskipun penduduk Kota Shanghai sangat padat karena ada semacam rumah sampah yang di dalamnya terdapat mesin pengolah sampah. Jembatan dan dinding-dinding sungai dipasang lampu neon sehingga menambah kesemarakan malam hari. Mungkin pula hal ini dapat menjadi inspirasi di Kota Bandung, pada dinding Sungai Cikapundung, khusus pada bagian yang membelah pusat Kota Bandung, misalnya, dipasang lampu neon juga agar pada malam hari Kota Bandung tampak semakin cantik.

Di kawasan Pudong berdiri bangunan pencakar langit modern. Gedung-gedung tersebut berhiaskan cahaya laser berwarna-warni sehingga kalau malam hari tiba tampak gemerlap, menambah kemegahan Kota Shanghai. Berbeda dengan suasana di Bandung yang justru pada malam hari lampu-lampunya banyak yang dimatikan.

Bagi muslim di Kota Shanghai terdapat tiga masjid, pada saat itu, yaitu Hu Xi, Fuyou, dan Xiao Tao Yuan. Banyak pula warung-warung mi dan restoran muslim. Bahkan, pada saat itu ada restoran Indonesia (*Indonesia Restaurant*) di Changning dan dekat kampus lama yang pada saat itu baru dibuka pertengahan bulan Mei 2006.

Sebagai kota industri terbesar di Cina, Shanghai memiliki pusat perbelanjaan yang tersebar di mana-mana, seperti sepanjang kawasan Nanjing Road, Huaihai Road, Sichuan North Road, Xujiahui Shopping Centre, dan Yuyuan Shopping City. Tempat-tempat tersebut merupakan "surga belanja". Namun, berhati-hatilah berbelanja di Cina. Di tempat tertentu, kita harus pandai-pandai menawar kalau tidak ingin uang terbuang percuma.

Setiap harinya, terutama akhir pekan, lautan manusia dari berbagai penjuru kota dan dunia memenuhi Nanjing Road. Jalan sepanjang tiga kilometer lebih dan cukup lebar itu memang diperuntukan khusus bagi pejalan kaki. Berjalan-jalan di Nanjing Road tidak akan terasa capai karena mata kita dimanjakan oleh berbagai pemandangan menarik. Sekadar untuk melepas lelah tersedia kursi-kursi permanen. Di kawasan lain, trotoarnya menyerupai taman dengan tanaman yang indah dan kursi-kursi yang bagus. Pada malam hari toko-toko dan gedung-gedung sepanjang Nanjing Road seakan menyala dengan hiasan huruf Cina yang berwarna-warni. Kadang-kadang ada juga suguhan musik atau tarian gratis. Kalau kaki tidak kuat lagi berjalan, kita bisa menggunakan kendaraan khusus. Tampaknya, untuk pengembangan Kota Bandung ke depan sudah selayaknya pemerintah memikirkan konsep wilayah pusat-pusat perbelanjaan dengan pedestrian seperti ini.

Bagi yang masih kuat berjalan kaki, perjalanan belum lengkap karena masih bisa dilanjutkan ke The Bund, kawasan *The Oriental Paris*. Kawasan ini merupakan tempat favorit bagi wisatawan karena selain dapat menyaksikan bangunan modern, juga dapat menyaksikan bangunan kuno peninggalan pemerintah Inggris dan

Francis serta sekaligus dapat melihat kemilau air sungai Huangpu River dan hilir mudiknya perahu. Yang tidak kalah menariknya adalah gedung Jinmao Mansion dan The Oriental Pearl TV Tower beserta museum yang menakjubkan di lantai dasarnya. Bangunan ini termasuk bangunan tertinggi di dunia. Untuk dapat sampai ke menara televisi kita harus melewati lorong bawah sungai (*canal*) dengan menggunakan semacam gerbong kereta listrik yang hanya memuat enam orang. Pemandangan di sepanjang lorong sangat indah dengan permainan sinar laser berwarna-warni sehingga kita tidak merasa berada di bawah sungai. Kalau ingin melihat pemandangan Kota Shanghai secara keseluruhan, kita dapat menggunakan *lift* ke lantai atas. Dari puncak menara pemandangan lepas ke seluruh penjuru Kota Shanghai tampak sangat memukau, terlebih-lebih pada malam hari.

Tempat belanja lainnya yang menarik adalah pusat penjualan cendera mata di dekat Yuyuan Garden. Tempat ini pun selalu dipenuhi wisatawan. Bangunannya antik, berarsitekur khas Cina. Di tengah-tengah kompleks perbelanjaan ada kolam ikan dan restoran bertingkat. Di kawasan inilah Shanghai Fuyou Road Mosque terletak.

