

# INVOLUSI AKSI KOLEKTIF : PERAN PEMERINTAH, NORMA SOSIAL, DAN INISIASI AKSI KOLEKTIF DALAM MENGATASI PERSOALAN SAMPAH DAN KEMACETAN DI DKI JAKARTA

Darin Atiandina\*, Erwinton Simatupang\*, Rafif Pamenang Imawan\*  
\*Populi Center

INFO ARTIKEL	ABSTRAK
<p><b>Kata kunci:</b></p> <p>Aksi Kolektif Sumber Daya Bersama Kemacetan Sampah</p>	<p><b>Abstrak:</b> Sebagaimana kota-kota besar lainnya, DKI Jakarta turut menghadapi masalah sampah dan kemacetan. Jika dibiarkan, dua persoalan ini dapat menjadi masalah yang mengancam lingkungan sebagai sumber daya bersama. Kedua masalah tersebut sejatinya bisa diselesaikan dengan melibatkan aksi kolektif dari masyarakat. Namun, kondisi masyarakat di ibu kota yang plural kian mempersulit terwujudnya aksi kolektif, sehingga yang terjadi adalah kemerosotan (invulsi) aksi kolektif. Berdasarkan data yang diperoleh melalui studi dokumentasi, pertanyaan wawancara, dan observasi langsung, tulisan ini menunjukkan bahwa di tengah kondisi masyarakat yang heterogen, pemerintah sejatinya merupakan aktor yang paling tepat untuk mendorong terbentuknya norma guna memicu terbentuknya aksi kolektif. Sebab, inisiatif masyarakat sipil saja tidak cukup bertenaga untuk menghasilkan solusi terhadap persoalan keseharian dalam diri masyarakat.</p>
<p><b>Alamat Korespondensi:</b></p> <p>Darin Atiandina Populi Center <a href="mailto:darinatiandina@gmail.com">darinatiandina@gmail.com</a></p> <p>Erwinton Simatupang Populi Center <a href="mailto:erwinton.simatupang@gmail.com">erwinton.simatupang@gmail.com</a></p> <p>Rafif Pamenang Imawan Populi Center <a href="mailto:raimwn@gmail.com">raimwn@gmail.com</a></p>	

## PENDAHULUAN

Persoalan sampah dan polusi udara akibat kemacetan telah menjadi keresahan bagi penduduk ibu kota di banyak negara, tidak terkecuali di DKI Jakarta. Secara kasat mata, di bantaran kali, perumahan penduduk, dan jalanan umum di DKI Jakarta, tumpukan sampah merupakan pemandangan yang lumrah ditemukan. Setali tiga uang, polusi udara akibat kemacetan juga memiliki potret yang serupa. Pada titik ini, kemacetan telah menambah besaran gas buang kendaraan, dan pada akhirnya, berimplikasi pada langit ibu kota yang berselimutkan polusi. Harus diakui, sebagaimana akan dipaparkan di bagian kajian terdahulu, sejumlah sarjana telah mengulas dua persoalan itu. Sayangnya, kajian-kajian yang ada masih belum mengangkat dua isu tersebut secara bersama-sama. Padahal, dua persoalan tersebut sejatinya berada di dalam payung yang sama, yakni isu lingkungan.

Suka atau tidak, intervensi pemerintah sangat krusial guna mengatasi atau menekan problem sampah dan polusi udara. Namun, mengandalkan campur tangan pemerintah saja tidak cukup. Selain karena intervensi pemerintah tidak jarang bermasalah, keterlibatan masyarakat juga tidak dapat dianggap sebelah mata dalam mereduksi persoalan lingkungan. Di Copenhagen, misalnya, bersepeda sudah dianggap sebagai aktivitas yang

rutin, malahan seperti menggosok gigi. Sekalipun mayoritas penduduk kota itu mampu membeli kendaraan bermotor, mereka lebih memilih menggunakan sepeda untuk bepergian ke tempat kerja atau sekolah. Bersepeda bagi penduduk kota itu tidak sekadar untuk menyehatkan tubuh, akan tetapi juga solusi terhadap persoalan kemacetan dan polusi udara ([Los Angeles Times, 8/8/2019](#)). Oleh sebab itu, kebijakan pemerintah semutakhir apa pun tidak akan berarti apa-apa tanpa keterlibatan masyarakat. Dalam bahasa lain, mengabaikan keikutsertaan masyarakat dalam mengatasi masalah publik hanya membuat rumusan kebijakan pemerintah elok di atas kertas, sedangkan pencapaiannya di atas lapangan masih jauh dari harapan.

Tindakan-tindakan kecil individu atau komunitas memang sudah muncul dalam mengatasi persoalan sampah dan polusi udara akibat kemacetan di DKI Jakarta. Namun, aksi mereka acap kali sporadis dan parsial. Oleh sebab itu, sangat aman untuk mengatakan bahwa sikap penduduk Copenhagen dalam mengatasi persoalan lingkungan belum juga tampak secara masif di DKI Jakarta. Belum terbentuknya sikap seperti itu boleh jadi disebabkan oleh rendahnya kesadaran masyarakat terhadap isu lingkungan. Secara bersamaan, aktor politik juga kerap mengabaikan isu tersebut dalam kontestasi politik baik itu di level nasional ataupun lokal. Survei Center for Strategic and International Studies (CSIS) pada Maret 2019 setidaknya bisa dijadikan data untuk menjelaskan argumen tersebut. Dari 1.960 responden di 14 provinsi, isu lingkungan terungkap masih minim didengar masyarakat dalam kampanye politik. Hal itu terjadi karena aktor politik, seperti politisi dan partai politik, sulit untuk mengkapitalisasi isu lingkungan. Terlebih, isu itu 'hanya' dekat dengan kelas menengah ([Media Indonesia, 11/4/2019](#)).

Di sisi lain, mengupayakan aksi kolektif masyarakat dalam mengatasi isu lingkungan di DKI Jakarta tanpa kebijakan pemerintah yang memadai untuk mendorongnya juga tampaknya tidak akan bisa berbuat banyak mengubah situasi yang ada. Di tengah keragaman penduduk DKI Jakarta sebagai wilayah urban, juga persoalan etnisitas dan agama yang menjadi titik tolak politik populisme di DKI Jakarta belakangan ini, aksi kolektif masyarakat cenderung kecil bisa diwujudkan guna mengatasi persoalan publik, termasuk problem lingkungan. Inilah yang disebut involusi aksi kolektif, momen ketika aksi kolektif mengalami kemerosotan karena nihilnya dukungan kebijakan dari pemerintah. Di tengah masyarakat seperti itu, kebijakan pemerintah dapat menjadi penentu terbentuknya aksi kolektif warga. Kondisi yang berbeda justru terjadi di tengah masyarakat yang memiliki identitas seragam, terutama di masyarakat yang ikatan sosial eksklusif (*bonding social capital*) di dalamnya kuat. Pada titik ini, aksi kolektif dapat didorong dari inisiatif warga, bukan dari intervensi pemerintah.

Berangkat dari penjelasan tersebut, tulisan ini melihat bagaimana keterkaitan antara kebijakan pemerintahan DKI Jakarta dengan persoalan pembangunan aksi kolektif (*collective action*) dari warga. Keterkaitan tersebut diketengahkan secara bersama-sama. Sebagaimana disebutkan sebelumnya, mengandalkan intervensi pemerintah saja dalam mengatasi persoalan publik tidaklah cukup. Secara sosiologis, keragaman masyarakat DKI Jakarta menuntut perlunya campur tangan pemerintah untuk mendorong aksi kolektif warga mengatasi atau menekan persoalan publik. Secara spesifik, persoalan publik yang diketengahkan dalam tulisan ini adalah persoalan pencemaran lingkungan (sampah) dan pencemaran udara (kemacetan). Dua persoalan itu sengaja diangkat secara bersama-sama, sebab dua problem itu, sekali lagi, masih berada di dalam payung yang sama, yakni isu lingkungan.

