



MENGGUGAT PERMASALAHAN BANJIR DI KOTA MALANG

CATATAN KRITIS ALIANSI SELAMATKAN MALANG RAYA

Menggugat Permasalahan Banjir di Kota Malang

Catatan Kritis Aliansi Selamatkan Malang Raya

Aliansi Selamatkan Malang Raya

2022

Menggugat Permasalahan Banjir di Kota Malang

Catatan Kritis Aliansi Selamatkan Malang Raya

Ditulis oleh:

Atha Nursasi

Wahyu Eka Styawan

Talbyahya Herdy Putra

Foto cover:

ANTARA FOTO/Rivan Awal Lingga

ANTARA FOTO/Akbar Nugroho Gumay

Diterbitkan oleh:

Aliansi Selamatkan Malang Raya

2022

Aliansi Selamatkan Malang Raya

Batu Bergerak, Gerakan Bersama Masyarakat Kasinan (GEBRAK), LBH Surabaya Pos Malang, Malang Corruption Watch, NawakAlam Gemulo, Sindikat Aksata, Wahana Lingkungan Hidup Indonesia (WALHI) Jawa Timur.

Daftar Isi

Pengantar	1
1 Ruang, Iklim, dan Bencana	4
2 Proyek Penanggulangan Bencana Rawan Korupsi	12
3 Mempertanyakan Ruang Terbuka Hijau	17
4 Ketidakadilan Ruang di Kota Malang	22
5 Kesimpulan dan Rekomendasi	29
Daftar Pustaka	31

Pengantar

Lal Salam!

Catatan kritis ini adalah catatan kedua yang dibuat oleh Aliansi Selamatkan Malang Raya terkait advokasi tata ruang di wilayah Malang Raya. Sebelumnya, Aliansi Selamatkan Malang Raya telah mempublikasikan catatan terkait pengelolaan ruang dan kerusakan ekologis di Kota Batu.¹ Pertumbuhan pembangunan yang pesat di wilayah Malang Raya, yang seringkali juga berwujud serampangan dan abai terhadap landasan hukum, semakin memberikan dampak buruk bagi kelestarian lingkungan. Tak jarang, bahkan pembangunan yang serampangan tersebut juga berkaitan erat dengan praktik korupsi yang dilakukan antara Pemerintah Daerah dengan Swasta.² Hal ini, pada akhirnya, mendatangkan bencana yang cukup besar. Dan, tentu saja yang merasakan bencana tersebut bukan pengampu kebijakan, melainkan rakyat biasa.

Dalam konteks Kota Malang, bencana itu mengambil wujud sebagai banjir. Hampir selalu bisa dipastikan ketika hujan mengguyur Kota Malang, tak lama kemudian pasti akan muncul genangan-genangan di sepanjang jalanan Kota Malang.

¹ Aliansi Selamatkan Malang Raya, "Catatan Kritis: Revisi Perda RTRW Kota Batu Memicu Kerentanan Ruang Hidup", November 2021

² Malang Corruption Watch, "Vonis 7 Tahun Eddy Rumpoko: Ihwal yang Luput dari Perhatian Jaksa & Majelis Hakim" <https://mcw-malang.org/vonis-7-tahun-eddy-rumpoko-ihwal-yang-luput-dari-perhatian-jaksa-majelis-hakim/> (diakses pada 6 Juli 2022)

Hal ini jelas menimbulkan kerugian sosial bagi rakyat Kota Malang. Ketika menghadapi kepungan banjir di jalan raya saja, misalkan, banyak pengendara yang harus memilih jalan memutar akibat genangan yang teramat tinggi. Beberapa pengendara yang tetap memaksakan diri menerjang genangan, bahkan harus menanggung beban tambahan untuk membawa kendaraannya ke bengkel. Tingginya genangan, pada momen tertentu, bahkan bisa sampai sejajar dengan knalpot sepeda motor. Dari kasus seperti ini saja, rakyat Kota Malang harus merogoh kocek lebih untuk membeli bensin tambahan dan membayar ongkos perbaikan di bengkel.

Di kasus yang lain, genangan air yang selalu timbul juga mendatangkan kerugian sosial lain. Genangan air akan mempercepat kerusakan infrastruktur jalan.³ Tak heran jika kondisi jalanan di Kota Malang banyak yang berlubang. Kondisi jalan yang berlubang ini tentu akan meningkatkan potensi terjadinya kecelakaan lalu lintas. Atau, paling tidak meningkatkan potensi kebocoran ban. Lagi-lagi, rakyat Kota Malang lah yang harus menanggung bebannya secara mandiri.

Kejadian yang paling parah adalah ketika debit air semakin tinggi dan sudah tidak bisa disebut sebagai genangan lagi. Beberapa kali penduduk harus mengungsi akibat banjir yang sudah melahap rumahnya. Pada kasus ini, ancamannya justru lebih besar, yaitu kesehatan.

Berangkat dari situasi itu semua, kami membuat catatan kritis yang secara khusus membedah permasalahan banjir di Kota Malang. Catatan ini berisikan gabungan dari seri catatan kritis yang sebelumnya telah dipublikasikan melalui media Terakota.

Catatan kritis ini terdiri dari 5 bagian yang terpisah tetapi saling berkaitan satu sama lain. Bagian pertama berjudul “Ruang, Iklim, dan Bencana”. Kami mencoba memaparkan seberapa gentingnya situasi banjir yang terjadi. Situasi tersebut kemudian dibedah dengan menggunakan data-data pendukung terkait bencana iklim yang semakin parah.

Bagian kedua berjudul “Proyek Penanggulangan Bencana Rawan di Korupsi”. Pada bagian ini, kami berusaha membedah kebijakan yang diambil oleh Pemerintah Kota Malang dalam upaya pencegahan bencana banjir. Pisau yang digunakan adalah melalui pendekatan analisis anggaran dan potensi korupsi.

Pada bagian ketiga, kami memberikan judul “Mempertanyakan Ruang Terbuka Hijau”. Bagian ini secara khusus membedah kebijakan terkait Ruang Terbuka Hijau dan realisasinya oleh Pemerintah Kota Malang.

Bagian keempat berjudul “Ketidakadilan Ruang”. Kami berusaha menunjukkan bahwa telah terjadi ketidakadilan dalam pembagian ruang di Kota Malang, terkhusus dalam

³ Hatmoko, J. U. D., Setiadji, B. H. and Wibowo, M. A. (2018) “EVALUASI PENGARUH BANJIR, BEBAN BERLEBIH DAN MUTU KONSTRUKSI PADA KONDISI JALAN”, *Prosiding Forum Studi Transportasi antar Perguruan Tinggi*. <https://ojs.fstpt.info/index.php/ProsFSTPT/article/view/160> (diakses pada 6 Juli 2022)

konteks swasta vs rakyat miskin. Ketidakadilan ini juga bahkan mengambil wujud dalam bentuk stigmatisasi oleh Pejabat Pemerintah.

Terkahir adalah bagian kesimpulan dan rekomendasi. Dari 4 bagian catatan sebelumnya, kami berusaha merumuskan rekomendasi yang dapat diambil Pemerintah Kota Malang dalam menyelesaikan permasalahan banjir. Harapan kami tentu saja Pemerintah Kota Malang bisa segera bertindak dan mencegah kerugian lebih jauh yang harus ditanggung oleh rakyat Kota Malang.

Salam!

Juli 2022

Aliansi Selamatkan Malang Raya

Ruang, Iklim, dan Bencana

Sejak akhir tahun 2021, khalayak publik Kota Malang seolah dikejutkan dengan kejadian yang sebelumnya tak pernah terjadi. Genangan air mengempung hampir di seluruh wilayah Kota Malang.⁴ Di beberapa titik, genangan air justru mengambil wujud lain yang lebih membahayakan. Berkedalaman lebih dari 2 meter,⁵ banjir mengancam kehidupan berbagai macam manusia, tak peduli jenis kelamin dan usianya, tak peduli kondisinya yang sedang sakit ataupun sehat, tak peduli manusia yang sedang mengandung, yang mungkin di masa depan, manusia lain yang sedang dikandungnya menjadi sebaik-baiknya pemimpin yang tidak saja baik kepada sesamanya, tetapi juga kepada alam semesta.

Dari tahun ke tahun, kekhawatiran masyarakat Kota Malang akan dampak banjir yang cepat atau lambat menghantam keseharian hidupnya semakin tinggi. Terutama bagi masyarakat miskin yang terpaksa bermukim di wilayah pinggiran sungai. Hari ke hari mereka lewati dengan kecemasan, sembari menghitung-hitung kemungkinan yang akan mereka tempuh bilamana terjadi hal yang dicemaskan itu.

⁴ Avirista Midaada, "Banjir Terjang Kota Malang usai Diguyur Hujan Deras 3 Jam Lebih" <https://jatim.inews.id/berita/banjir-terjang-kota-malang-usai-diguyur-hujan-deras-3-jam-lebih> (diakses pada 4 April 2022)

⁵ Rifky Edgar, "Banjir di Malang, Anggi Bersama Istri dan Anak Terpaksa Bertahan 3 Jam di Atas Kanopi" <https://www.tribunnews.com/regional/2022/03/15/banjir-di-malang-anggi-bersama-istri-dan-anak-terpaksa-bertahan-3-jam-di-atas-kanopi> (diakses pada 4 April 2022)

Melihat kondisi masyarakatnya yang seperti itu, Pemerintah Kota Malang sebenarnya tidaklah berdiam diri. Banyak program yang dicanangkan untuk mengatasi masalah banjir yang menahun ini. Mulai dari membangun drainase baru,⁶ maupun menormalisasi yang sudah ada. Di tahun ini, Pemerintah Kota Malang bahkan merencanakan pembuatan masterplan drainase. Dengan menggunakan anggaran yang disiapkan sebesar Rp 2,5 Miliar, Pemerintah Kota Malang melalui Dinas PUPR bekerja sama dengan Fakultas Teknik Universitas Brawijaya untuk memetakan jalur drainase.⁷ Hal ini dilakukan karena ternyata selama ini terdapat sepanjang 287 Km jalur drainase yang tidak berfungsi.⁸

Meskipun begitu, usaha yang dilakukan Pemerintah Kota Malang mesti dikritisi. Sebab, nyatanya selama ini banjir terus saja terjadi, dan dampaknya terus saja mengancam kehidupan masyarakat Kota Malang. Ada beberapa hal yang harus dibenahi, dan juga dicurigai. Mengapa upaya Pemerintah Kota Malang selama bertahun-tahun tidak pernah membuahkan hasil? Padahal, upaya yang dilakukan mengambil alokasi anggaran yang tidak sedikit. Benarkah upaya yang dilakukan Pemerintah Kota Malang telah tepat sasaran untuk mengatasi banjir ini? Ataukah ternyata sedari awal Pemerintah Kota Malang salah mengambil langkah, yang entah disengaja atau tidak, untuk menghindari akar permasalahan penyebab banjir.