Di tempat keramaian kita harus selalu tetap waspada sebab ada juga orang yang ingin mendapatkan uang tanpa harus bersusah payah bekerja. Misalnya, di Yuyuan Shopping City ada orang yang mengaku sebagai wisatawan yang kehilangan uang. Biasanya, ibu-ibu dengan seorang gadis yang memelas meminta bantuan keuangan untuk membeli makanan. Mereka fasih juga berbahasa Inggris, bahkan tidak tanggung-tanggung mengaku sebagai *laoshi* (guru). Selain itu, harus pula berhati-hati pada tangan-tangan jahil. Biasanya mereka remaja tanggung yang berasal dari etnik tertentu. Dengan tangan terampilnya, pada saat kita lengah dari belakang mereka siap mengambil alih barang-barang berharga, seperti dompet, *handphone*, dan kamera.

Masyarakat yang tidak suka berbelanja dapat berkunjung ke Luxun Museum, Shanghai Museum, Madam Song Qing Ling Museum, dan Shanghai Science & Technology Museum yang canggih. Yang menyenangkan lingkungan alam, terutama bunga-bunga, bisa menikmatinya di Luxun Park, Zhongshan Park, Yuyuan Garden, People's Square, dan Century Park yang luas dan sangat indah.

IV. PENUTUP

Upaya untuk mewujudkan Kota Bandung sebagai kota untuk semua memang menjadi sebuah harapan dan tantangan besar, bukan saja merupakan pengejawantahan amanah SDGs 11, tetapi juga memiliki keterkaitan dengan tujuan-tujuan lainnya dalam SDGs dalam mencapai terwujudnya kota yang inklusif, aman, tangguh dan berkelanjutan. Oleh sebab itu, jelaslah keterlibatan semua komponen masyarakat berperan sangat strategis dalam merencanakan, merancang, membangun, dan mengelola kota. Pembangunan berkelanjutan di Kota Bandung masih jauh dari harapan. Sementara itu, Shanghai dapat dipandang sebagai kota berkelanjutan yang berhasil dan menjadi inspirasi kota-kota lain di dunia, termasuk Kota Bandung. Memang, harus kita akui pula bahwa jauh sebelum konsep pembangunan kota berkelanjutan ini populer, Shanghai telah mempersiapkannya dengan baik. Hal ini paling tidak tercermin dari pembangunan transportasi dan

fasilitas publik yang terpadu, inovatif, dan berkelanjutan, sesuai dengan tuntutan kebutuhan masyarakatnya yang masif.

Bangsa Indonesia telah dikaruniai berbagai potensi, di antaranya sumber daya alam dan manusia yang sangat besar sehingga memiliki kesempatan yang sangat luas dan terbuka untuk menjadi bangsa dan negara yang besar pula, maju, demokratis, dan sejahtera. Rasa optimistis itu tumbuh setidaknya seiring dengan dinobatkannya DKI Jakarta baru-baru ini sebagai juara dunia dalam manajemen transportasi *Sustainable Transport Award* (STA) 2021 oleh Institut for Transportation and Development Policy (ITDP). Semoga kesuksesan DKI Jakarta bisa menyebar ke kota-kota lain, tidak terkecuali dengan Kota Bandung, untuk terus mengembangkan program yang humanis dan ramah lingkungan dengan membangun integrasi antar moda transportasi publik. Namun, tentu saja untuk menjadi bangsa yang modern dan berdaya saing global tersebut tidak serta-merta kita menafikan kearifan lokal. Pembangunan bangsa pun sudah seyogianya tidak diidentikkan dengan pembangunan fisik semata, tetapi juga pembangunan mental. Membangun ketertiban berbahasa, terutama di ruang publik, merupakan sebuah upaya terpuji untuk memasifkan dan menuangkan penggunaan bahasa sendiri di negeri ini, khususnya di Kota Bandung tercinta.