## KAJIAN TERDAHULU

Kajian tentang sampah dan polusi udara akibat kemacetan memang sudah jamak dilakukan oleh para sarjana. Dalam kajian tentang sampah di DKI Jakarta, misalnya, topik yang paling banyak didiskusikan adalah sistem pengelolaan sampah berbasis daur ulang yang melibatkan partisipasi masyarakat. Sebagian besar kajian yang

ada menjadikan metode ini sebagai solusi yang paling tepat untuk mengatasi masalah sampah di ibu kota. Di sini, partisipasi masyarakat diartikan sebagai keterlibatan individu dalam pengelolaan sampah rumah tangga, baik secara langsung maupun tidak langsung. Partisipasi secara langsung dapat berupa memilah sampah sesuai dengan jenisnya sebelum dibuang dan membuang sampah pada tempatnya. Partisipasi langsung juga bisa dilakukan dengan cara memanfaatkan sampah organik sebagai kompos dalam skala keluarga, hingga mengurangi penggunaan barang yang tidak mudah terurai (Yolarita, 2011).

Sementara itu, terkait dengan partisipasi tidak langsung, Yuliasuti (2013) memberi contoh berupa keterlibatan masyarakat yang berkaitan dengan keuangan seperti partisipasi masyarakat dilakukan dengan cara melakukan pembayaran retribusi pelayanan persampahan kepada Dinas Kebersihan. Penelitian yang dilakukan Manurung (2008) juga mengungkapkan hal yang sama. Salah satu bentuk partisipasi masyarakat dalam pengelolaan sampah bisa juga dilihat dari kesediaan warga untuk membayar (*willingness to pay*) pengelolaan sampah atau peningkatan fasilitas pengelolaan sampah.

Dalam kasus yang sedikit berbeda, Medina (2000) menjelaskan bahwa teknologi pengelolaan sampah yang biasa digunakan di negara-negara maju sering gagal di kota-kota di negara berkembang. Pasalnya, pemadatan sampah di negara berkembang sering kali tidak diperlukan karena karakteristik sampahnya telah memiliki kepadatan yang tinggi. Nilai kalor<sup>1</sup> yang rendah dari sampah yang dihasilkan di negara berkembang juga tidak mendukung penanganan sampah dengan cara dibakar untuk menghasilkan energi yang diinginkan. Selain itu, transfer penggunaan teknologi di negara berkembang cenderung memakan biaya yang mahal. Peralatan teknologi juga cenderung sering rusak karena minimnya kapabilitas penggunanya sehingga membutuhkan perawatan serta perbaikan yang cukup sering. Oleh alasan-alasan itulah pengelolaan sampah berbasis partisipasi masyarakat lebih sesuai diterapkan di negara berkembang dari pada yang berbasis teknologi.

Berdasarkan penelitian pengelolaan sampah melalui Bank Sampah Rawajati di RW 03 Kelurahan Rawajati, Jakarta Selatan, Nugraha, Sutjahjo, dan Amin (2018) memperlihatkan bahwa warga RW 03 memiliki persepsi yang positif tentang pengelolaan sampah. Persepsi seseorang terhadap pengelolaan sampah mempengaruhi partisipasinya dalam pengelolaan sampah. Semakin baik atau semakin positif persepsi seseorang terhadap pengelolaan sampah rumah tangga, maka akan semakin tinggi partisipasi orang tersebut dalam pengelolaan sampah. Begitu pula sebaliknya, semakin negatif persepsi orang terhadap pengelolaan sampah, maka akan semakin rendah pula tingkat partisipasinya. Sebagian besar warga RW 03 atau 96% warga menyatakan telah memilah sampah organik dan anorganik sebelum akhirnya dibawa ke tempat penampungan sementara (TPS) atau bank sampah.

Sementara itu, kajian polusi udara sering kali identik dengan persoalan kemacetan, meski pada tataran yang lain berkaitan dengan kebijakan industrialisasi, termasuk berdirinya pabrik-pabrik di sekitar Jabodetabek (Jakarta, Bogor, Depok, dan Tangerang, dan Bekasi). Kemacetan, seperti yang sudah disinggung di atas, sudah bukan menjadi rahasia umum terjadi di kota besar seperti DKI Jakarta. Seperti kajian sampah, diskursus soal kemacetan ini telah banyak dibahas. Salah satu persoalan serius terkait dengan kemacetan ada pada tidak sinkronnya antara kebijakan yang melibatkan institusi pemerintah. Sebagai ilustrasi, Dinas Pekerjaan Umum (PU) sekadar menangani problem kemacetan dengan cara membangun jalan raya, namun pada saat bersamaan, Dinas Perindustrian dan Energi berfokus pada produksi kendaraan murah. Dua kebijakan tersebut pada

---

<sup>1</sup> Nilai Kalor (*Calorific Value* atau *Heating Value*) merupakan salah satu parameter penting dalam kualitas bahan bakar. Nilai kalor adalah jumlah energi yang dilepaskan ketika suatu bahan bakar dibakar secara sempurna dalam suatu proses aliran tunak (*steady*) (BTBRD, 12 Mei 2017).

akhirnya memunculkan kemacetan lalu lintas, dan membebani Kementerian Perhubungan. Integrasi pengelolaan sistem transportasi menjadi kunci untuk menjawab persoalan ini (Sitanggang & Saribanon, 2017).

Dimensi lain yang perlu diperhatikan dari persoalan kemacetan ada pada tidak seimbangnya antara besaran ruas jalan dengan jumlah kendaraan. Dari cara pandang ini, kemacetan pada dasarnya merupakan persoalan ekonomi politik yang bersinggungan dengan korporasi besar di industri otomotif. Untuk dapat keluar dari lingkaran persoalan tersebut, maka dibutuhkan pembangunan transportasi publik (Darmaningtyas, 2010). Lebih lanjut, pembangunan transportasi publik ini perlu diikuti dengan integrasi moda angkutan umum untuk mendorong publik menggunakan transportasi publik (Setiawan & Nainggolan, 2012).

Studi lain terkait kemacetan dilekatkan dengan gagasan transportasi berkelanjutan. Kota-kota metropolitan secara umum dinilai belum mampu menciptakan sistem transportasi berkelanjutan. DKI Jakarta, misalnya, tidak dapat dikategorikan sebagai kota dengan sistem transportasi berkelanjutan mengingat tidak efisiennya aktivitas transportasi, aksesibilitas wilayah yang tidak memadai, pertumbuhan nilai tambah pada sub sektor angkutan perkotaan yang cenderung menurun, hingga persoalan polusi udara dan suara yang meningkat seiring pertumbuhan jumlah penduduk (Brotodewo, 2010; Nadi & Murad, 2019). Persoalan lain terkait dengan transportasi berkelanjutan ada pada bagaimana mendorong kebiasaan baru bagi warga untuk dapat menggunakan transportasi publik (Khafian, 2013).

Sejauh penelusuran literatur terkait dua persoalan utama, yakni sampah dan kemacetan, belum banyak kajian yang membahas bagaimana peran pemerintah dalam mendorong aksi kolektif masyarakat untuk mengatasi dua persoalan tersebut. Secara bersamaan, seperti disinggung di bagian sebelumnya, masih belum dominan, untuk tidak mengatakan sama sekali nihil, kajian yang mengangkat persoalan sampah dan kemacetan, khususnya polusi udara akibat kemacetan, secara bersama-sama. Padahal, sekali lagi, sampah dan polusi udara merupakan persoalan lingkungan yang kerap dihadapi oleh penduduk DKI Jakarta. Tulisan singkat ini coba untuk berkontribusi pada bahasan tersebut.

## METODE

Tulisan ini menggunakan metode penelitian kualitatif. Data penelitian ini dikumpulkan melalui studi dokumentasi, pertanyaan wawancara, dan observasi langsung. Pengumpulan data mula-mula dilakukan dengan membaca dan memfamiliarikan diri dengan berbagai dokumen, seperti jurnal, berita online, laporan penelitian, dan buku, yang berkaitan dengan topik penelitian. Setelah itu, khusus pada persoalan pencemaran lingkungan (sampah), wawancara dilakukan dengan aktor kunci, seperti ketua RT di Kampung Pulo, yang berhubungan dengan topik penelitian. Data terkait persoalan pencemaran lingkungan (sampah) dan pencemaran udara (kemacetan) yang diperoleh dari studi dokumentasi dan lapangan kemudian diperbandingkan satu dengan yang lain, dan direduksi sesuai dengan kebutuhan penelitian. Dengan begitu, kesahihan data bisa diperoleh. Data yang teruji keabsahannya selanjutnya ditampilkan secara deskriptif dalam penelitian ini.