Siklus Banjir Menahun

Sepanjang tahun, mulai dari bulan-bulan awal hingga di penghujung tahunnya, serangan genangan di hampir seluruh wilayah Kota Malang selalu saja terjadi. Ketika hujan sedikit, selalu ada genangan air yang muncul. Di musim penghujan, dimana hujan turun dalam intensitas yang lebih tinggi, genangan ini menambah ke dalamnya. Cukup dalam dan deras hingga bisa merendam rumah dan menyeret mobil.⁹ Selain itu, dampak lanjutan dari derasnya banjir juga mengambil wujud yang lain. Di wilayah pemukiman pinggir sungai, ancaman terjadinya longsor akibat arus banjir yang menggerus tanah dan plengsengan mengakibatkan banyak rumah yang hancur. Contohnya, akibat banjir kiriman dari Kota Batu pada tanggal 4 November 2021 lalu,

⁶ New Malang Pos, "Urgen Normalisasi Drainase di Kota Malang" <https://newmalangpos.id/urgennormalisasi-drainase-di-kota-malang> (diakses pada 4 April 2022, pukul 20.9)

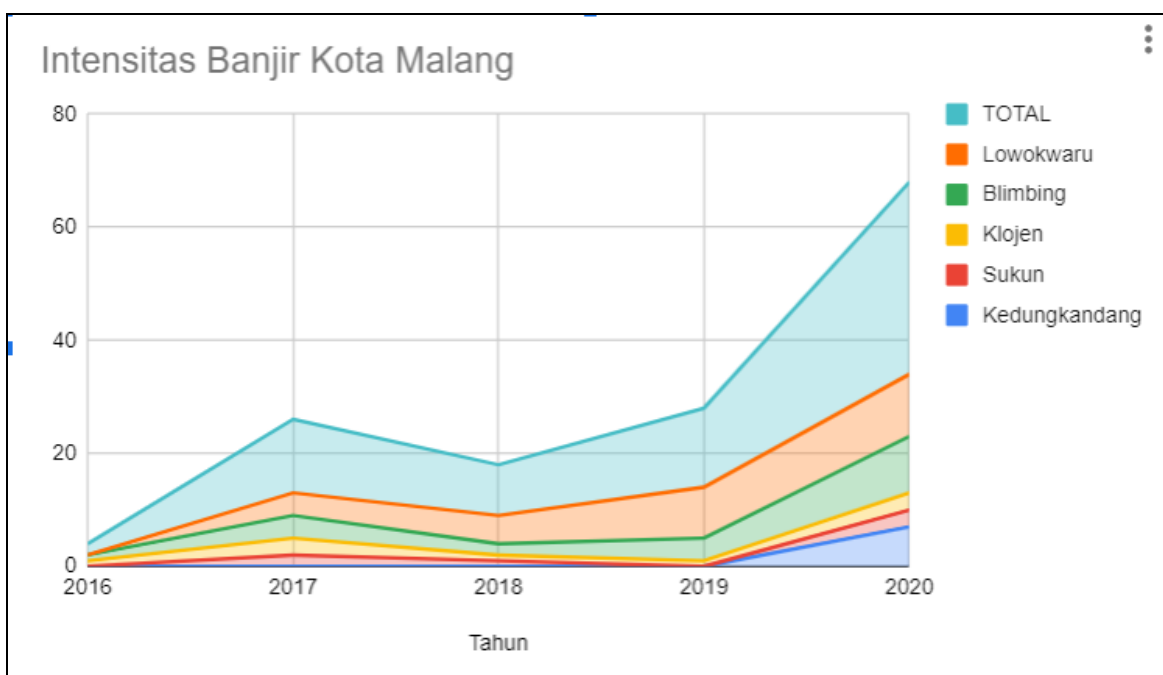
⁷ Radar Malang, "Banjir Menahun, Pemkot Malang Baru Bikin Masterplan Penanganan 2022" <https://radarmalang.jawapos.com/malang-rayakota-malang/04/11/2021/banjir-menahun-pemkot-malang-baru-bikin-masterplan-penanganan-2022/> (diakses pada 4 April 2022)

⁸ Radar Malang, "Pantesan Kota Malang Sering Banjir! Ada 287 Km Saluran Drainase Tak Fungsi" <https://radarmalang.jawapos.com/malang-rayakota-malang/26/02/2022/pantesan-kota-malang-sering-banjir-ada-287-km-saluran-drainase-tak-fungsi/> (diakses pada 4 April 2022)

⁹ Muhammad Aminudin, "Dampak Hujan di Kota Malang: Jalanan Banjir Hingga Mobil Hanyut" <https://news.detik.com/berita-jawa-timur/d-4337273/dampak-hujan-di-kota-malang-jalanan-banjir-hingga-mobil-hanyut> (diakses pada 4 April 2022)

sepanjang 25 meter plengsengan di Jl. Muharto Gg. 5 RT. 05 RW. 06 longsor mengakibatkan 2 rumah terancam ambrol.¹⁰ Selain di Kel. Kotalama, Kel. Jodipan, Kel. Jatimulyo, Kel. Rampil Celaket, Kel. Samaan, dan Kel. Tanjungrejo juga mengalami dampaknya. Tercatat sebanyak kurang lebih 150 unit rumah terdampak dan 7 rumah roboh atau hanyut.¹¹ Akibatnya, 400 orang harus mengungsi dari huniannya.

Badan Pusat Statistik (BPS) Kota Malang mencatat kecenderungan peningkatan intensitas banjir yang terjadi dalam kurun waktu sejak tahun 2016 hingga 2020 (lihat Gambar 1). Tentu jika dikalkulasikan dengan angka intensitas banjir di tahun 2021 dan tahun 2022 jumlahnya akan semakin besar. Banjir yang terjadi pada 14 Maret 2022 saja telah mengambil 26 titik berbeda. Paling parah terjadi di wilayah kampung Teluk Bayur yang merendam sedikitnya 73 rumah.¹²



Gambar 1 Grafik Intensitas Banjir Kota Malang

Dari angka-angka tersebut, terdapat beberapa titik yang mengalami banjir secara berulang. Ali Mulyanto, Kepala BPBD Kota Malang mengatakan bahwa terdapat 18 titik banjir yang rutin terjadi. Ia berpendapat bahwa tata guna lahan, kurang berfungsinya sungai, drainase, dan saluran air menjadi penyebab utama. Selain itu, banjir disebutkan

¹⁰ Indonews Daily, "Plengsengan Sepanjang 25 Longsor, Dua Rumah Warga Muharto Terancam Ambrol" <https://indonewsdaily.com/plesengan-sepanjang-25-longsor-dua-rumah-warga-muharto-terancam-ambrol> (diakses pada 4 April 2022)

¹¹ Republika, "Ratusan Warga Kota Malang Mengungsi Terdampak Banjir Bandang" <https://republika.co.id/berita/r23p11330/ratusan-warga-kota-malang-mengungsi-terdampak-banjir-bandang> (diakses pada 4 April 2022)

¹² Zainul Arifin, "Dampak Banjir di Kota Malang, Mobil Hanyut dan Puluhan Rumah Terendam" <https://surabaya.liputan6.com/read/4912245/dampak-banjir-di-kota-malang-mobil-hanyut-dan-puluhan-rumah-terendam> (diakses pada 4 April 2022)

terjadi akibat intensitas hujan yang semakin meninggi.¹³ Tetapi, jika melihat data yang terkumpul dari 3 stasiun klimatologi di Kota Malang, curah hujan yang terjadi sejak tahun 2014 justru terjadi secara fluktuatif (lihat Tabel 1). Di tahun-tahun tertentu justru terjadi pengurangan curah hujan secara signifikan.

Stasiun Kedungkandang		Stasiun Sukun		Stasiun Ciliwung	
Tahun	Curah Hujan (mm ²)	Tahun	Curah Hujan (mm ²)	Tahun	Curah Hujan (mm ²)
2014	1097	2014	2258	2014	3211
2015	1507	2015	1969	2015	1613
2016	1568	2016	3304	2016	2643
2017	2315	2017	2343	2017	2272
2018	1538	2018	1980	2018	1852
2019	1538	2019	1630	2019	2188
2020	0	2020	2567	2020	2304
TOTAL	9563	TOTAL	16051	TOTAL	16083

Tabel 1 Intensitas Curah Hujan di Kota Malang. Diolah Peneliti dari BPS

Berdasarkan data tersebut, sebenarnya ada beberapa kemungkinan yang bisa saja terjadi secara bersamaan dan menjadi penyebab banjir menahun di Kota Malang. *Pertama*, terkait dengan bencana iklim. Secara global, bencana iklim mengakibatkan berbagai masalah turunan, yang salah satunya adalah ketidakpastian iklim. Fluktuasi curah hujan di atas menggambarkan ketidakpastian itu. Di waktu-waktu tertentu, hujan bisa datang dengan tiba-tiba dan intensitas curahan yang tinggi. Pada waktu yang lain, intensitasnya bisa menurun secara signifikan. *Kedua*, terkait dengan upaya Pemerintah Kota Malang dalam menanggapi permasalahan banjir ini. Kebijakan Pemerintah Kota Malang yang diambil untuk ini tidak benar-benar menyelesaikan masalah. Fokus pembangunan, pengembangan, dan perbaikan drainase perlu dikritisi lebih lanjut. Selain itu, selama ini Pemerintah Kota Malang juga kurang memperhatikan kawasan resapan berupa Ruang Terbuka Hijau. Pun juga dengan alih fungsi lahan yang terjadi, ataupun perencanaan tata ruang yang tidak sesuai dengan prinsip keberlanjutan lingkungan hidup.

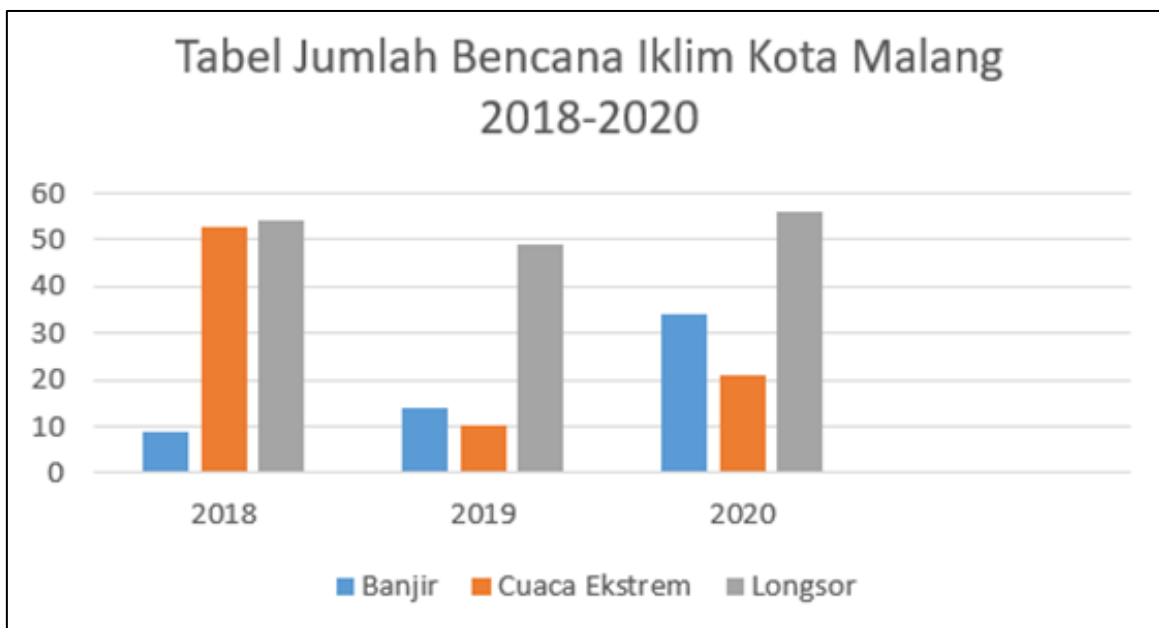
Bencana Iklim dan Beban Pada Warga

Sebagaimana yang telah diungkapkan di atas, secara keseluruhan Kota Malang termasuk wilayah rentan terhadap bencana hidrometeorologis yang merupakan perpaduan dari *natural disaster* (bencana alam) dan *man made disaster* (bencana karena ulah manusia) mendorong perpaduan antara *natural hazard* (bahaya alami, karena faktor alam seperti iklim) dan *anthropocene risk* (risiko yang ditimbulkan

¹³ Vicki Febrianto, "18 Titik di Kota Malang banjir akibat hujan deras dan angin kencang" <https://www.antaraneews.com/berita/2768897/18-titik-di-kota-malang-banjir-akibat-hujan-deras-dan-angin-kencang> (diakses pada 4 April 2022)

karena faktor manusia, seperti penataan, pemanfaatan dan kebijakan yang tidak sesuai kondisi yang akhirnya mendorong risiko bencana).¹⁴ Di mana risiko potensi bencana meningkat seiring dengan naiknya ancaman dan faktor keterancaman. Hal ini dapat dilihat dari beberapa kejadian yang didapatkan dari pengumpulan berita seputar bencana di Kota Malang. Saat kita memasuki laman mesin pencari *google* dengan *keyword* 'bencana di Kota Malang, maka yang tersaji adalah bencana seputar banjir, longsor, genangan, dll. Paling tidak, kondisi tersebut menunjukkan bahwa kota malang memang benar-benar rentan dalam hal bencana.