DAFTAR PUSTAKA

- Alisjahbana, Armida Salsiah dan Endah Murniningtyas. 2018. *Tujuan Pembangunan Berkelanjutan di Indonesia: Konsep, Target dan Implementasi*. Bandung: Unpad Press.
- Ariotedjo, Dito. 2018. "Milenial Kota versus Desa" dalam Dimas Oky Nurgroho (Editor) *Anak Muda & Masa Depan Indonesia: Bunga Rampai Pemikiran Anak Muda dari Aceh sampai Papua*. Bandung: Mizan Pustaka bekerja sama dengan Kader Bangsa Fellowship Program Sekolah Pemimpin Muda Indonesia.
- Dharmawan, Bagus (Editor). 2006. *Cermin dari China: Geliat Sang Naga di Era Globalisasi*. Jakarta: Kompas.
- Hardjasaputra, Sobana A. 2000. "Bandung" dalam Nina H. Lubis dkk. *Sejarah Kota-Kota Lama di Jawa Barat*. Bandung: Alqaprint.
- Jamaludin. 2017. *Desain, Bandung & Budaya Sunda: Kumpulan Esai*. Bandung: Kiblat.
- Joga, Nirwono dan Dhaneswara Nirwana Indrajoga. 2018. *Membangun Peradaban Kota*. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.
- Kurniawan, Teguh. 2003. "Manajemen Kota Berkelanjutan di Indonesia: dalam Upaya Mengembangkan Kebijakan Kota Berkelanjutan oleh Pemerintah Kota di Indonesia" dalam *Jurnal Bisnis & Birokrasi* Vol. XI. No. 1 Januari 2003. Hlm. 28-36.
- Kustiwan, Iwan dan Afrizal Ramadhan. 2019. "Strategi Peningkatan Kualitas Lingkungan Kampung-Kota dalam Rangka Pembangunan Kota Inklusif yang Berkelanjutan: Pembelejaran dari Kasus Kota" dalam *Journal of Regional and Rural Development Planning* Vol. 3 No.1 Februari 2019. Hlm. 64-84.
- Menno, S. dan Mustamin Alwi. 1994. *Antropologi Perkotaan*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Newberry, Jan. 2013. *Back Door Java: Negara, Rumah Tangga, dan Kampung di Keluarga*

- Jawa. Terjemahan oleh Bernadetta Esti Sumarah dan Masri Maris dari *Back Door Java: State Formation and the Domestic in Working Class Java*. Jakarta: Yayasan Obor Indonesia bekerja sama dengan KITLV-Jakarta.
- Novianti, Kurnia. 2016. "Kota Berkelanjutan: Antara Ide dan Implementasi dalam Perspektif Pemangku Kepentingan" dalam *Patrajaya* Vol. 17 No. 3 Desember 2016. Hlm. 177-192.
- Rahardi, R. Kunjana. 2009. *Bahasa Prevoir Budaya: Catatan Unik & Aktual Ihwal Masalah-masalah Kebahasaan*. Yogyakarta: Pinus Book Publisher.
- Rosada, Dada. 2008. "Konsep Pembangunan Berkelanjutan: Studi Kasus Kota Bandung dengan Tujuh Program Prioritas" dalam *Jurnal Ilmu* Vol. 5 No. 4 Tahun 2008. Hlm. 473-478.
- Rusnandar, Nandang. 2010. "Sejarah Kota Bandung dari "Bergdessa" (Desa Udik) menjadi Bandung "Heurin ku Tangtung" (Metropolitan) dalam *Patanjala*, Vol. 2 No. 2 Juni 2010. Hlm. 273-293.
- Sarosa, Wicaksono. 2020. *Kota untuk Semua: Hunian yang Selaras dengan Sustainable Development Goals and New Urban Agenda*. Jakarta: Expose.
- Schoorl, J.W. 1981. *Modernisasi: Pengantar Sosiologi Pembangunan Negara-negara Sedang Berkembang*. Terjemahan oleh R.G. Soekardjito. Jakarta: Gramedia.
- Sobarna, Cece. 2020. "Pendidikan Budaya untuk Penguatan Wawasan Kemartiman menuju Indonesia Emas" dalam Mohammad Ali dkk. (Penyunting) *Pendidikan menuju Indonesia Emas*. Bandung: UPI Press.
- Soedirham, Oedojo. 2014. "Kota Sehat sebagai Bentuk *Sustainable Communities Best Practice*" dalam *Jurnal Kesehatan Masyarakat* Vol. 7 No. 2 September 2012. Hlm. 51-44.
- Suparlan, Parsudi. 1980. "Masalah Lingkungan Hidup Perkotaan" dalam Ayatrohaedi (Penyunting) *Seri Penerbitan Ilmiah* 3. Jakarta: Fakultas Sastra, Universitas Indonesia.
- Utomo, Candra Eko Wahyudi dan Mochamad Hariadi. 2016. "Strategi Pembangunan *Smart City* dan Tantangan bagi Masyarakat Kota" dalam *Jurnal Strategi dan Bisnis* Vol. 4 No. 2 Oktober 2016. Hlm. 159-175.