## TEORISASI

Di antaranya banyak ilmuwan sosial yang membahas bagaimana aksi kolektif (*collective action*) bekerja, nama Elinor Ostrom mengemuka sebagai ilmuwan sosial yang paling banyak dirujuk<sup>2</sup>. Meskipun demikian, Elinor

---

<sup>2</sup> Kerangka teoritik terkait dengan aksi kolektif banyak dipengaruhi oleh paradigma pilihan rasional (*rational choice*). Pada dasarnya paradigma ini menekankan bahwa individu merupakan makhluk rasional, dan oleh karenanya pilihan perilakunya ditentukan pada pilihan mana yang paling menguntungkan dirinya. Dalam kajian ini, perilaku individu ditentukan oleh faktor-faktor lain seperti ekonomi, budaya, maupun politik.

Ostrom bukanlah ilmuwan ternama yang pertama kali membahas aksi kolektif, sebelumnya terdapat Mancur Olson yang telah membahas aksi kolektif dalam karyanya berjudul "*The Logic of Collective Action*" pada tahun 1965. Dalam bahasannya, Olson menawarkan proposisi *zero contribution thesis*. Pada intinya proposisi ini hendak menjelaskan bahwa seorang individu yang tidak memiliki kepentingan pun akan ikut berkontribusi dalam pengelolaan barang publik (Ostrom, 2000: 137). Dalam definisi yang lebih generik, Olson mengatakan "[U]nless the number of individuals in a group is quite small, or unless there is coercion or some other special device to make individuals act in their common interest, rational, self-interested individuals will not act to achieve their common or group interests." (*ibid*).

Gagasan utama dari proposisi yang ditawarkan Olson pada dasarnya menekankan pada dimensi rasionalitas individu. Dalam bahasanya, individu yang rasional akan memilih untuk tidak bekerjasama, meski kerjasama tersebut akan memberi manfaat bagi kedua belah pihak. Gagasan ini sangat dipengaruhi oleh model pembacaan perilaku dalam model *prisoner's dilemma* (Hardin 1971, 1982 dalam *ibid*: 138). Dalam model ini, ketika seseorang memilih bekerjasama dan pihak lainnya tidak ikut bekerjasama, maka individu yang memilih untuk berinisiatif kerjasama akan dirugikan, sedangkan yang tidak ingin ikut bekerjasama diuntungkan (karena tidak meresikokan apapun). Oleh karenanya, individu cenderung memilih untuk tidak bekerjasama.

Dalam kerangka yang dibangun oleh Olson, sedikit mengulang, keengganan individu untuk berkontribusi dalam mengatasi persoalan publik dikenal sebagai *zero contribution thesis*. Gagasan utamanya adalah bahwa individu harus didorong oleh tekanan dari luar dirinya untuk dapat ikut berkontribusi dalam aksi kolektif (*ibid*). Dalam kajian terkait dengan aksi kolektif, pihak yang tidak berkontribusi ini disebut pula sebagai penunggang gelap (*free riders*). Olson mendasarkan argumentasinya bahwa aksi kolektif tidak membutuhkan keterlibatan seluruh individu, bahkan individu yang pasif-pun akan mendapatkan manfaat dari aksi kolektif tersebut<sup>3</sup>.

Kajian empirik menunjukkan bahwa dalam beberapa hal intervensi dari kebijakan pemerintah lebih banyak menghambat upaya masyarakat untuk mengelola barang publik (Montgomery & Bean, 1999 dalam *ibid*). Kajian empirik juga menunjukkan bahwa penumpang gelap (*free riders*) banyak ditemukan dalam berbagai *setting* sosial terkait kepentingan kolektif. Untuk mengatasi persoalan *zero contribution* dari penumpang gelap tersebut, maka terbentuklah aturan-aturan yang terdapat di masyarakat, terutama untuk mengatur bagaimana seseorang tersebut berperilaku (Ostrom, 1990, dalam *ibid*). Aturan yang berada di masyarakat tersebut disebut dengan norma atau aturan tidak tertulis (*informal institution*). Dalam kajian terkait dengan aksi kolektif, norma memegang peranan penting untuk menjelaskan bagaimana perilaku individu untuk terlibat atau tidak terlibat dalam urusan publik (Ostrom, 1990: 207-208). Berangkat dari gagasan tersebut, maka bahasan yang paling penting dalam bingkai aksi kolektif ada pada struktur seperti apa yang mendorong orang untuk terlibat dalam aksi kolektif.

Dalam konstruksi teoritiknya, norma menjadi kata kunci penting dan terdapat dua tipe individu yang merespon norma secara berbeda. Kedua kelompok tersebut adalah kelompok "*conditional cooperators*" dan "*willing punishers*" atau yang disebut juga dengan rasional egois (*ibid*: 142). Individu yang masuk kategori "*conditional cooperators*" adalah individu yang bersedia untuk melakukan inisiasi kerjasama. Kelompok ini cenderung memiliki kontribusi tinggi di awal yang kemudian memberikan porsi kontribusi yang sama pada setiap individu. Kontribusi yang besar ini tidak jarang mendorong individu kategori rasional egois turut

---

<sup>3</sup> Sebagai ilustrasi, sering kali tidak semua warga ikut dalam kegiatan kerja bakti/gotong royong di lingkungan tempat tinggal. Hanya beberapa individu saja yang memilih terlibat dalam kegiatan kerja bakti tersebut, sedangkan individu yang tidak terlibat namun menerima manfaat dari kegiatan tersebut (lingkungan bersih), disebut dengan penumpang gelap (*free riders*).

berkontribusi (Kreps et al., 1982 dalam Ostrom, 2000: 142). Individu ini cenderung untuk percaya terhadap pihak lain dan memegang teguh prinsip kepercayaan (dalam kerangka *prisoner's dilemma*) selama dirinya mendapatkan timbal balik yang setimpal (*ibid*).

Kedua, individu yang masuk kategori “*willing punisher*”, individu dalam kategori tidak segan untuk menghukum individu lain tidak berkontribusi pada kepentingan kolektif. Dalam konteks ini, beberapa orang dalam kategori “*conditional cooperators*” dapat pula masuk menjadi kelompok “*willing punishers*”. Kedua kelompok ini dapat menciptakan kerja kolektif mengingat di satu sisi “*conditional cooperators*” memberikan kontribusi besar, di sisi lain “*willing punishers*” mendorong supaya tercipta mekanisme timbal balik. Mekanisme yang tercipta dari kerja kolektif dua kelompok ini dapat menekan penumpang gelap untuk dapat ikut berkontribusi (*ibid*: 142).

### ***Evolusi Aksi Kolektif***

Konsepsi aksi kolektif tidak dapat dipisahkan dari dua pengaruh besar, teori evolusi dan teori evolusi tidak langsung. Pertama, dalam kerangka teori evolusi, individu dinilai sebagai sosok yang cenderung tidak akan merubah strateginya dalam menjalani hidup/beradaptasi dengan norma yang ada. Apabila sedikit kembali ke bahasan awal terkait norma, maka individu cenderung akan mengadaptasi strategi yang dapat bekerja dalam lingkungan tersebut (Axelrod, 1986 dalam *ibid*: 143). Individu akan cenderung untuk beradaptasi dengan norma-norma yang berlaku. Dalam hal ini, norma sosial mengacu pada bagaimana kewajiban serta larangan-larangan yang tidak boleh dilakukan individu tersebut (Pinker, 1994; Crawford & Ostrom, 1995 dalam *ibid*: 143-144; Ostrom, et al, 1999: 279). Di sinilah letak kompleksitas teorisasi aksi kolektif, norma-norma yang ada di setiap lingkungan berbeda dengan norma lingkungan lainnya.