Kondisi ini dapat dibaca melalui tabel di bawah, bahwa menurut kompilasi angka bencana dari Badan Pusat Statistik Kota Malang mengungkapkan peningkatan angka bencana sejak tiga tahun terakhir, terhitung dari tahun 2018-2020. Bencana yang kami catat akan lebih berkulat di seputar krisis iklim, di antaranya yakni banjir, cuaca ekstrem dan longsor. Dari catatan BPS didapatkan angka jumlah bencana yang inkonsisten. Dari tahun 2018 terjadi bencana iklim ini kurang lebih 116 kejadian, lalu di tahun 2019 sempat mengalami penurunan menjadi 73 kejadian bencana dan terakhir di tahun 2020 meningkat tajam menjadi 111 kejadian. Tetapi ada angka yang pasti pada jumlah kejadian banjir di Kota Malang, di mana setiap tahunnya mengalami peningkatan cukup signifikan dari 19 kejadian pada tahun 2018 lalu meningkat menjadi 14 kejadian di tahun 2019 dan meningkat tajam menjadi 34 kejadian di tahun 2020.



Gambar 2. Grafik Jumlah bencana iklim diolah dari data BPS Kota Malang

Titik kritis bencana iklim di Kota Malang hampir terjadi dan rata di seluruh kecamatan yakni, Kedungkandang, Sukun, Klojen, Blimbing dan Lowokwaru. Kecamatan dengan ancaman longsor tinggi ada di tiga wilayah yakni Kedungkandang, Sukun dan Blimbing,

¹⁴ Dominey-Howes, D. (2018). Hazards and disasters in the Anthropocene: some critical reflections for the future. *Geoscience Letters*, 5(1), 1-15.

sementara untuk wilayah dengan angka ancaman tinggi terhadap cuaca ekstrem yakni Klojen dan wilayah dengan tingkat keterancaman banjir cukup tinggi meliputi dua kecamatan yakni Blimbing dan Lowokwaru.¹⁵

Tetapi bagaimana dengan kejadian di tahun 2021 dan 2022 ini? Sebagaimana tangkapan dari hasil *assessment* lapangan Aliansi Selamatkan Malang Raya dengan metode pencatatan serta observasi langsung secara cepat menunjukkan ada tren peningkatan jumlah bencana, ancaman dan peningkatan keterancaman. Hal ini dapat dibuktikan dengan temuan sementara, menemukan jumlah banjir di Kota Malang mengalami penurunan dari segi kuantitas namun terjadi peningkatan luasan kejadian banjir dan daya rusaknya, total di tahun 2021 terdapat kurang lebih hampir 17 kejadian banjir, di mana tidak hanya di Blimbing dan Lowokwaru namun meluas hingga wilayah Sukun. Lalu untuk di tahun 2022 ini dari Januari hingga Maret kurang lebih sudah ada 18 kejadian banjir yang terjadi di Lowokwaru, Blimbing dan Sukun. Secara keseluruhan angka-angka yang disebutkan dalam catatan ini paling tidak menunjukkan telah terjadi peningkatan potensi risiko bencana iklim di Kota Malang.

Bencana Iklim Membawa Korban

Selain membahas jumlah kejadian bencana, ada beberapa temuan yang menunjukkan kejadian bencana meningkatkan kerentanan masyarakat dalam kehidupan sehari-hari. Mereka yang terpapar bencana mengalami kerugian secara langsung dan tidak langsung. Memakai pendekatan *Total Economic Value* (TEV) atau penekanan pada faktor *loss and damage*, terutama pada komunitas, ada dua instrumen yang dapat digunakan untuk membaca kerugian masyarakat terhadap paparan bencana dan bagaimana peningkatan beban mereka dalam menghadapi bencana, yakni memakai pendekatan *use value* (nilai penggunaan) di mana ada dua instrumen yakni *direct use value* atau nilai penggunaan secara langsung, dan *indirect use value* atau nilai penggunaan tidak langsung.¹⁶

Jika membaca dari *direct use value*, di mana korban banjir, longsor dan dampak cuaca ekstrem seperti angin kencang, pohon tumbang, dll, mereka mengalami kerugian kehilangan akses terhadap air bersih. Selain itu mereka juga terganggu dalam pemenuhan kebutuhan sehari-hari. Seperti yang terjadi pada saat kejadian banjir terakhir, warga di wilayah Klojen dan Lowokwaru mengeluhkan pasokan air bersih yang disuplai dari PDAM berubah kualitasnya menjadi lebih keruh. Sebab kekeruhan air PDAM tak lain diakibatkan oleh banjir yang terjadi di sepanjang tahun 2022 ini.

¹⁵ BPS, "Jumlah Bencana Menurut Jenis Bencana dan Kecamatan di Kota Malang 2018-2020" <https://malangkota.bps.go.id/indicator/152/464/1/jumlah-bencana-menurut-jenis-bencana-dan-kecamatan-di-kota-malang.html> (diakses pada 5 April 2022)

¹⁶ Plottu, E., & Plottu, B. (2007). The concept of Total Economic Value of environment: A reconsideration within a hierarchical rationality. *Ecological economics*, 61(1), 52-61.

Paling tidak faktor banjir berdampak pada penurunan kualitas air PDAM.¹⁷ Penurunan kualitas air ini diakibatkan oleh banjir di Kota Malang dan juga banjir yang melanda Sumber Wendit, Pakis, Kabupaten Malang.¹⁸ Sebelumnya, sebagai imbas dari banjir bandang di hulu DAS Brantas, Kota Batu, beberapa wilayah di Kota Malang juga kesulitan mengakses air bersih.¹⁹ Tidak hanya air bersih, warga pun kesulitan memenuhi kebutuhan sehari-harinya. Mereka tidak dapat bekerja hingga 1-2 bulan pasca kejadian, khususnya pada pekerja di sektor UMKM.

Sementara jika memakai penilaian *indirect use value*, bahwasanya bencana iklim seperti banjir dan longsor meningkatkan kerugian yang harus ditanggung oleh masyarakat. Seperti perkiraan angka kerugian dari aneka bencana di Kota Malang tahun 2018, BPBD Kota Malang mencatatkan total kerugian mencapai Rp 6,2 Miliar.²⁰ Lalu sepanjang Januari 2021, BPBD Kota Malang mengungkapkan jika 40 kejadian bencana di Kota Malang, terutama banjir dan longsor telah mengakibatkan kerugian hingga mencapai Rp 400 Juta. Sementara dampak banjir bandang dari Hulu DAS Brantas menyasar 600 KK atau kurang lebih 1.050 warga dan menyebabkan kurang lebih 400 warga Kota Malang harus menjadi pengungsi. Total kerugian ini masih angka yang tersaji dari media, belum menyeluruh. Asumsi yang didapatkan melihat intensitas bencana iklim yang semakin sering dan daya rusaknya semakin luas, perkiraan angka korban dan kerugian dapat lebih besar lagi.

Penting untuk digarisbawahi bahwa bencana iklim bukan sebuah peristiwa yang terjadi secara lokal saja, tetapi sebuah peristiwa interkoneksi dan multidimensional jika mengacu pada ringkasan dari UNFCCC.²¹ Peristiwa beban bencana yang terjadi di Kota Malang juga turut dipengaruhi oleh peristiwa yang terjadi di wilayah lainnya, seperti Kota Batu dan Kabupaten Malang. Perlu diketahui, bahwa Kota Malang dilewati aliran DAS Brantas yang berhulu di Kota Batu. Selain itu, kebutuhan akses air bersih di Kota Malang juga sangat bergantung pada Kota Batu dan Kabupaten Malang, yang

¹⁷ Tugu Malang, "Warga Malang Kesulitan Air Bersih Akibat Banjir"
<https://kumparan.com/tugumalang/warga-malang-kesulitan-air-bersih-akibat-banjir-1xgpSsvtaaf>
(diakses pada 5 April 2022)

¹⁸ Nugroho Peraturan Daerahna, "Dampak Banjir di Malang, Warga Kesulitan Air Bersih"
<https://surabaya.kompas.com/read/2022/03/15/205138478/dampak-banjir-di-malang-warga-kesulitan-air-bersih> (diakses pada 5 April 2022)

¹⁹ Dahlia Irawati, "Imbas Banjir, Aliran Air Bersih dari PDAM Kota Malang Terputus"
<https://www.kompas.id/baca/nusantara/2021/11/05/imbis-banjir-aliran-air-bersih-dari-pdam-kota-malang-terputus> (diakses pada 5 April 2022)

²⁰ Jatim Newsroom, "BPBD Kota Malang Perkirakan Jumlah Bencana Semakin Meningkat"
<https://kominfo.jatimprov.go.id/read/umum/bpbd-kota-malang-perkiraan-jumlah-bencana-semakin-meningkat> (diakses pada 5 April 2022)

²¹ UN Climate Change News, "Climate Disasters Are Increasingly Interconnected"
<https://unfccc.int/news/climate-disasters-are-increasingly-interconnected> (diakses pada 5 April 2022)

artinya jika sumber air di wilayah tersebut rusak atau kawasannya rusak, maka Kota Malang adalah wilayah yang paling terdampak. Maka dari itu persoalan bencana iklim di Kota Malang, selain dikarenakan kerusakan di wilayah hulu, beban kerusakannya juga sangat dipengaruhi oleh kacaunya tata ruang di Kota Malang yang semakin mempertinggi potensi risiko bencana. Seperti hilangnya kawasan resapan dan tangkapan air untuk dijadikan peruntukan lain, misalnya. Contoh nyatanya adalah kawasan sempadan sungai di wilayah Lowokwaru yang beberapa fungsinya berubah untuk properti, hotel dan apartemen.

Proyek Penanggulangan Bencana Rawan Dikorupsi

“Malang kota kenangan”, begitu orang-orang menyebutnya. Tetapi yang terjadi beberapa tahun belakangan adalah, ketika perubahan iklim melanda berbagai negara di planet ini, termasuk di Indonesia dan secara lebih khusus di Kota Malang, istilah “Kota Kenangan” perlahan bergeser dan mengalami pelesetan menjadi “Malang Kota Genangan”, bersamaan dengan tingginya intensitas banjir serta genangan air di setiap sudut jalan perkotaan.²² Nyaris tak ada cerita Malang tanpa banjir setelah diguyuri hujan. Demikian dampaknya yang tak sedikit adanya. Di lain sisi, Pemerintah Kota Malang secara bersamaan rutin merencanakan program penanganan banjir. Tentu dengan anggaran yang juga tidak kalah sedikit. Tujuannya agar bencana seperti banjir dan tanah longsor dapat teratasi. Meski begitu, pelaksanaannya lagi-lagi menyebalkan. Banjir dan genangan air tetap saja menjadi pemandangan menarik bagi publik setiap kali hujan membasahi bumi Arema.

Sebelumnya, pada catatan bagian pertama, kami menyajikan argumentasi tentang siklus banjir beserta faktor-faktor penyebabnya. Termasuk beberapa bentuk bencana di luar banjir seperti tanah longsor dan cuaca ekstrem di Kota Malang. Di mana, titik kritis bencana iklim di Kota Malang beserta ancamannya tersebar di seluruh Kecamatan. Kecamatan Kedungkandang, Sukun dan Blimbing menjadi wilayah rawan longsor. Sementara Kecamatan Klojen merupakan wilayah dengan cuaca ekstrem.

²² Eko Widiyanto, “Malang Kota Genangan” <https://sorot.terakota.id/malang-kota-genangan> (diakses pada 8 April 2022)

Terakhir, wilayah dengan tingkat keterancaman banjir cukup tinggi terjadi di Lowokwaru dan Blimbing.