Kedua, perkembangan konsepsi yang didorong oleh teori evolusi tidak langsung. Pada cara pandang ini, basis material memegang peranan penting dalam mendorong aksi kolektif. Individu yang memegang prinsip timbal balik (*reciprocity*), keadilan (*fairness*) dan kepercayaan (*trust*), akan mempengaruhi perilaku individual lainnya. Apabila kedua individu saling percaya satu dengan yang lain, keduanya akan memperoleh imbalan yang (sama) besar. Apabila salah satu individu bekerjasama, dan individu lain (memilih) tidak bekerjasama, maka individu yang tidak bekerjasama akan mendapatkan keuntungan yang besar. Untuk kelompok rasional egois, maka dirinya akan memilih untuk tidak percaya dan tidak bekerjasama, sehingga mengharapkan orang lain (juga) tidak percaya atau bekerjasama. Hasilnya kedua individu akan mendapatkan keuntungannya yang rendah, dibandingkan apabila keduanya memilih untuk bekerjasama. Di dalam persoalan barang publik maupun barang privat, kepercayaan yang timbal balik menjadi krusial. Memang norma sosial dipahami berbeda antara satu wilayah dengan wilayah lainnya. Norma sosial dapat mendorong orang untuk bertindak mengikuti atau menentang normal sosial, tergantung bagaimana individu tersebut menilai dan menempatkan norma (*ibid*: 144).

Sumber Daya Bersama (*common pool resources*) merupakan kata kunci untuk memahami bagaimana aksi kolektif. Konsepsi sumber daya bersama mengacu pada sumber daya yang dapat digunakan oleh seluruh individu, hanya saja apabila sumber daya bersama tersebut tidak dapat dikelola dengan baik, maka masyarakat akan menerima akibatnya (*tragedy of the commons*). Sumber daya bersama menghadapi persoalan/dilema pertama terkait dengan bagaimana individu menggunakan sumber daya yang ada, meski sumber daya tersebut gratis. Dilema berikutnya ada pada dibentuknya aturan untuk mengelola sumber daya tersebut. Aturan yang baru (norma) secara tidak langsung akan mengubah bagaimana pola aksi kolektif yang terbentuk (*ibid*: 148; Diez, et al, 2003). Sebagai ilustrasi, sungai merupakan sumber daya bersama, namun ketika sungai tersebut dicemari serta aturan bersama yang ada tidak ditaati, maka pencemaran sungai akan merugikan banyak pihak, seperti terjadinya banjir akibat penumpukan sampah.

Aksi kolektif dapat diorganisir secara mandiri. Dari kacamata teori evolusi, seorang individu akan mengikuti norma yang berlaku dalam konteks menggunakan sumber daya bersama, selama individu yang lain turut mengikuti norma yang ada. Sumber daya bersama tetap akan dapat terpelihara dengan baik, apabila kelompok dapat mengeksklusi individu yang tidak setuju dengan aturan pengelolaan sumber daya bersama. Langkah eksklusi ini dapat mendorong terciptanya kepercayaan dan timbal balik antar-individu yang berkomitmen menjaga sumber daya bersama. Dalam beberapa hal, keanggotaan (*membership*) juga berperan penting sebagai simbol untuk menjaga kepercayaan antar-individu (Ostrom, 2000: 149; Sobel, 2002: 151).

Keberhasilan mengelola sumber daya bersama secara mandiri tergantung pada mekanisme timbal balik dan kepercayaan antara warga dan pemimpin lokal dalam lingkungan tersebut (Ostrom, 2000). Sebagai contoh, terkait dengan sistem irigasi. Dalam studi terkait dengan 48 sistem irigasi di Indonesia, ditemukan bahwa kualitas perawatan kanal irigasi sangat rendah di tempat para petani diatur oleh elit lokal. Pada sisi yang berbeda, kanal irigasi yang diatur mandiri oleh petani, justru alokasi air dapat lebih merata dan perawatan kanalnya lebih terjaga (Bardhan, 1999 dalam *ibid*: 150).

### ***Menempatkan Aksi Kolektif***

Berdasarkan kerangka teoritik yang dikemukakan oleh Ostrom, kita dapat membuat kategori bahwa norma dapat didorong dari dua arah, yakni dari pemerintah atau dari masyarakat itu sendiri. Dalam kategori yang lebih besar atau umum, aksi kolektif dapat didorong dari aspek eksternal (pemerintah maupun pihak luar di luar masyarakat) dan aspek internal (masyarakat). Dengan mengacu kerangka ini, maka pada dasarnya norma dapat dibentuk dengan berbagai cara. Dalam konteks tulisan ini, hendak dilihat bagaimana pemerintah dapat mendorong norma yang membuat aksi kolektif tetap terjaga.

## **HASIL**

Bagi sebagian besar masyarakat di Indonesia, termasuk mereka yang tinggal di DKI Jakarta, sampah tidak dipandang sebagai bagian dari sumber daya yang harus dikelola secara bersama. Dengan kata lain, sampah dinilai sebagai benda yang tidak (lagi) memiliki manfaat, dan pengelolaannya menjadi tanggung jawab masing-masing individu. Konsekuensi logis dari cara pandang ini adalah keanekaragaman gaya warga DKI Jakarta dalam mengelola sampah. Kendati beragam, ada benang merah yang mengikatnya. Dalam konteks ini, hal yang terpenting adalah bagaimana benda yang telah kehilangan nilainya tersebut bisa musnah dari pandangan. Sebagai ilustrasi, cara yang paling umum ialah dengan membuangnya. Tidaklah mengherankan jika warga DKI Jakarta disebut sebagai masyarakat pembuang alias "the throw away society". Pada titik ini, mereka adalah masyarakat penghasil sampah, dan pengelolaannya cenderung berorientasi kepada pembuangan dari pada pengolahan ulang.

DKI Jakarta menjadi salah satu kota penyumbang sampah terbanyak di Indonesia. Setiap tahun, jumlah sampah yang dihasilkan oleh penduduk DKI Jakarta terus mengalami peningkatan. Pada 2017 volume sampah yang dihasilkan oleh warga DKI Jakarta adalah 7.163 ton/hari, meningkat menjadi 7.452 ton/hari pada tahun 2018, dan kembali meningkat menjadi 7.702 ton/hari pada tahun 2019 (Dinas Lingkungan Hidup DKI Jakarta, tt). Peningkatan jumlah sampah tidak akan menjadi persoalan apabila sebuah kota memiliki kecakapan untuk mengolah sampah. Jika tidak memiliki kemampuan tersebut, maka sebuah kota minimal memiliki tempat yang cukup untuk menampung sampah yang dihasilkan. Pada kenyataannya, DKI Jakarta tidak memiliki sistem pengelolaan sampah yang mumpuni, hal ini bisa dilihat dari tingkat keterangkutan sampah per hari yang baru mencapai 84,75 persen (Tirto.id, 20/2/2018). Di samping itu, Tempat Pengelolaan Sampah Terpadu (TPST) Bantargebang yang selama ini menjadi andalan warga DKI Jakarta untuk menimbun sampahnya juga berada

di bawah ancaman overkapasitas. Para ahli memprediksi fenomena kelebihan muatan tersebut akan terjadi pada 2021, dan jika Bantargebang penuh, DKI Jakarta akan berubah menjadi lautan sampah.

Salah satu solusi untuk mengatasi masalah sampah di atas adalah dengan meningkatkan partisipasi masyarakat untuk mengurangi produksi sampah. Caranya adalah dengan warga memilah sampah sesuai jenis, lalu sampah yang masih bisa diolah bisa dimanfaatkan kembali. Pemerintah Provinsi DKI Jakarta pun menuangkan kewajiban untuk setiap warga memilah dan mengolah sampah secara mandiri lewat Peraturan Daerah Nomor 3 Tahun 2013. Lewat kegiatan ini, pemerintah menargetkan sampah yang akan diangkut ke TPST Bantargebang akan berkurang jumlahnya hingga 30 persen. Target tersebut akan terwujud menjadi kenyataan dengan catatan setiap masyarakat ikut terlibat dalam kegiatan tersebut, termasuk masyarakat yang tinggal di permukiman kumuh.