Di bagian akhir, kami juga menceritakan faktor penyebab dari bencana iklim Kota Malang selain disebabkan oleh kerusakan parah di wilayah hulu, beban kerusakan juga ditopang oleh kacaunya kebijakan tata ruang yang semakin mempertinggi potensi risiko bencana. Penyebab yang terakhir inilah yang akan disorot lebih lanjut pada bagian ini, terutama bagaimana implementasi kebijakan tata ruang serta upaya Pemerintah dalam menangani bencana: menyudahi keterancaman, kerusakan serta kerugian akibatnya, atau menambah beban keterancaman dan kerugian dengan cara lain yakni korupsi?

Bencana dan Titik Rawan Korupsi

Sebagaimana sifatnya yang laten, korupsi mampu menyusup pada setiap situasi dan kondisi. Termasuk dalam situasi bencana sekalipun. Merusak dan merugikan adalah watak dasarnya. Bahkan, pada level tertentu, pada stadium tiga atau gawat darurat (Alatas, 1981), korupsi menyebar secara luas, berlangsung sistematis, dan saling menghancurkan (Irawan, 2019).

Demikian halnya bencana, apapun bentuknya, merusak dan menghancurkan adalah keharusan, tergantung pada level mana ia mengguncang bumi. Banjir, longsor dan cuaca ekstrem pada level tertentu dapat memporak-porandakan kehidupan manusia. Banjir dengan daya tekanannya yang dahsyat dapat menghancurkan tatanan sosial beserta manusianya, longsor dapat merobohkan dan menguburkan bangunan beserta kehidupan manusianya. Begitu pula cuaca ekstrem yang menciptakan kegelisahan serta mengancam kehidupan sosial manusia.

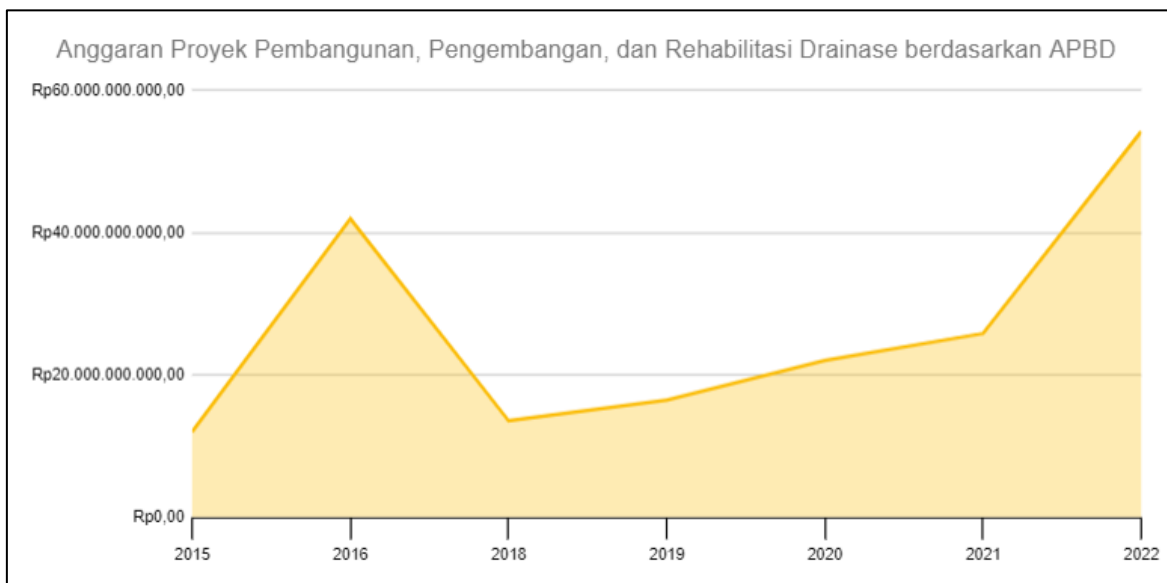
Tetapi bahwa setiap upaya penanggulangan bencana yang dilakukan oleh Pemerintah juga cukup problematis, merupakan fakta yang sulit dibantah. Terutama menyangkut perencanaan dan pelaksanaan program yang rentan dengan praktik korupsi. Paling tidak, terdapat tiga titik rentan potensi korupsi ketika terjadi bencana (Irawan, 2019). Pertama, Fase prabencana. Di fase ini korupsi menasar pada proyek pengadaan atau pelatihan mitigasi bencana.

Kedua, fase tanggap darurat. Fase ini dikenal cukup rawan karena program dan pengadaan dilakukan ditengah kesibukan penanganan bencana, sementara pengadaan dilakukan secara cepat dan massif sehingga memungkinkan praktik penggelembungan (*mark-up*) harga dan manipulasi penerimaan bantuan besar terjadi.

Selain kedua fase di atas, fase terakhir yang tidak bisa dianggap sepele adalah fase rehabilitas bencana. Di mana, setiap aktivitas Pemerintah berkaitan dengan sejumlah uang, dengan nilai yang tidak sedikit digelontorkan untuk rehabilitasi, baik untuk untuk memenuhi kebutuhan dasar warga korban bencana, maupun pembangunan

rumah hunian bagi korban bencana serta infrastruktur lainnya, dilakukan dengan cara tertutup serta akuntabilitas yang begitu rendah.

Dalam konteks Kota Malang, Pemerintah secara konsisten mengalokasikan anggaran belanja program rehabilitasi drainase selama tiga berturut-turut. Tujuannya agar banjir tidak terulang dan masalah genangan air, baik ditepi jalan maupun diperkampungan dapat teratasi. Tetapi masalahnya adalah, pada saat upaya penanggulangan itu dilaksanakan, secara bersamaan pula problem banjir di Kota Malang kian intens bahkan meluas hingga ke seluruh wilayah Kecamatan. Padahal, anggaran yang dialokasikan untuk membiayai program rehabilitasi saluran drainase tidaklah sedikit. Lihat grafik berikut.



Gambar 3. Grafik Anggaran Proyek Pengerjaan Drainase Kota Malang. Diolah penulis.

Melihat tren alokasi belanja program penanggulangan banjir Kota Malang seturut dengan bencana iklim yang kian intens dan parah, seperti banjir, tanah longsor dan cuaca ekstrem, nampaknya tak berlebihan jika hal itu disebut sebagai programatisasi bencana. Disebut demikian karena direncanakan setiap tahunnya, namun nyaris tak sedikitpun berdampak terhadap upaya meminimalisir banjir serta genangan air di Kota Malang. Kondisi ketimpangan di atas, selain memperlihatkan kegagalan dalam memahami prinsip pengelolaan yang efisien, efektif, tepat sasaran, dan tepat guna, juga berpotensi menciptakan penyelewengan—Korupsi bencana.

Pada akhirnya, jika bencana tidak ditanggulangi secara serius dan tepat sasaran, maka yang terjadi adalah melahirkan bencana selanjutnya yang jauh lebih merusak, yaitu korupsi bencana. Mengutip Syed Hussain Alatas (1981), korupsi bisa masuk stadium tiga atau stadium gawat darurat. Ia menyebar secara luas, berlangsung sistematis, dan saling menghancurkan. Meskipun bencana dan korupsi sama-sama membahayakan, tetapi jauh lebih bahaya ketika bencana dikorupsi. Karena itu, dalam upayanya untuk menanggulangi bencana, prinsip-prinsip Anti Korupsi tidak bisa dilepaskan. Selain upaya pemulihan dan rahabilitasi menjadi agenda mendesak, menegakkan prinsip

keadilan dan keberpihakan terhadap korban adalah syarat minimum bagi Pemerintah untuk terhindar dari praktik korupsi.

Mempertanyakan Proyek Mitigasi Banjir

Pada akhirnya, kita perlu menyoroti secara jeli aneka proyek yang sedang digalakkan oleh Pemerintah Kota Malang dalam menanggulangi aneka bencana, khususnya banjir sebagai sebuah hal yang boleh dibilang selama ini cenderung gagap dan panik. Pasalnya, gagasan-gagasan yang dikeluarkan oleh Pemerintah Kota Malang hanya sekedar melihat persoalan bencana pada mitigasi dengan penekanan penyelesaian banjir memakai prinsip *infrastructure development*, yakni pendekatan penanganan banjir dengan menekankan pembangunan sarana prasarana guna menanggulangi banjir. Tetapi dalam pembangunan sarana prasarana ini pun seharusnya juga dimulai dengan *assessment* terkait faktor-faktor risiko, seperti melihat peta jalan persoalan khususnya banjir, atau melihat posisi akar permasalahannya (Manocha & Babovic, 2016). Berbanding terbalik, prinsip pembangunan dalam mengatasi dan menanggulangi banjir hanya sekedar membangun tanpa melihat akar persoalan, sehingga sangat berisiko tidak bisa mengatasi banjir. Malahan, hal itu dapat memicu persoalan lain yaitu anggaran yang tidak tepat guna sehingga mengarah pada pemborosan.

Jika kita lihat, munculnya ide membangun drainase, dijalankan bersamaan dengan Malang Creative Center (MCC) yang akan menghabiskan anggaran kurang lebih mencapai Rp 207 Miliar untuk 10 program prioritas, dengan salah programnya adalah *masterplan* drainase.²³ Meski begitu, sebenarnya pembangunan tersebut memang terkesan baik. Diawali dengan memetakan saluran drainase yang tercatat sepanjang 1.786 Km, yang mana, sekitar 287 Km jalur tidak berfungsi akibat pendangkalan dan persoalan lain-lain. Selanjutnya sebagai respons atas banjir yang menghantam Kota Malang pada periode 2021-2022 ini, Pemerintah Kota pun bersiap menggelontorkan dana sekitar Rp 48 Miliar untuk memperbaiki dan membangun 67 titik drainase.²⁴ Diantaranya, dana sekitar Rp 6,7 Miliar akan dialokasikan untuk pembangunan drainase di wilayah Jalan Dieng, Pisang Candi, Kecamatan Sukun. Perlu dicatat, menurut analisis dari Malang Corruption Watch sejak tahun 2020 lalu, sudah ada proyek serupa yang bernilai sebesar Rp 5,6 Miliar, yaitu rehabilitasi saluran drainase dengan total 15 proyek. Persoalannya adalah, proyek yang sebelumnya dijalankan tidak efektif mengatasi banjir, akan diulangi lagi masih dengan

²³ Radar Malang, "Kota Malang Berusia 108, MCC dan Penanganan Banjir Jadi Proyek Superioritas" <https://radarmalang.jawapos.com/malang-raja/kota-malang/01/04/2022/kota-malang-berusia-108-mcc-dan-penanganan-banjir-jadi-proyek-superprioritas/> (diakses pada 8 April 2022)

²⁴ Zainul Arifin, "Pemkot Malang Siapkan Rp 46,8 Miliar untuk Proyek Drainase, Bisa Kurangi Banjir?" <https://surabaya.liputan6.com/read/4871733/pemkot-malang-siapkan-rp-468-miliar-untuk-proyek-drainase-bisa-kurangi-banjir> (diakses pada 8 April 2022)

asumsi yang sama. Kondisi ini tentu menjadi pertanyaan besar, apakah tidak ada evaluasi dan benar-benar melakukan *assessment* mendalam guna belajar dari kegagalan yang lalu.

Pada dasarnya, asumsi Pemerintah Kota Malang adalah untuk melakukan pelayanan secara cepat dengan lebih memilih memakai pendekatan *infrastructure development* daripada *nature based solution*. Hal itu akan memunculkan sebuah asumsi dari kondisi yang tengah dihadapi oleh Kota Malang, yakni, apakah proyek ini tidak melihat persoalan yang tengah dihadapi kota Malang bahwa persoalan banjir bukan persoalan drainase saja, tetapi persoalan mengapa intensitas banjir semakin meningkat? Bagaimana proses perubahannya? Apakah pemetaan berbasis tata ruang dijalankan? Karena kita tahu membangun drainase atau melebarkannya tidak akan menyelesaikan masalah jika persoalan tata ruang, seperti pelanggaran tata ruang, menyusutnya RTH hingga hilangnya *water catchment area* (daerah tangkapan dan resapan air) tidak diatasi. Patut dilihat dan disoroti bahwa pembangunan bukan sekedar membangun beton dan aneka infratraktur fisik lainnya, tetapi harus melihat problem bencana di Kota Malang secara komprehensif, atau melihatnya secara multidimensional, yakni tata ruang, krisis iklim dan faktor politis.

Mempertanyakan Ruang Terbuka Hijau

“Kalau dilihat, sebelum memasuki jalan Soekarno-Hatta ada jembatan dan di bawahnya itu sungai, tetapi kok bisa sampai banjir kan jadi pertanyaan.”

Kutipan di atas diambil dari pernyataan salah satu warga Kota Malang pada saat diwawancarai oleh salah satu media.²⁵ Aneh memang. Bagaimana bisa jembatan yang berdiri di atas sungai, malah tergenang banjir pada saat hujan. Kontradiktif. Tetapi, sebenarnya pertanyaan ini telah dijawab pada dua bagian sebelumnya. Pertama, berkaitan dengan bencana iklim. Tidak hanya banjir yang menerjang jembatan Soekarno-Hatta saja, hampir di semua titik jalan raya Kota Malang selalu terdapat genangan ketika diguyur hujan. Wujud genangannya pun beragam. Dari sekadar genangan dengan ke dalaman kurang dari 5 cm, kolam dengan ke dalaman hingga setengah tinggi sepeda motor, sampai dengan banjir setinggi 2 m yang dapat menelan rumah dan mobil. Hal ini diakibatkan oleh siklus hujan yang semakin tak menentu, baik besaran curahnya ataupun intensitasnya dalam setahun.

²⁵ Arry Dwi Saputra, “Malang Dilanda Banjir, Warga Heran Bertanya-tanya, Penginnya Begini” <https://jatim.jpnn.com/jatim-terkini/13313/malang-dilanda-banjir-warga-heran-bertanya-tanya-penginnya-begini?page=2> (diakses pada 8 Mei 2022)

Kerusakan iklim akibat aktivitas manusia, baik secara langsung maupun tidak, menjadi penyebab utamanya. Hal ini tidak hanya terjadi di Kota Malang saja, seluruh dunia mengalami ancaman bencana yang sama. Tetapi, benarkah Pemerintah Kota Malang tidak memiliki peran dalam upaya pencegahan, atau mungkin memperparah keadaan? Ini bisa ditelusuri lebih lanjut.

Jawaban kedua berkaitan dengan upaya pencegahan banjir yang cenderung tidak tepat guna, terutama di soal pelaksanaannya. Selama bertahun-tahun, Pemerintah Kota Malang selalu memfokuskan penanganan banjir melalui program pembangunan dan rehabilitasi saluran drainase. Dengan jumlah anggaran yang memiliki kecenderungan peningkatan setiap tahun, program ini hampir selalu menjadi prioritas di Dinas Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) Kota Malang. Tetapi, kenyataan menunjukkan hal lain. Meskipun dengan anggaran besar, setiap tahunnya, Kota Malang selalu dilanda banjir. Hal ini tentu patut dipertanyakan. Melihat kenyataan ini, pola-pola korupsi yang umum pada sektor pengadaan barang dan jasa seperti *mark-up* (meninggikan anggaran), *mark-down* (menurunkan anggaran), pengurangan kualitas, hingga pembagian jatah proyek, sangat mungkin terjadi. Kenyataan lain yang muncul bahwa ternyata selama ini terdapat 287 km jalur drainase yang tidak berfungsi, mempertegas dugaan ini.

Tetapi, benarkah persoalannya hanya sekadar itu? Tentu saja tidak. Minimnya area resapan air seperti Ruang Terbuka Hijau dan alih fungsi yang terjadi pada area sempadan sungai juga menjadi penyebabnya. Dalam menindak dua persoalan tersebut, sayangnya Pemerintah Kota Malang masih sangat tertatih-tatih, baik disengaja maupun tidak.

RTH Kota Malang Penuh Kontradiksi

Persoalan ruang memang cukup rumit, karena merupakan perpaduan problem sosial, ekonomi dan politik yang menyebabkan peningkatan risiko bencana. Konteks tersebut turut mendorong bagaimana ruang didefinisikan secara teknokratik, sesuai dengan siapa yang punya atas akses kuasa. Nantinya, definisi tersebut akan dilegitimasi melalui kebijakan dan regulasi. Seperti definisi Ruang Terbuka Hijau yang sangat lekat dengan persoalan politis. Karena pendefinisian ini sangat lekat dengan kepentingan kuasa terutama untuk mendorong perampasan ruang dan bagaimana ke depan ruang tersebut akan dibentuk dan akhirnya menjadi bagian dari kehidupan sehari-hari warga kota.²⁶

Seperti jika kita membahas Ruang Terbuka Hijau, maka rujukan utamanya adalah regulasi. Seperti Ruang terbuka hijau menurut UU Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang, Ruang Terbuka Hijau didefinisikan sebagai, “area memanjang/jalur dan/atau mengelompok, yang penggunaannya lebih bersifat terbuka, tempat tumbuh

²⁶ Burkitt, I. (2004). The time and space of everyday life. *Cultural studies*, 18(2-3), 211-227.

tanaman, baik yang tumbuh secara alamiah maupun sengaja ditanam”. Definisi ini kemudian diperbarui melalui UU Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja menjadi, “area memanjang/jalur dan/atau mengelompok, tempat tumbuh tanaman, baik yang tumbuh secara alamiah maupun sengaja ditanam, dengan mempertimbangkan aspek fungsi ekologis, resapan air, ekonomi, sosial budaya, dan estetika”.

Pasal 29 UU Nomor 26 Tahun 2007 menjelaskan pembagian Ruang Terbuka Hijau, atau yang kemudian disebut RTH, menjadi dua: RTH publik dan RTH privat. Untuk luasannya sendiri, RTH harus meliputi paling sedikit 30% dari total luasan wilayah kota yang dibagi persentasenya menjadi 20% RTH publik dan 10% RTH privat.

Dalam konteks perencanaannya, Kementerian Pekerjaan Umum telah mengeluarkan pedoman melalui Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor: 05/PRT/M/2008 tentang Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Ruang Terbuka Hijau di Kawasan Kota. Pada Pasal 3 menjelaskan bahwa tujuan dari pedoman ini adalah:

1. Menjaga ketersediaan lahan sebagai kawasan resapan air;
2. Menciptakan aspek planologis perkotaan melalui keseimbangan antara lingkungan alam dan lingkungan binaan yang berguna untuk kepentingan masyarakat;
3. Meningkatkan keserasian lingkungan perkotaan sebagai sarana pengaman lingkungan perkotaan yang aman, nyaman, segar, indah, dan bersih.

Melihat dari tujuan itu, jelas bahwa penyediaan RTH ini sangat berkaitan dengan pencegahan banjir. Berkaitan dengan luasan RTH yang diatur sendiri, proposisi RTH di Kota Malang masih sangat minim, terutama RTH publik. RTH publik sendiri adalah RTH yang dimiliki dan dikelola oleh pemerintah daerah kota/kabupaten yang digunakan untuk kepentingan masyarakat secara umum.²⁷

Sejauh ini, luasan RTH publik di Kota Malang masih berkisar 4% dari total 20% yang harus dipenuhi. Hal ini dikonfirmasi oleh Kepala Badan Perencanaan Pembangunan Daerah (Bappeda) Dwi Rahayu melalui media. Padahal, sejak tahun 2011 Pemerintah Kota Malang telah mencanangkan penyediaan RTH publik seluas kurang lebih 2.350 Ha, atau setidaknya kurang lebih 21% dari total luas wilayah Kota Malang.

Hal ini selalu menjadi catatan, baik dari elemen internal pemerintahan maupun elemen masyarakat. Hal ini juga dibuktikan dengan rencana Pemerintah Kota Malang untuk merevisi Peraturan Daerah Nomor 4 Tahun 2011 tentang Rencana Tata Ruang dan Wilayah Kota Malang. Berdasarkan Berita Acara Pertemuan Lintas Sektor Rancangan Peraturan Daerah Kota Malang tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Malang Nomor 56.I/BA-200.13.PB.01/XII/2021, terlihat bahwa persoalan ini telah disadari oleh internal Pemerintah Kota Malang. Poin 4 dalam Berita Acara tersebut berbunyi,

²⁷ Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor: 05/PRT/M/2008 tentang Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Ruang Terbuka Hijau di Kawasan Kota Bab I bagian 1.3 poin 21

“Pemerintah Kota Malang perlu menyesuaikan perubahan muatan substansi yang terdapat dalam Peraturan Daerah ke dalam muatan materi teknis, seperti muatan KP2B dan pemenuhan RTH Publik 20% yang belum sesuai antara Peraturan Daerah dan materi teknis”.

Pertanyaannya kemudian adalah, dengan kesadarannya, apa yang menyebabkan Pemerintah Kota Malang hingga kini sulit memenuhi aturan yang bahkan telah direncanakan sendiri sejak 11 tahun yang lalu?

RTH Kota Malang dan Perebutan Kepentingan

Catatan di atas menunjukkan adanya kontradiksi bagaimana mendefinisikan RTH dan seperti apa implementasinya. Karena pembentukan ruang tidak dapat lepas bagaimana pemegang kuasa berperan. Pemegang kuasa ini adalah aktor-aktor yang memiliki kepentingan atas pembentukan ruang. Seperti bagaimana kolaborasi antara swasta dan pemerintah pusat hingga daerah yang mendorong definisi ruang seperti RTH untuk mengakomodir kepentingan mereka. Kolaborasi demikian dapat dimaknai sebagai relasi kuasa, di mana ada upaya mendorong konseptualisasi atas ruang untuk mendorong kebutuhan mereka, termasuk salah satunya melancarkan akumulasi kapital. Tak jarang konseptualisasi atas ruang yang diterjemahkan secara teknis menjadi kebijakan dan regulasi mendorong operasi kapital lebih masif dan luas, selama bertahun-tahun, karena memang sudah disesuaikan dengan jangka waktu untuk mencapai kondisi stabil, seperti mulai dari konsep, pembangunan infrastruktur sampai bagaimana warga kota menjalani kehidupan sehari-harinya. Maka salah satu yang lahir dari penataan ruang atas pemegang kuasa adalah konflik dan secara lebih luas disebut sebagai kuasa eksklusif (*power of exclusion*).²⁸

Pernyataan di atas tergambar dari persoalan yang tengah dihadapi oleh Kota Malang. Sebagai catatan, Kota Malang memiliki sejarah yang cukup kelam terkait RTH dan perampasan ruang publik, sebagaimana pendapat Harvey terkait bentuk komodifikasi atas ruang: dari ruang publik menjadi ruang akumulasi kapital.²⁹ Pada tahun 2002, terjadi konflik agraria perkotaan yang melibatkan Pemerintah Kota Malang, masyarakat yang tergabung di dalam Forum Masyarakat Tanjung (FORMAT), serta swasta pengembang perumahan elit di daerah Kelurahan Tanjungrejo, Sukun. Konflik ini berkaitan dengan alih fungsi Hutan Kota Tanjung menjadi perumahan elit. Dengan

²⁸ Hall, D., P. Hirsch and T. Murray Li. 2011. Powers of exclusion: land dilemmas in Southeast Asia. Singapore: National University of Singapore Press dan Harvey, D. 2014. Seventeen contradictions and the end of capitalism. London: Profile Books

²⁹ Ibid, Harvey

luasan sekitar 28,5 Ha, hutan yang berfungsi sebagai zona penyangga Kota Malang itu diubah menjadi rumah-rumah mewah.³⁰

Kepentingan ekonomi yang lebih didahulukan ketimbang kepentingan ekologis dan masyarakat, berdampak hingga saat ini. Warga Tanjung selalu menderita banjir setiap musim penghujan datang. Banjirnya pun telah masuk di tahap yang parah. Umum sudah jika saat ini banyak rumah-rumah warga yang terendam dikala hujan. Akibat dari kebijakan Pemerintah Kota Malang yang mengizinkan alih fungsi Hutan Kota Tanjung di masa lalu, memberikan dampak berkepanjangan bagi masyarakat Kota Malang. Jangan lupa jika genangan-genangan air juga bisa mendatangkan bencana lain yang mengancam kesehatan manusia. Setiap harinya, warga sekitar harus berhadapan dengan banyak sekali ancaman, hanya dari satu kebijakan Pemerintah Kota Malang saja.