Persoalan terjadi ketika masyarakat bukan memilah dan mendaur ulang, akan tetapi membuang sampah di sembarang tempat. Apalagi, tempat yang jadi sasaran buang sembarangan adalah sumber daya bersama, seperti sungai atau lahan kosong. Kerugian bersama (*tragedy of the common*) tercipta ketika sumber daya bersama berubah menjadi sarang penyakit, membawa bencana seperti banjir, akibat kegiatan buang sampah sembarangan tersebut. Permasalahan selanjutnya adalah aktivitas membuang sampah di sembarang tempat telah menjadi kebiasaan atau norma yang berlaku di masyarakat. Padahal, dalam Perda Nomor 3 Tahun 2013, turut pula diatur bagi warga yang membuang sampah sembarangan akan dikenakan denda Rp 500.000.

Membuang sampah ke sungai masih menjadi cara yang umum dilakukan oleh warga yang tinggal di permukiman kumuh, khususnya permukiman kumuh yang posisinya berdekatan dengan sungai. Berdasarkan data Badan Pusat Statistik DKI Jakarta Tahun 2013, ada sebanyak 223 RW di DKI Jakarta yang menyandang status sebagai permukiman kumuh. Suku Dinas Lingkungan Hidup DKI Jakarta dari 947.298 KK yang tinggal di wilayah permukiman kumuh, 102.395 KK di antaranya tinggal di bantaran sungai ([Dinas Lingkungan Hidup DKI Jakarta, tt](#)). Hasil penelitian Kementerian Lingkungan Hidup bekerjasama dengan JICA (2007) pada beberapa kota di Indonesia menunjukkan bahwa 30 persen penduduk yang tinggal dalam jarak 10 meter dengan sungai melakukan pembuangan sampah ke sungai. Sementara itu, tidak ada penduduk yang tinggal dengan jarak lebih dari 50 meter dari sungai yang membuang sampah ke sungai ([Indrawati, 2011](#)).

**Tabel I**  
**Cara Warga di 223 RW Kumuh di DKI Jakarta Membuang Sampah**

Kabupaten/Kota	Cara Membuang Sampah				
	Diambil Petugas	Dibuang ke Bak Sampah	Dalam Lubang/ Dibakar	Ke Selokan/ Kali/ Pantai	Lainnya
Kepulauan Seribu	27,27	9,09	12,12	51,52	0
Jakarta Selatan	64,47	25,88	6,59	3,06	0
Jakarta Timur	63,71	18,27	2,79	14,97	0,25
Jakarta Pusat	84	13,91	0,52	1,04	0,52
Jakarta Barat	85,04	7,85	3,85	2,96	0,3
Jakarta Utara	74,82	13,66	5,55	3,84	2,13
DKI Jakarta	75,47	14,76	3,96	5,06	0,75

Sumber: BPS DKI Jakarta 2013

Dari data di tabel 1, terlihat bahwa pada dasarnya mayoritas warga yang tinggal di permukiman kumuh di DKI Jakarta telah membuang sampah dengan cara diambil petugas atau dibuang ke bak sampah. Hal yang menarik ada pada banyaknya warga yang masih membuang sampah ke sungai di wilayah Jakarta Timur. Jika dibandingkan dengan wilayah lain, memang wilayah Jakarta Timur merupakan wilayah dengan banyak masyarakat kelas ekonomi bawah yang tinggal di sana. Dinas Sosial Pemerintah Provinsi DKI Jakarta menyatakan bahwa angka kemiskinan tertinggi berada di wilayah Jakarta Timur dengan 3,46 persen. Di wilayah lain seperti di Jakarta Selatan berada di angka 2,86 persen. Kemudian di Jakarta Utara (2,76 persen), Jakarta Pusat (1,71 persen), dan Jakarta Barat (1,02 persen) (Kompas, 07/08/2019). Kondisi ini, seperti yang terlihat dari kondisi ekonomi di Jakarta Timur, salah satunya disebabkan oleh kepadatan penduduk yang sangat tinggi.

Pada kehidupan masyarakat di Kampung Pulo, Jakarta Timur, masih dijumpai praktik membuang sampah ke sungai. Untuk mengatasi persoalan ini, Pemprov DKI Jakarta telah berupaya mengubah pola membuang sampah sembarangan melalui program memilah dan mendirikan Bank Sampah. Di sejumlah tempat, dua program tersebut berhasil dan membawa dampak positif, contohnya seperti di Kelurahan Rawajati, Jakarta Selatan. Keberadaan bank sampah yang letaknya berdekatan dengan tempat tinggal, adanya peran tokoh masyarakat, serta keterlibatan pemerintah daerah adalah tiga hal yang mendorong terbentuknya persepsi positif warga akan sampah; bahwa sampah rumah tangga dapat dikelola kembali dan membawa manfaat. Warga Rawajati pun terbiasa untuk memilah sampah sesuai dengan jenis sebelum akhirnya disetorkan ke bank sampah (Nugraha, Sutjahjo, & Amin, 2018). Pada konteks yang berbeda, warga yang tinggal di bantaran Kali Ciliwung justru cenderung membuang sampah di halaman dan sungai, meski telah diberikan penyuluhan terkait dengan pemilahan sampah (Maulana, Afriza, & Ryanto, 2018). Hal ini menunjukkan bahwa perbedaan setting wilayah, menunjukkan reaksi yang berbeda pula dari masyarakatnya. Hal ini tampaknya dipengaruhi oleh norma yang berbeda pula.

Di Kampung Pulo, Pemprov DKI Jakarta juga telah melakukan upaya yang sama, yakni mensosialisasikan kegiatan memilah sampah serta program Bank Sampah. Namun, berdasarkan hasil wawancara dengan Tullah, ketua RT 01 RW 03, hal yang terjadi di Kampung Pulo adalah warganya tidak memilah sampah, tidak mengetahui keberadaan bank sampah, serta sebagian warganya masih ada yang membuang sampah sembarangan ke sungai (Tullah, 13/07/2020). Bagi warga Kampung Pulo yang tinggal berdekatan dengan jalan raya, membuang sampah ke tempat sampah milik Pemprov DKI Jakarta<sup>4</sup> merupakan cara yang umum dilakukan. Namun, bagi mereka yang tinggal di pelosok permukiman akan menjumpai kesulitan, sebab jarak untuk membuang sampah ke jalan raya cukup jauh. Hal ini yang menyebabkan warga yang merasa lokasi tempat sampah terlalu jauh akhirnya menciptakan cara mengelola sampahnya sendiri, yakni dengan cara dibuang ke selokan, sungai, atau dibakar.

Hasil wawancara dengan Tullah, menunjukkan bahwa warga Kampung Pulo juga tidak melakukan pemilahan sampah sebelum dibuang. Yang terjadi di Kampung Pulo adalah pemerintah tidak menyediakan sarana dan prasarana yang memadai untuk warga melakukan kegiatan pemilahan sampah tersebut. Dengan kata lain, norma yang coba diterapkan oleh pemerintah ke warga tidak terfasilitasi dengan sarana dan prasarana yang memang menjadi domain dari pemerintah. Penyuluhan dari Pemprov DKI Jakarta soal kegiatan memilah sampah sudah cukup sering dilakukan. Kegiatan memilah sampah pun juga pernah diterapkan selama beberapa minggu oleh warga. Namun, kegiatan tersebut tidak berjalan secara efektif karena selain tidak ada pengawasan

---

<sup>4</sup> Pemprov DKI Jakarta menyediakan tempat sampah bermerk *Weber* di sepanjang Jalan Inspeksi Kali Ciliwung. Tempat sampah dengan kapasitas 660 liter tersebut bisa dijumpai setiap 10 meter sekali. Satu buah tempat sampah diperuntukkan untuk seluruh warga dalam satu lingkungan RT.

lebih lanjut dari Pemprov DKI Jakarta, kegiatan memilah dinilai merepotkan dan warga tidak memiliki cukup waktu untuk melakukannya. Pada dasarnya warga setuju untuk memilah sampah, selama kegiatan tersebut mampu menghasilkan uang atau pemerintah membayar mereka untuk melakukan kegiatan tersebut. Pesan tentang pentingnya pemeliharaan lingkungan hidup yang berada di balik penyuluhan pengelolaan sampah tidak bisa sepenuhnya ditangkap oleh warga.