Berkaca pada kejadian tersebut, maka kita melihat Kota Malang dengan para pengurusnya tak lebih dari operator bisnis yang hanya memikirkan bagaimana akumulasi kapital dapat diperluas, sementara korban-korban bencana semakin banyak. Sehingga melihat perkembangan Kota Malang yang semakin sesak dengan gedung-gedung bangunan, mulai menjamurnya perumahan-perumahan baru, hingga bermunculannya apartemen-apartemen yang berdiri kokoh menjulang ke langit, menimbulkan pertanyaan baru. Sebenarnya kebijakan tata ruang ini untuk Siapa?

Tampak ruang Kota Malang menunjukkan kontradiksi yang semakin mengerucut. Di satu sisi, banyak fasilitas permukiman seperti perumahan dan apartemen yang kini menjamur. Di sisi lain, tak sedikit pula area-area kumuh yang umumnya berbentuk permukiman di pinggir sungai. Hal ini memperlihatkan ketidakadilan ruang yang begitu besar. Lagi-lagi, kepentingan masyarakat, terutama masyarakat miskin penghuni permukiman kumuh, serta kepentingan ekologis, kembali dikesampingkan oleh Pemerintah Kota Malang melalui kebijakannya. Terkait hal ini, kita bisa menelusuri persoalan lain yang menjadi penyebab banjir di Kota Malang—alih fungsi sempadan sungai.

³⁰ Op.Cit, Eko

Ketidakadilan Ruang di Kota Malang

Seperti yang ditulis sebelumnya, wujud ruang di Kota Malang kini semakin memperlihatkan kontradiksi yang semakin mengerucut. Kaum miskin dan kondisi ekologi menjadi korban dari keberpihakan Pemerintah Kota Malang kepada kepentingan ekonomi dari swasta. Tidak saja dari kebijakannya, bahkan pernyataan-pernyataan pejabat pemerintahan sudah sangat jelas menggambarkannya.

“Tidak ada evaluasi [terkait izin pembangunan oleh pengembang], saya kira sudah tertib. Perumahan yang didirikan di tanah kavling oleh individu itu yang harus diawasi.” Pernyataan Walikota kepada jurnalis liputan6.com terkait alih fungsi sempadan sungai sebagai penyebab banjir.³¹

Pernyataan Walikota Malang itu terkesan begitu tergesa-gesa. Secara sepihak ia mengatakan bahwa tidak ada pengembang yang tidak tertib. Pada pernyataan itu pula Walikota cenderung menyalahkan individu yang mendirikan perumahan di sekitar sempadan sungai. Sepertinya, individu yang mendirikan perumahan yang dimaksud oleh Walikota adalah rumah-rumah kampung warga biasa yang berdiri di sekitar sungai. Jika ia merujuk pada pola permukiman seperti perumahan yang dibangun oleh individu, maka rasanya tidak mungkin. Dalam soal ini, pernyataan Walikota benar.

³¹ Zainul Arifin, “Alih Fungsi Sempadan Sungai dan Potensi Banjir Besar Berulang di Kota Malang” <https://surabaya.liputan6.com/read/4912290/alih-fungsi-sempadan-sungai-dan-potensi-banjir-besar-berulang-di-kota-malang> (diakses pada 10 Mei 2022)

Banyak permukiman warga yang berdiri di sekitaran sungai, dan hal ini sebenarnya dilarang.

Berdasarkan UU Nomor 26 Tahun 2007, sempadan sungai termasuk dalam bagian kawasan perlindungan setempat. Pemerintah Kota Malang pun juga memasukkan sempadan sungai menjadi bagian dari Kawasan Lindung Setempat melalui Peraturan Daerah Nomor 4 Tahun 2011 Pasal 42. Sempadan sungai adalah kawasan sepanjang kiri kanan sungai, termasuk sungai buatan, kanal, saluran irigasi primer, yang mempunyai manfaat penting untuk mempertahankan kelestarian fungsi sungai. Selain sebagai kawasan lindung, berdasarkan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor: 05/PRT/M/2008 tentang Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Ruang Terbuka Hijau di Kawasan Kota, sempadan sungai juga termasuk ke dalam RTH Fungsi Tertentu. Hal ini semakin memperkuat posisinya sebagai elemen ekologis yang menjaga ruang dari bencana-bencana seperti banjir.

Ayat (4) Pasal 42 Peraturan Daerah Nomor 4 Tahun 2011 tentang Rencana Tata Ruang dan Wilayah di Kota Malang berbunyi, “Mencegah dan menangkalkan pembangunan di sepanjang sempadan sungai untuk kebutuhan sosial, ekonomi dan pembangunan fisik lainnya, kecuali pembangunan yang digunakan untuk maksud dan tujuan perlindungan dan pengelolaan sungai”. Berdasarkan aturan ini, jelas memang pembangunan permukiman oleh warga di sekitar sempadan sungai adalah pelanggaran. Tetapi, melihat menyalahkan warga secara sepihak tanpa memandang latar sosio-ekonomi mereka akan menjatuhkan kita ke dalam jurang positivisme hukum.

Ruang Kota Malang untuk Siapa?

Seringkali yang disorot oleh pemerintah Kota Malang dan juga mungkin sebagian khalayak, salah satu penyebab kacaunya tata ruang adalah permukiman “kumuh” yang berada di sekitar sempadan sungai. Perlu diketahui, banyak di antara pemukim tersebut orang-orang dengan kondisi ekonomi ke bawah. Mereka tidak mampu membeli tanah atau menyewa rumah di kawasan kota. Kata “kumuh” sendiri adalah konstruksi pemerintah untuk melabeli warga perkampungan yang dari latar belakang ekonomi lemah sebagai subjek untuk ditata dan ditertibkan. Penggunaan kata “kumuh” tidak lepas dari sejarah perampasan ruang, terutama untuk melekatkan problem perkotaan semuanya ditimpalkan ke orang-orang miskin, sebuah generalisasi yang tidak adil.³²

Penggunaan kata kumuh juga menjadi sorotan, seketika dalam praktik dalam penggusuran dan perampasan yang menjadi subjek adalah orang yang tinggal di sekitar area tersebut. Sebagaimana kritik Gilbert (2007) pada penggunaan kata “*slum*/kumuh” di Millenium Development Goals (MDGs) yang mendorong munculnya

³² Mayne, A. (2017) *Slums: The history of a global injustice* London: Reaktion Books

stereotip bahwa “kumuh” akan mendorong peminggiran orang-orang miskin dan menganggap mereka sebagai biang dari bencana.³³ Hal ini dapat dilihat bahwa program-program penataan selalu menyasar untuk kawasan yang dianggap “kumuh” tak terkecuali Kota Malang. Kawasan Kayutangan, Muharto dan kawasan pinggir lainnya adalah subjek “penataan.”

Tetapi tidak pernah berpikir bahwa, apakah keberadaan mereka di wilayah pinggiran dan pada akhirnya memenuhi ruang-ruang tersebut benar-benar keinginan mereka? Faktor ketimpangan menjadi dasar utama untuk melihat bagaimana ruang tersebut dipenuhi oleh kelompok menengah ke bawah. Berdasarkan pengamatan dan wawancara dengan warga di kawasan pinggiran sepanjang Muharto misalnya, ada dua penyebab mereka menempati wilayah tersebut. Pertama, karena akses ke tempat kerja lebih dekat dan masih murah, sementara mereka berpindah ke Kota Malang disebabkan oleh faktor ekonomi, terutama di desa sudah tidak ada lagi ruang tersisa. Kedua, mereka yang tersisih dari pusat Kota Malang, sehingga mau tidak mau menempati ruang pinggiran, karena yang tersisa dan masih terjangkau adalah kawasan tersebut.

Maka melihat problem perkotaan terutama persoalan tata ruang tidak boleh sembarangan, harus berhati-hati dan tentu wajib membacanya dalam kerangka sosio-ekonomi. Sejak awal mereka menempati ruang tersebut bukan karena kemauannya, tapi sebuah keterpaksaan. Tetapi coba bandingkan perlakuan pemerintah Kota Malang dengan sektor-sektor elit dan usaha besar. Tentu tidak pernah dilihat sebagai kesalahan, bahkan dibenarkan. Hal ini beranjak dari fakta lapangan, ketika apartemen dan perumahan elit menempati ruang terbuka hijau serta tempat resapan dan tangkapan air, apakah pernah ditindak? Atau disalahkan keberadaannya? Tentu tidak akan pernah. Maka yang jadi pertanyaan besar kami adalah ruang Kota Malang untuk siapa?

Aturan Tidak Jelas dan Penuh Kepentingan

Pembangunan kawasan di ruang terbuka hijau dan wilayah sempadan sungai sejak awal tidak ada aturan teknis. Merujuk pada Peraturan Daerah Nomor 4 Tahun 2011 Kota Malang tidak mengatur secara terperinci terkait berapa besaran jarak minimum bangunan yang berdiri di sekitar sempadan sungai. Pada Pasal 42 ayat 8 mengatakan bahwa ketentuan garis sempadan sungai akan diatur lebih lanjut oleh aturan lain. Aturan khusus tentang ini dimasukkan ke dalam Peraturan Daerah Nomor 1 Tahun 2012 tentang Bangunan Gedung Pasal 26 sampai Pasal 28. Dalam Peraturan Daerah tersebut, garis sempadan sungai dibagi menjadi dua, yaitu sempadan sungai besar dan

³³ Gilbert, A. (2007), ‘The return of the slum: Does language matter?’, *International Journal of Urban and Regional Research* 31: 4: pg 697-713

sempadan sungai kecil. Pembagian ini guna mengatur secara spesifik batasan-batasannya. Untuk garis sempadan sungai besar, batasan kembali dibagi menjadi tiga:

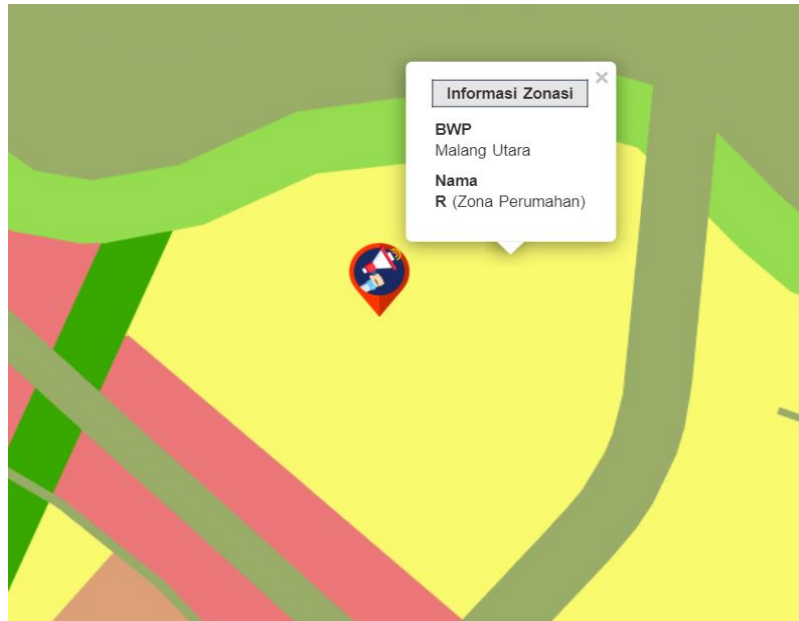
1. Bagian yang tidak bertanggung 50 (lima puluh) meter diukur dari tepi sungai pada saat pasang naik (untuk sungai yang tidak melewati permukiman);
2. Bagian yang bertanggung dan melewati permukiman, 25 (dua puluh lima) meter diukur dari sebelah luar sepanjang kaki tanggul; dan
3. Bagian yang tidak bertanggung yang berbatasan dengan jalan 5 (lima) meter.