Penyuluhan bank sampah pada dasarnya dapat dipahami sebagai upaya pemerintah untuk membangun norma yang berlaku di masyarakat. Logika sederhananya, pemerintah mencoba untuk mendorong kesadaran akan lingkungan, bahwa terdapat sungai yang menjadi sumber daya bersama yang harus dijaga. Aksi kolektif di masyarakat coba didorong dengan menciptakan pionir-pionir warga yang melakukan pemilahan sampah. Persoalannya, infrastruktur yang diperlukan untuk menjaga berjalannya norma ini tidak disediakan, sehingga sebelum norma menjadi aturan tidak tertulis yang ditaati oleh warganya, norma yang coba diinisiasi telah hilang atau kehilangan daya terlebih dahulu.

### ***Persoalan Kemacetan***

Kemacetan telah menjadi salah satu deret persoalan panjang DKI Jakarta. Persoalan ini sudah mulai muncul paling tidak sejak 1965, sejak jalanan mulai dipadati oleh becak dan sepeda (CNN Indonesia, 14/9/2016). Pada 1930-an dan 1940-an, sepeda memang sempat menjadi primadona. Pada 1937, misalnya, 60 persen kendaraan yang digunakan penduduk Jakarta adalah sepeda. Adapun jumlah sepeda yang terdaftar sekitar 70 ribu (Dick & Rimmer, 2003: 280). Sayangnya, arus lalu lintas yang didominasi oleh sepeda dan becak berlangsung secara tidak teratur dan semerawut, sehingga memunculkan kemacetan di jalanan DKI Jakarta (Lubis, 2008:64-66). Untuk mengatasi persoalan tersebut, Gubernur Ali Sadikin menyarankan penghapusan becak sebagai mode transportasi. Meskipun gagasan penghapusan becak mengemuka pada masa pemerintahan Ali Sadikin, ide itu baru benar-benar terealisasi pada medio 1980-an (CNN Indonesia, 14/9/2016).

Kendati becak telah digusur dari jalanan Jakarta, kongesti hingga sekarang ini justru tidaklah hilang. Jika dulu becak dan sepeda penyebab kemacetan, saat ini kemacetan justru diakibatkan oleh kendaraan pribadi baik itu mobil maupun motor. Dibandingkan dengan kemacetan karena becak dan sepeda, kemacetan akibat kendaraan bermotor di DKI Jakarta saat ini justru memiliki efek domino berupa polusi udara, polusi suara, dan lainnya. Tidaklah mengherankan jika lalu lintas Jakarta disebut-sebut sebagai *urban nightmare* (Steinberg, 2007:357). Persoalannya, pertumbuhan jumlah penduduk di DKI Jakarta berbanding lurus dengan penambahan kendaraan (bandingkan tabel 2 dan 3).

**Tabel II**  
**Pertumbuhan Penduduk DKI Jakarta**

<b>Tahun</b>	<b>Jumlah (Jiwa)</b>
1961	2.910.000
1971	4.550.000
1980	6.480.000
1990	8.230.000
2000	8.350.000
2010	9.610.000
2014	10.075.300
2015	10.177.900
2016	10.277.600
2017	10.374.200

Sumber : *Katadata* (24/1/2018)

Pembangunan properti pun berkembang pesat di Jabodetabek, dan harga mobil lebih murah diberikan (Peresthu, 2002:51). Tidaklah mengherankan jika kepemilikan mobil meningkat sejak 1972 dari 22 menjadi 92 per 1.000 orang pada 1993. Pada periode yang sama, kepemilikan sepeda motor juga naik dari 32 ke 113 per 1.000 orang (Barter, 1999:135). Kemudahan membeli properti dan kendaraan tersebut membuat orang-orang tidak perlu merisaukan buruknya transportasi publik, dan tinggal di luar pusat Jakarta, sebab kepemilikan kendaraan pribadi bisa menjadi jawaban persoalan tersebut. Seiring dengan masuknya sepeda motor buatan Cina dan kredit motor yang murah sesudah 1990-an, kepemilikan sepeda motor semakin meningkat, dan pada akhirnya benar-benar merajai jalanan (Lubis, 2008:67-68; Harmadi, dkk., 2015:3). Hingga kini, peningkatan kepemilikan kendaraan pribadi masih terus berlanjut.

**Tabel III**  
**Jumlah dan Pertumbuhan Kendaraan di Jakarta**

No	Jenis Kendaraan	Jumlah Kendaraan (Unit)						
		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
1	Sepeda Motor	10.825.970	11.949.280	13.084.370	13.989.590	13.310.690	14.016.100	14.745.590
2	Mobil Penumpang	2.742.410	3.010.400	3.266.010	3.469.170	3.525.920	3.754.390	3.997.670
3	Mobil Beban	561.920	619.030	673.660	706.010	689.560	725.760	763.860
4	Bus	358.890	360.220	362.070	363.480	338.730	333.990	329.310
5	Kendaraan Khusus	129.110	133.940	137.860	139.800	141.520	144.800	148.150

Sumber : *Katadata* (2/8/2019)

Tidak lama setelah terpilih sebagai Gubernur, Anies Baswedan (Anies) mengeluarkan program One Karcis One Trip (OK Otrip). Program itu bertujuan untuk menyediakan transportasi umum yang terjangkau dan mudah bagi penduduk Jakarta. Dengan cara itu mereka diharapkan mau beralih dari kendaraan pribadi ke angkutan umum. Karena dianggap kurang merepresentasikan program integrasi transportasi, Anies lantas mengubah nama OK Otrip menjadi Jak Lingko (CNN Indonesia, 16/10/2018). Perubahan nama itu juga diikuti dengan perluasan moda transportasi dalam program integrasi transportasi. Jika kendaraan yang terintegrasi pada program Ok Otrip semula hanya TransJakarta, angkutan sedang, dan angkutan kecil (angkot), maka dalam program Jak Lingko moda transportasi yang diintegrasikan semakin banyak, termasuk LRT dan MRT. Seperti OK Otrip, Jak Lingko tetap memasang tarif Rp. 5000 kepada penumpang berbagai transportasi yang terintegrasi selama tiga jam perjalanan. Harga yang bersahabat ini bisa dipahami sebagai insentif guna mendorong penggunaan transportasi publik.

Program integrasi dan insentif ekonomi ini pada dasarnya merupakan upaya pemerintah DKI Jakarta, dalam beberapa hal, mendorong norma penggunaan transportasi publik. Sekilas, rendahnya animo penduduk Jakarta menggunakan transportasi publik disebabkan masalah teknis semata. Sebagai ilustrasi, penyebab utama minimnya pengguna LRT disebut-sebut karena ketiadaan parkir yang terintegrasi dengan angkutan umum (*park and ride*). Namun, yang masih luput dari tindakan dan keputusan pemerintah dalam merancang transportasi terintegrasi adalah nilai dan prioritas persoalan lingkungan, secara khusus ancaman polusi udara. Peralnya, sepanjang tahun 2019, dari 85 ibu kota pelbagai negara, Jakarta berada di peringkat kelima sebagai ibu kota dengan tingkat polusi udara tertinggi di dunia, dan menempati posisi pertama di kawasan Asia Tenggara (IQAir AirVisual, 2020).

Secara bersamaan, ancaman polusi udara juga sangat nyata. Di samping itu, total biaya kesehatan yang berkaitan dengan polutan di ibu kota tidak bisa dianggap sepele. Komite Penghapusan Bensin Bertimbang

(KPBB) mencatat, angkanya mencapai Rp. 51,2 triliun ([Kompas, 9/7/2019](#)). Sebagaimana kecenderungan kota-kota terpolusi lain di dunia, polusi udara di Jakarta juga tidak bisa dipisahkan dari keberadaan kendaraan bermotor. Data Komite Penghapusan Bensin Bertimbang (KPBB) menyebutkan bahwa kendaraan yang menghasilkan jumlah polutan tertinggi per harinya adalah kendaraan bermotor dengan jumlah 8.500 ton atau 44,53%, lalu bus dengan 4.106 ton atau 21,43% lalu mobil pribadi 2.712 ton atau 16,11% ([Media Indonesia, 3/10/2019](#)).