Sedangkan, untuk garis sempadan sungai kecil, batasannya meliputi:

1. Bagian yang tidak bertanggung 15 (lima belas) meter diukur dari tepi sungai pada saat pasang naik (untuk sungai yang tidak melewati permukiman);
2. Bagian yang bertanggung dan melewati permukiman, 7,5 (tujuh setengah) meter diukur dari sebelah luar sepanjang kaki tanggul; dan
3. Bagian yang tidak bertanggung yang berbatasan dengan jalan 5 (lima) meter.

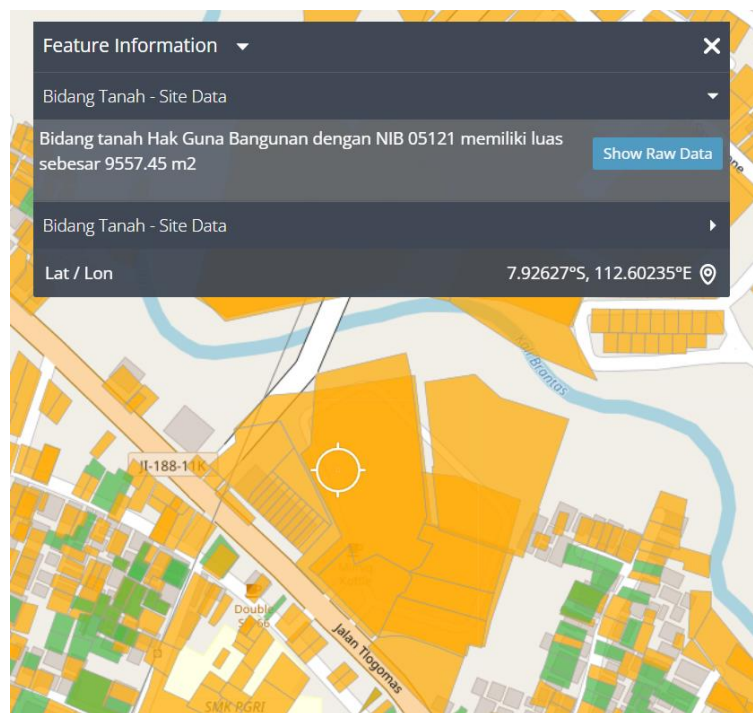
Berdasarkan aturan ini, tidak tepat jika pemerintah Kota Malang mengatakan bahwa tidak ada pengembang yang melanggar, justru yang menyebabkan bencana adalah masyarakat. Memang, jika dilihat perizinannya, tidak ada yang tidak berizin. Berdasarkan aturan tata ruang pun, semua pengembang berdiri sesuai dengan kawasan peruntukannya. Tetapi, jika diukur secara langsung, masih banyak yang tidak sesuai dengan aturannya. Lantas pernyataan yang menyudutkan masyarakat dan secara konotatif merujuk pada warga kota menegah ke bawah, merupakan bentuk keberpihakan pemerintah pada kelas sosial atas atau bahasa mereka adalah “penyumbang ekonomi.”

Kami perlu menunjukkan bahwa siapa sebenarnya yang memakan ruang terbuka dan menyebabkan meningkatnya risiko bencana. Sebagai contoh pelanggaran, terdapat salah satu apartemen baru di sekitaran Tlogomas yang juga berdempetan dengan jembatan Tunggulmas. Berdasarkan Peraturan Daerah Nomor 5 Tahun 2015 tentang Rencana Detail Tata Ruang dan Peraturan Zonasi Bagian Wilayah Perkotaan Malang Utara (RDTRK Malang Utara), apartemen tersebut termasuk ke dalam Zona Perumahan. Zona Perumahan adalah bagian dari kawasan budidaya yang difungsikan untuk pengembangan hunian berupa kelompok rumah tinggal yang mewadahi kehidupan dan penghidupan masyarakat, yang dilengkapi dengan prasarana, sarana, dan utilitas umum.



Gambar 4 Zona bangunan dalam RDTRK Malang Utara. Diambil dari <https://si-petarungv2.malangkota.go.id/peta-zonasi>

Untuk izin atas tanahnya, apartemen tersebut memiliki izin Hak Guna Bangunan (HGB). Pasal 35 UU Nomor 5 tentang Peraturan Dasar Pokok-Pokok Agraria menyatakan bahwa, “Hak guna bangunan adalah hak untuk mendirikan dan mempunyai bangunan-bangunan atas tanah yang bukan miliknya sendiri, dengan jangka waktu paling lama 30 tahun”. Artinya, apartemen ini berdiri diatas tanah milik negara.



Gambar 2 Jenis izin yang dimiliki oleh apartemen. diambil dari <https://bhumi.atrbpn.go.id/>

Di kasus apartemen ini, jarak antara sempadan gedung dengan sempadan sungai tidak lebih dari 5 m. Hal ini tentu saja termasuk pelanggaran. Padahal, melalui aturan yang

sama (Peraturan Daerah Nomor 5 Tahun 2015 tentang Rencana Detail Tata Ruang dan Peraturan Zonasi Bagian Wilayah Perkotaan Malang Utara) Pasal 17 ayat (2), Pemerintah Kota Malang telah mengatur lebar sempadan sungai yaitu sebesar 15 m. Dalam hal ini, terkesan bahwa Pemerintah Kota Malang dengan sadar melanggar aturan yang dibuat sendiri. Padahal sebelumnya Komisi C DPRD Kota Malang telah menyidak apartemen tersebut dan dengan jelas menemukan pelanggaran tersebut.³⁴ Dengan memberikan izin HGU, serta mengatur peruntukan kewasannya sebagai Zona Perumahan, terlihat jelas di mana posisi keberpihakan Pemerintah Kota Malang.

Selain apartemen itu, masih banyak pelanggaran yang dilakukan oleh pengembang perumahan. Hanya saja, pelanggaran ini justru dilegitimasi oleh kebijakan pemerintah sendiri. Patut dipertanyakan bagaimana proses pembentukan kebijakannya. Dari banyak sekali kasus yang pernah terjadi, pembentukan kebijakan tidak pernah lepas dari pertarungan kepentingan yang meliputi politik transaksional. Penyalahgunaan wewenang pun sangat mungkin terjadi. Tetapi yang disalahkan adalah warga Kota Malang, khususnya mereka golongan menengah ke bawah secara ekonomi.

Melihat problem tata ruang dan secara keseluruhan rekam kejadian bencana yang terjadi, tidak dapat dilepaskan dari persoalan penataan ruang yang hanya memfasilitasi kepentingan kelompok elit. Seringkali bencana adalah akibat dari pembangunan yang maladaptif atau tidak sesuai dengan kondisi ruang tetapi dipaksakan. Hal tersebut sering menambah beban ruang dan menyebabkan yang namanya peningkatan risiko bencana. Tidak hanya di situ persoalan problem ruang juga diakibatkan oleh ketimpangan ekonomi dan marjinalisasi. Seringkali terlihat permainan bahasa semisal penataan ruang, perbaikan ruang, sebagai mitigasi bencana, selalu menysasar pada perampasan ruang dari mereka yang berpenghasilan rendah ke mereka ke yang berpenghasilan tinggi, alih-alih menata tetapi sebenarnya hal tersebut adalah praktik perampasan ruang dengan dalih menghindari bencana dengan penataan. Tidak ada yang diselesaikan, justru menambah masalah yakni semakin memarjinalkan mereka yang sudah marjinal, atau bahasa mudahnya memiskinkan mereka yang sudah miskin.³⁵

Maka membuat kebijakan dan regulasi kota harus benar-benar melihat irisan antar faktor, seperti irisan faktor sosial, ekonomi, budaya dan politik. Karena seharusnya pembuatan kebijakan dan regulasi harus bertumpu pada proses demokratisasi, seperti pelibatan kelompok-kelompok marjinal. Selain mendorong kebijakan yang bertumpu

³⁴ Hury, "Sidak Apartemen Begawan, Komisi C DPRD Kota Malang Temukan Indikasi Pelanggaran Amdal" [https://www.investigasinews.co/2021/05/sidak-apartemen-begawan-komisi-c-dprd.html?utm_source=feedburner&utm_medium=feed&utm_campaign=Feed:+Investigasinewsco+\(Investigasinews.co\)](https://www.investigasinews.co/2021/05/sidak-apartemen-begawan-komisi-c-dprd.html?utm_source=feedburner&utm_medium=feed&utm_campaign=Feed:+Investigasinewsco+(Investigasinews.co)) (diakses pada 10 Mei 2022)

³⁵ Pelling, M., & Dill, K. (2008). Disaster politics: from social control to human security. *Environment, Politics and Development Working Paper Series*, 1-24.

pada proses rekognisi warga kota yang termajinalkan dan mendorong demokrasi ekonomi.³⁶

³⁶ Swyngedouw, E., & Heynen, N. C. (2003). Urban political ecology, justice and the politics of scale. *Antipode*, 35(5), 898-918.

Kesimpulan dan Rekomendasi

Dalam melihat permasalahan banjir yang terjadi secara simultan di Kota Malang, banyak sekali faktor yang menunjukkan keterlibatan peran pemerintah sebagai penyebabnya. Mulai dari perspektif keberlanjutan ekologis yang tidak terlihat, hingga indikasi-indikasi kecurangan berupa korupsi yang masih sangat mungkin terjadi. Yang jelas, akibatnya adalah semakin banyaknya masyarakat dan lingkungan yang menjadi korban. Pemerintah Kota Malang minimal harus mengingat visi pembangunan yang tercantum dalam Rencana Jangka Panjang Daerah (RPJPD), yaitu “Terwujudnya Kota Malang sebagai Kota Pendidikan yang Berkualitas, Berbudaya, **Berwawasan Lingkungan** Menuju Masyarakat Sejahtera”. Dengan mengambil kebijakan yang tidak tepat guna dan asal-asalan, akan mengantarkan masyarakat dan lingkungan di Kota Malang menuju jurang kehancurannya.

Berdasarkan seluruh muatan catatan, kami memberikan rekomendasi kepada Pemerintah Kota Malang sebagai berikut:

1. Pemerintah Kota Malang harus dan wajib hukumnya mengevaluasi implementasi kebijakan tata ruang secara komprehensif melalui pemetaan tata ruang terhadap sejumlah proyek yang dibangun secara tak beraturan. Selain itu, Pemerintah Kota Malang secara mendesak harus segera menertibkan proyek-proyek tersebut guna mencegah ekspansi proyek infrastruktur yang semakin mempersempit ruang terbuka hijau, daerah resapan dan wilayah sempadan sungai sebagaimana yang marak terjadi. Hal ini penting untuk

meminimalisir problem banjir yang akhir-akhir ini semakin mengancam kehidupan masyarakat Kota Malang.

2. Pemerintah dan DPRD Kota Malang segera melakukan perlindungan ruang yang belum dialihfungsikan, seperti kawasan sempadan dan ruang hijau seperti kawasan persawahan atau ruang terbuka lainnya dalam sebuah regulasi. Penting juga pemerintah Kota Malang untuk melakukan rehabilitasi Ruang Terbuka Hijau yang telah dialihfungsikan dengan merencanakan penataan ruang jangka panjang, seperti tidak memperpanjang izin unit usaha yang berada di Ruang Terbuka Hijau. Pemerintah Kota Malang harus menghentikan ekspansi ruang melalui moratorium izin pada unit-unit usaha yang akan membangun di kawasan Ruang Terbuka Hijau atau ruang-ruang tersisa.
3. Selain itu dalam setiap pembuatan kebijakan dan regulasi terkait tata ruang di Kota Malang, wajib hukumnya pemerintah Kota Malang melibatkan seluruh warga kotanya dan elemen-elemen masyarakat sipil, agar ke depan kebijakan dan regulasi lebih inklusif atau sesuai dengan realitas kehidupan sehari-hari warga kota.
4. Bahwa salah satu faktor penyebab yang turut menyokong intensitas serta perluasan daerah banjir Kota Malang adalah proyek drainase yang tidak maksimal, atau sering bermasalah dan berpotensi koruptif. Di mana, proyek drainase yang setiap tahun dianggarkan dan dilaksanakan sama sekali tidak menjawab problem banjir. Bahkan, genangan air dimana-mana setiap kali hujan mengguyur. Padahal, anggaran proyek drainase tidak sedikit. Bahkan cenderung meningkat setiap tahunnya. Oleh karena itu, kami mendesak kepada Walikota dan DPRD untuk segera mengevaluasi seluruh pekerjaan proyek drainase yang ada.
5. Mendorong kepada DPRD Kota Malang untuk melaksanakan fungsinya secara maksimal untuk mengevaluasi implementasi kebijakan tata ruang, pembangunan infrastruktur tidak berdasarkan fungsi dan peruntukan ruang, pelaksanaan anggaran proyek drainase yang belum sama sekali mencegah persoalan banjir, serta melakukan penyidikan dan memberikan sanksi terhadap para pihak yang diduga membangkang terhadap aturan tata ruang.