Intervensi pemerintah DKI Jakarta yang tidak atau belum menyentuh pengelolaan udara bersih sebagai barang publik secara terang benderang setidaknya tampak dari narasi yang diproduksi pemerintah DKI Jakarta. Dalam konteks program Jak Lingko, narasi yang diproduksi masih terbatas pada pengurangan kemacetan dengan transportasi terintegrasi dan memberikan tarif yang relatif murah. Padahal, jika dibandingkan dengan penggunaan sepeda motor, transportasi publik tidaklah lebih praktis. Dalam kasus *commuter line*, misalnya, stasiun yang terintegrasi secara fisik dan informasi dengan moda lain hanya Stasiun Tanah Abang, Sudirman, Juanda, dan Pasar Senen. Konsekuensi logisnya adalah waktu pindah dari *commuter line* ke moda transportasi lain membutuhkan waktu yang lebih lama dibandingkan dengan menggunakan sepeda motor.

Dalam konteks aksi kolektif, pemerintah DKI Jakarta gagal membangun kesadaran atau norma menggunakan transportasi publik. Masyarakat mayoritas masih menggunakan kendaraan pribadi yang memiliki pengaruh pada kerusakan sumber daya bersama, yakni udara yang bersih. Kegagalan ini bahkan mendorong sebanyak 31 orang di bulan Juli 2019 mengajukan gugatan warga (*citizen law suit*) kepada Presiden Joko Widodo dan Gubernur DKI Jakarta Anies Baswedan terkait hak menikmati udara bersih. Aksi kolektif yang coba dibangun melalui pembangunan norma (aturan tidak tertulis) tidak dapat terbentuk ([Mangobay, 07/07/2019](#)). Berbeda pada kasus pengelolaan sampah yang memiliki pionir-pionir. Dalam persoalan udara bersih, tidak ada pionir dari warga yang turut mendorong terciptanya norma, kebijakan ini mendasarkan diri pada insentif ekonomi untuk mendorong perilaku rasional warganya.

## SIMPULAN DAN SARAN

### Simpulan

Berkaca dari bagaimana persoalan kepublikan dalam persoalan sampah dan kemacetan. Terlihat bahwa sejauh ini pemerintah, dalam hal ini pemprov DKI Jakarta, lemah dalam mendorong norma/aturan tidak tertulis yang dapat disepakati oleh warganya. Didasarkan pada telaah singkat yang ada, dalam konteks daerah metropolitan seperti DKI Jakarta, peran pemerintah nampaknya lebih krusial dibandingkan inisiasi warga. Jika mengacu pada elaborasi yang ada, baik teoritik dan praktik, nampaknya inisiasi warga dapat terbentuk terutama dalam setting masyarakat yang homogen. Dalam masyarakat homogen, norma nampaknya lebih mudah untuk terbentuk mengingat identitas warganya yang sama. Dalam konteks masyarakat heterogen seperti di DKI Jakarta, pemerintahlah yang mempunyai lebih banyak peluang untuk mendorong terbentuknya norma dalam mengatasi persoalan kepublikan. Bagaimanapun juga, dalam masyarakat heterogen, terdapat banyak norma yang berlaku. Akibatnya norma mana yang menjadi acuan menjadi sulit untuk dideteksi, kecuali warga dengan beragam identitas tersebut saling berinteraksi membentuk norma baru.

### Saran

Diakui bahwa tulisan ini masih lemah dalam membangun basis argumentasinya. Meski demikian, apabila menggunakan argumentasi dan data yang ada, maka sebaiknya pemerintah provinsi DKI Jakarta mendorong terciptanya pionir-pionir dari masyarakat, seperti dalam program penyuluhan sampah. Pionir-pionir tersebut dapat menginisiasi norma-norma yang berlaku di masyarakat. Pemerintah perlu untuk menyiapkan

infrastruktur seperti bak sampah untuk terkait persoalan sampah, serta di satu sisi pemerintah perlu untuk mengangkat pionir untuk persoalan kemacetan.

#### UCAPAN TERIMA KASIH

Dalam proses penulisan yang singkat ini, para penulis ingin berterima kasih pada Pak Tullah, ketua RT 01 RW 03 di Kampung Pulo yang telah bersedia diwawancarai. Terima kasih kami sampaikan pula pada Hartanto Rosojati, peneliti Populi Center, yang telah memberikan beberapa masukan pada tulisan ini.

#### DAFTAR RUJUKAN

- Badan Pusat Statistik (BPS) DKI Jakarta. (2013). *Evaluasi Rukun Warga (RW) Kumuh Provinsi DKI Jakarta 2013*, <https://jakarta.bps.go.id/publication/2015/04/14/04be43a83abb4c41d594034d/evaluasi-rukun-warga-rw-kumuh-dki-jakarta-2013.html>, diakses tanggal 28 Juli 2020
- Barter, P. A. (1999). *An International Comparative Perspective on Urban Transport and Urban Form in Pacific Asia: The Challenge of Rapid Motorisation in Dense Cities*. Unpublished Ph.D. Thesis. Western Australia, Perth: Murdoch University.
- BeritaSatu, 11 Juni 2019, *Makin Padat, Jakarta Tetap Terbuka untuk Pendatang Baru*, <https://www.beritasatu.com/megapolitan/558762-makin-padat-jakarta-tetap-terbuka-untuk-pendatang-baru>, diakses tanggal 28 Juli 2020
- Brotodewo, N. (2010). *Penilaian indikator transportasi berkelanjutan pada kawasan metropolitan di Indonesia*. *Journal of Regional and City Planning*, 21(3), 165-182.
- BTBRD, 12 Mei 2017, *Nilai Kalor menentukan Harga Batubara*, <https://btbrd.bppt.go.id/news/28-articles/197-nilai-kalor-menentukan-harga-batubara#:~:text=Nilai%20Kalor%20>, diakses tanggal 29 Juli 2020
- Candra I., (2012). *Partisipasi masyarakat dalam pengelolaan sampah rumah tangga (Studi kasus di Kelurahan Siantan Tengah Kecamatan Pontianak Utara)*, *Sociodev-Jurnal Ilmu Sosiatri*. 1(1):1-21.
- CNN Indonesia. 14 September 2016. *Tahun 1965, Awal Kemacetan Abadi Jakarta*. <https://www.cnnindonesia.com/nasional/20160913184335-20-158039/tahun-1965-awal-kemacetan-abadi-jakarta>, diakses tanggal 28 Juli 2020
- CNN Indonesia. 16 Oktober 2018. *Setahun Anies Baswedan: Jak Lingko, Nama Baru Masalah Lama Transportasi Ibu Kota*. <https://www.cnnindonesia.com/nasional/20181015164614-20-338622/jak-lingko-nama-baru-masalah-lama-transportasi-ibu-kota>, diakses tanggal 28 Juli 2020
- Darmaningtyas, (2010). *Transportasi di Jakarta: Menjemput Maut*. Jakarta: Pustaka Yashiba.
- Dick, H & Rimmer, P. (2003). *Cities, Transport and Communications: The Integration of Southeast Asia Since 1850*. New York: Palgrave Macmillan.
- Dietz, T., Ostrom, E., & Stern, P. C. (2003). *The struggle to govern the commons*. *Science*, 302(5652), 1907-1912.
- Dinas Lingkungan Hidup DKI Jakarta. (tt). *Isu-isu Utama Lingkungan Hidup di Provinsi DKI Jakarta pada Tahun 2015*. [https://lingkunganhidup.jakarta.go.id/Docs/Lap\\_SLHD/Lap\\_1C.htm](https://lingkunganhidup.jakarta.go.id/Docs/Lap_SLHD/Lap_1C.htm), diakses tanggal 29 Juli 2020.
- Harmadi, S. H. B, Yudhistira, M. H. dan Koesrindartono, D. P. (2015). *How Does Congestion Matter for Jakarta's Citizens?*. 30 (3), 220-239.