Menyarankan kepada Pemerintah dan DPRD segera membuka seluruh informasi terkait proses perubahan Peraturan Daerah tata ruang dan wilayah yang sedang berlangsung. Selain itu, pemerintah dan DPRD juga harus segera melibatkan partisipasi masyarakat dalam proses revisi sebagai prasyarat demokrasi yang tidak bisa disepelekan. Sebaliknya jika tidak, patut dicurigai bahwa pemerintah dan DPRD bersepakat untuk mengkhianati masyarakat, serta revisi tersebut semata-mata untuk mengakomodir kepentingan politik-bisnis segelintir penguasa, baik pusat maupun daerah Kota Malang itu sendiri.

Daftar Pustaka

- Ade Irawan (2019). Korupsi Bencana, Bencana Korupsi. Diakses dari <https://antikorupsi.org/id/article/korupsi-bencana-bencana-korupsi>
- Alatas, S. H., & Al Ghozie (Usman.). (1982). *Sosiologi korupsi: Sebuah penjelajahan dengan data kontemporer*. Lembaga Penelitian, Pendidikan dan Penerangan Ekonomi dan Sosial (LP3ES).
- Aliansi Selamatkan Malang Raya, "Catatan Kritis: Revisi Perda RTRW Kota Batu Memicu Kerentanan Ruang Hidup", November 2021
- Aminudin, M. (20 Desember 2018). Dampak Hujan di Kota Malang: Jalanan Banjir Hingga Mobil Hanyut. <https://news.detik.com/berita-jawa-timur/d-4337273/dampak-hujan-di-kota-malang-jalanan-banjir-hingga-mobil-hanyut>
- Arifin, Z. (16 Maret 2022). Alih Fungsi Sempadan Sungai dan Potensi Banjir Besar Berulang di Kota Malang. <https://surabaya.liputan6.com/read/4912290/alih-fungsi-sempadan-sungai-dan-potensi-banjir-besar-berulang-di-kota-malang>
- Arifin, Z. (16 Maret 2022). Dampak Banjir di Kota Malang, Mobil Hanyut dan Puluhan Rumah Terendam. <https://surabaya.liputan6.com/read/4912245/dampak-banjir-di-kota-malang-mobil-hanyut-dan-puluhan-rumah-terendam>
- Arifin, Z. (28 Januari 2022). Pemkot Malang Siapkan Rp 46,8 Miliar untuk Proyek Drainase, Bisa Kurangi Banjir?. <https://surabaya.liputan6.com/read/4871733/pemkot-malang-siapkan-rp-468-miliar-untuk-proyek-drainase-bisa-kurangi-banjir>
- Banjir Menahun, Pemkot Malang Baru Bikin Masterplan Penanganan 2022. (4 November 2021). <https://radarmalang.jawapos.com/malang-roya/kota-malang/04/11/2021/banjir-menahun-pemkot-malang-baru-bikin-masterplan-penanganan-2022/>
- Berita Acara Pertemuan Lintas Sektor Rancangan Peraturan Daerah Kota Malang tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Malang Nomor 56.I/BA-200.13.PB.01/XII/2021
- BPBD Kota Malang Perkirakan Jumlah Bencana Semakin Meningkat. (12 Desember 2018). Diakses pada 5 April 2022 dari <https://kominfo.jatimprov.go.id/read/umum/bpbd-kota-malang-perkiraan-jumlah-bencana-semakin-meningkat>
- Burkitt, I. (2004). The time and space of everyday life. *Cultural studies*, 18(2-3), 211-227.
- Climate Disasters Are Increasingly Interconnected. (8 September 2021). Diakses pada 5 April 2022 dari <https://unfccc.int/news/climate-disasters-are-increasingly-interconnected>

Dominey-Howes, D. (2018). Hazards and disasters in the Anthropocene: some critical reflections for the future. *Geoscience Letters*, 5(1), 1-15.

Edgar, R. (15 Maret 2022). Banjir di Malang, Anggi Bersama Istri dan Anak Terpaksa Bertahan 3 Jam di Atas Kanopi.

<https://www.tribunnews.com/regional/2022/03/15/banjir-di-malang-anggi-bersama-istri-dan-anak-terpaksa-bertahan-3-jam-di-atas-kanopi>

Febrianto, V. (18 Maret 2022). 18 Titik di Kota Malang banjir akibat hujan deras dan angin kencang. <https://www.antaranews.com/berita/2768897/18-titik-di-kota-malang-banjir-akibat-hujan-deras-dan-angin-kencang>

Gilbert, A. (2007), 'The return of the slum: Does language matter?', *International Journal of Urban and Regional Research* 31: 4: pg 697-713

Hall, D., P. Hirsch and T. Murray Li. 2011. Powers of exclusion: land dilemmas in Southeast Asia. Singapore: National University of Singapore Press

Harvey, D. 2014. Seventeen contradictions and the end of capitalism. London: Profile Books

Hatmoko, J. U. D., Setiadji, B. H. and Wibowo, M. A. (2018) "EVALUASI PENGARUH BANJIR, BEBAN BERLEBIH DAN MUTU KONSTRUKSI PADA KONDISI JALAN", *Prosiding Forum Studi Transportasi antar Perguruan Tinggi*. <https://ojs.fstpt.info/index.php/ProsFSTPT/article/view/160> (diakses pada 6 Juli 2022)

Hury. (25 Mei 2021). Sidak Apartemen Begawan, Komisi C DPRD Kota Malang Temukan Indikasi Pelanggaran Amdal. [https://www.investigasinews.co/2021/05/sidak-apartemen-begawan-komisi-c-dprd.html?utm_source=feedburner&utm_medium=feed&utm_campaign=Feed:+Investigasinewsco+\(Investigasinews.co\)](https://www.investigasinews.co/2021/05/sidak-apartemen-begawan-komisi-c-dprd.html?utm_source=feedburner&utm_medium=feed&utm_campaign=Feed:+Investigasinewsco+(Investigasinews.co))

Irawati, D. (5 November 2021). Imbas Banjir, Aliran Air Bersih dari PDAM Kota Malang Terputus. <https://www.kompas.id/baca/nusantara/2021/11/05/imbabanjir-aliran-air-bersih-dari-pdam-kota-malang-terputus>

Jumlah Bencana Menurut Jenis Bencana dan Kecamatan di Kota Malang 2018-2020. Diakses pada 5 April dari <https://malangkota.bps.go.id/indicator/152/464/1/jumlah-bencana-menurut-jenis-bencana-dan-kecamatan-di-kota-malang.html>

Kota Malang Berusia 108, MCC dan Penanganan Banjir Jadi Proyek Superioritas. (1 April 2022). <https://radarmalang.jawapos.com/malang-raya/kota-malang/01/04/2022/kota-malang-berusia-108-mcc-dan-penanganan-banjir-jadi-proyek-superioritas/>

Malang Corruption Watch, "Vonis 7 Tahun Eddy Rumpoko: Ihwal yang Luput dari Perhatian Jaksa & Majelis Hakim" <https://mcw-malang.org/vonis-7-tahun-eddy>

rumpoko-ihwal-yang-luput-dari-perhatian-jaksa-majelis-hakim/ (diakses pada 6 Juli 2022)

Manocha, N., & Babovic, V. (2016). Planning flood risk infrastructure development under climate change uncertainty. *Procedia Engineering*, 154, 1406-1413.

Mayne, A. (2017) *Slums: The history of a global injustice* London: Reaktion Books

Midaada, A. (23 Maret 2021). Banjir Terjang Kota Malang usai Diguyur Hujan Deras 3 Jam Lebih. <https://jatim.inews.id/berita/banjir-terjang-kota-malang-usai-diguyur-hujan-deras-3-jam-lebih>

Pantesan Kota Malang Sering Banjir! Ada 287 Km Saluran Drainase Tak Fungsi. (26 Februari 2022). <https://radarmalang.jawapos.com/malang-roya/kota-malang/26/02/2022/pantesan-kota-malang-sering-banjir-ada-287-km-saluran-drainase-tak-fungsi/>

Pelling, M., & Dill, K. (2008). Disaster politics: from social control to human security. *Environment, Politics and Development Working Paper Series*, 1-24.

Peraturan Daerah Nomor 4 Tahun 2011 tentang Rencana Tata Ruang dan Wilayah Kota Malang

Peraturan Daerah Nomor 5 Tahun 2015 tentang Rencana Detail Tata Ruang dan Peraturan Zonasi Bagian Wilayah Perkotaan Malang Utara

Peraturan Daerahna, N. (15 Maret 2022). Dampak Banjir di Malang, Warga Kesulitan Air Bersih. <https://surabaya.kompas.com/read/2022/03/15/205138478/dampak-banjir-di-malang-warga-kesulitan-air-bersih>

Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor: 05/PRT/M/2008 tentang Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Ruang Terbuka Hijau di Kawasan Kota

Plengsengan Sepanjang 25 Longsor, Dua Rumah Warga Muharto Terancam Ambrol. Diakses pada 4 April 2022 dari <https://indonewsdaily.com/plesengan-sepanjang-25-longsor-dua-rumah-warga-muharto-terancam-ambrol>

Plottu, E., & Plottu, B. (2007). The concept of Total Economic Value of environment: A reconsideration within a hierarchical rationality. *Ecological economics*, 61(1), 52-61.

Ratusan Warga Kota Malang Mengungsi Terdampak Banjir Bandang. (6 November 2021). <https://republika.co.id/berita/r23p11330/ratusan-warga-kota-malang-mengungsi-terdampak-banjir-bandang>

Saputra, A. (9 April 2022). Malang Dilanda Banjir, Warga Herang Bertanya-tanya, Penginnya Begini. <https://jatim.jpnn.com/jatim-terkini/13313/malang-dilanda-banjir-warga-heran-bertanya-tanya-penginnya-begini?page=2>

Swyngedouw, E., & Heynen, N. C. (2003). Urban political ecology, justice and the politics of scale. *Antipode*, 35(5), 898-918

Undang Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja

Undang Undang Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang

Undang Undang Nomor 5 tentang Peraturan Dasar Pokok-Pokok Agraria

Urgen Normalisasi Drainase di Kota Malang. (22 Oktober 2021).

<https://newmalangpos.id/urgen-normalisasi-drainase-di-kota-malang>

Warga Malang Kesulitan Air Bersih Akibat Banjir. (15 Maret 2022).

<https://kumparan.com/tugumalang/warga-malang-kesulitan-air-bersih-akibat-banjir-1xgpSsvtaaf>

Widianto, E. Malang Kota Genangan. Diakses pada 8 April 2022 dari

<https://sorot.terakota.id/malang-kota-genangan>

MENGGUGAT PERMASALAHAN BANJIR DI KOTA MALANG

CATATAN KRITIS ALIANSI
SELAMATKAN MALANG RAYA

Aliansi Selamatkan Malang Raya

Batu Bergerak, Gerakan Bersama Masyarakat Kasinan (GEBRAK), LBH Surabaya Pos Malang, Malang Corruption Watch, NawakAlam Gemulo, Sindikat Aksata, Wahana Lingkungan Hidup Indonesia (WALHI) Jawa Timur.