- (kompas.com). <https://megapolitan.kompas.com/read/2019/08/07/17055461/angka-kemiskinan-jakarta-timur-tertinggi-di-dki>, diakses pada 29 Juli 2020.
- Indrawati, Dwi. (2011). *Upaya Pengendalian Pencemaran Sungai yang diakibatkan oleh Sampah*. TJL, Vol 5 No.6, 193-200.
- IQAir AirVisual. (2020). *2019 World Air Quality Report: Region & City PM 2.5 Ranking*. <https://www.iqair.com/world-most-polluted-cities/world-air-quality-report-2019-en.pdf>, diakses tanggal 28 Juli 2020
- Jellinek, L. (1994). *Seperti roda berputar: perubahan sosial sebuah kampung di Jakarta*. Lembaga Penelitian, Pendidikan dan Penerangan Ekonomi dan Sosial
- Joewono, T. B. 16 Desember 2019. *Paradoks Kemacetan Perkotaan dan Solusi untuk Mengatasinya*. <https://theconversation.com/paradoks-kemacetan-perkotaan-dan-solusi-untuk-mengatasinya-127021>, diakses tanggal 28 Juli 2020
- Katadata. 2 Agustus 2019. *Berapa Jumlah Kendaraan di DKI Jakarta*. <https://databoks.katadata.co.id/datapublish/2019/08/02/berapa-jumlah-kendaraan-di-dki-jakarta>, diakses tanggal 28 Juli 2020
- Katadata. 24 Januari 2018. *Berapa Jumlah Penduduk Jakarta*. [https://databoks.katadata.co.id/datapublish/2018/01/24/berapa-jumlah-penduduk-jakarta#:~:text=Jumlah%20Penduduk%20DKI%20Jakarta%20\(1961%2D2017\)&text=Kemudian%20meningkat%20menjadi%2010%2C28,atau%2011%20orang%20per%20jam](https://databoks.katadata.co.id/datapublish/2018/01/24/berapa-jumlah-penduduk-jakarta#:~:text=Jumlah%20Penduduk%20DKI%20Jakarta%20(1961%2D2017)&text=Kemudian%20meningkat%20menjadi%2010%2C28,atau%2011%20orang%20per%20jam), diakses tanggal 28 Juli 2020
- Khafian, N. (2013). *The efforts of Handling Transportations Problems in DKI Jakarta Through Sustainable Transportation Policy*. international journal of Administrative science and organization, volume 20 No.3 (September).
- Kompas, Lova,Cynthia. 7 Agustus 2019. *Angka Kemiskinan Jakarta Timur Tertinggi di DKI*.
- Kompas. 9 Juli 2019. *KPBB: Dampak Polusi Udara, Warga DKI Rugi Rp. 51,2 Triliun*. [https://megapolitan.kompas.com/read/2019/07/09/05322231/kpbb-dampak-polusi-udara-warga-dki-rugi-rp-512-triliun?utm\\_campaign=Dlvrit&utm\\_source=Facebook&utm\\_medium=Social](https://megapolitan.kompas.com/read/2019/07/09/05322231/kpbb-dampak-polusi-udara-warga-dki-rugi-rp-512-triliun?utm_campaign=Dlvrit&utm_source=Facebook&utm_medium=Social), diakses pada tanggal 28 Juli 2020
- Los Angeles Times. 8 Agustus 2019. *Copenhagen has Taken Bicycle Commuting to a whole New Level*. <https://www.latimes.com/world-nation/story/2019-08-07/copenhagen-has-taken-bicycle-commuting-to-a-new-level>, diakses pada 29 Juli 2020.
- Lubis, F. (2008). *Jakarta 1950an: Kenangan Semasa Remaja*. Depok: Masup Jakarta.
- Mangobay. 7 Juli 2019. *Kala Kualitas Udara Jakarta Buruk, Warga Gugat Pemerintah ke Pengadilan*. <https://www.mongabay.co.id/2019/07/07/kala-kualitas-udara-jakarta-buruk-warga-gugat-pemerintah-ke-pengadilan/>
- Manurung, R. 2008. *Persepsi dan Partisipasi Siswa Sekolah Dasar dalam Pengelolaan Sampah di Lingkungan Sekolah*. Jurnal Pendidikan Penabur. 1 (10), 22-34.
- Maulana, Dian, Afriza, R. (2018). *Perilaku dan Sikap Warga Terhadap Pengelolaan Sampah di Bantaran Ciliwung*. Jurnal Socius. 5 (2), Th. 2018.
- Media Indonesia. 11 April 2019. *Isu Lingkungan Bukan Prioritas*. <https://mediaindonesia.com/read/detail/228904-isu-lingkungan-bukan-prioritas>, diakses pada tanggal 28 Juli 2020.

- Media Indonesia. 3 Oktober 2019. *Kebijakan Anies Soal Ganjil Genap Dianggap Sesat Pikir*. <https://mediaindonesia.com/read/detail/263237-kebijakan-anies-soal-ganjil-genap-dianggap-sesat-pikir>, diakses pada tanggal 28 Juli 2020
- Medina, M. (2000). *Scavenger cooperatives in Asia and Latin America*. Resources, Conservation and Recycling. 31(1), 51–69.
- Mengozi, A. (2010). *Waste Growth Challenges Local Democracy*. The Politics of Waste between Europe and the Mediterranean: A Focus on Italy. California Italian Studies, 1 (1). UC Brekeley.
- Nadi, P.A., & Murad, A.K. (2019). *Modelling Sustainable Urban Transport Performance in the Jakarta city Region: A GIS Approach*. Journal of Sustainability. 11(7), 1-28.
- Nugraha, A., Sutjahjo, S., & Amin, A, (2018). *Persepsi dan Partisipasi Masyarakat Terhadap Pengelolaan Sampah Rumah Tangga Melalui Bank Sampah di Jakarta Selatan*. Jurnal Pengelolaan Sumberdaya Alam dan Lingkungan Vol 8. No 1. April 2018.
- Ostrom, E. (1990). *Governing the commons: The evolution of institutions for collective action*. Cambridge university press.
- Ostrom, E. (2000). *Collective action and the evolution of social norms*. Journal of economic perspectives, 14(3), 137-158.
- Ostrom, E., Burger, J., Field, C. B., Norgaard, R. B., & Policansky, D. (1999). *Revisiting the commons: local lessons, global challenges*. science, 284(5412), 278-282.
- Peresthu, A. (2002). *Jakarta's Exurbia Kampongs*. Perspektivas Urbanas/Urban Perspectives. 1 (49-58).
- Putnam, R. D. (2007). *E pluribus unum: Diversity and community in the twenty-first century*. The 2006 Johan Skytte Prize Lecture. Scandinavian political studies, 30(2), 137-174.
- Setiawan, M., & Nainggolan, A.T. (2012). *Mengurai Benang Kusut Kemacetan Jakarta*. Depok: Linea Pustaka.
- Sitanggang, R., & Saribanon, E. (2017). *Transportation policies for Jakarta's congestion*. In global research on sustainable transport (GROST 2017). Atlantis Press.
- Sobel, J. (2002). *Can we trust social capital?*. Journal of economic literature, 40(1), 139-154.
- Steinberg, F. (2007). *Jakarta: Environmental Problems and Sustainability*. Habitat International. 31 (354-365).
- Thompson, M. (1979). *Rubbish theory: the creation and destruction of value*. Oxford University Press.
- Tirto.id. 20 Februari 2018. *Mengintip Kota-kota Gudang Sampah di Indonesia*. <https://tirto.id/mengintip-kota-kota-gudang-sampah-di-indonesia-cE4o>, diakses tanggal 29 Juli 2020.
- Tullah (03/07/2020) (Pewawancara, Darin Atiandina)
- UPST. (tt). *Data-data TPST Bantargebang*. <https://upst.dlh.jakarta.go.id/tpst/data>, diakses tanggal 29 Juli 2020.
- Yolarita, E. (2011). *Pengelolaan sampah dengan prinsip 3 R di Kota Solok (Studi Tentang Perilaku dan Analisa Biaya dan Manfaat Pengomposan Skala Kawasan Pemukiman di Kelurahan IX Korong)*. Tesis. Program pasca sarjana. Program Studi Ilmu Lingkungan. Bandung : Universitas Padjajaran.
- Yuliasuti, 2013. *Partisipasi Masyarakat Dalam Pengelolaan Sampah di Kabupaten Badung*. Jurnal Ekonomi dan Bisnis Universitas Udayana.
- Zakianis, S., & Djaja, IM. (2017). *The Importance of Waste Management Knowledge to Encourage Household Waste-Sorting Behaviour in Indonesia*. International Journal of Waste Resources.