



MENENTUKAN TINGKAT LAYAK HUNI KOTA KUPANG (SUATU PENDEKATAN)

Linda W. Fanggidae

Program Studi Arsitektur, Fakultas Sains dan Teknik, Universitas Nusa Cendana, Indonesia

*E-mail: lindafanggidae@staff.undana.ac.id

Informasi Naskah:

Diterima:

xxxxxxx

Direvisi:

xxxxxxx

Disetujui terbit:

xxxxxxx

Diterbitkan:

Cetak:

xxxxxxx

Online

xxxxxxx

Abstract: *Creating a livable city is urgent amid the increasing of the world's urban population. The livability index is a measure used to determine the livability condition of a city. Various surveys were conducted to calculate the livability index of cities in the world and Indonesia. The surveys were conducted using several indicators. Hopefully, by determining the index, city development will be better planned and implemented. The city of Kupang has never been surveyed to determine its livability level, even though the city's rapid development indicates the need to plan and implement development better. Thus, it is necessary to describe the livability index of this city. This study is an approach to determine the livability conditions and calculate the livability index of Kupang city. The 20 indicators used are a simplification of the livability indicators for medium cities formulated by Kristarani et al. The assessment of 129 respondents on the indicators provided through the questionnaire shows that the livability index of Kupang City is relatively low at 56.90. The indicators that received the lowest ratings for non-physical components were employment and cost of living and for physical components are city cleanliness, availability, and quality of clean water.*

Keyword: Kupang City, livability, livability index, urban

Abstrak: Mewujudkan kota layak huni adalah suatu urgensi di tengah meningkatnya populasi penduduk perkotaan dunia. Indeks layak huni adalah ukuran yang digunakan untuk mengetahui kondisi layak huni suatu kota. Berbagai survey dilakukan untuk menghitung indeks layak huni dari kota-kota di dunia dan di Indonesia. Survey-survey tersebut dilakukan dengan menggunakan sejumlah indikator. Dengan mengetahui indeks layak huni, diharapkan pembangunan kota akan dapat direncanakan dan dilaksanakan dengan lebih baik. Kota Kupang belum pernah disurvei untuk diketahui tingkat layak huninya, padahal perkembangan kota yang pesat mengisyaratkan adanya kebutuhan untuk merencanakan dan melaksanakan pembangunan dengan lebih baik. Dengan demikian, diperlukan gambaran tentang tingkat layak huni kota ini. Penelitian ini berupaya melakukan pendekatan untuk mengetahui kondisi dan menghitung indeks layak huni dari Kota Kupang. Indikator yang digunakan sebanyak 20 buah adalah penyederhanaan dari indikator layak huni untuk kota sedang yang dirumuskan oleh Kristarani, dkk. Penilaian 129 responden terhadap indikator yang diberikan melalui kuesioner memperlihatkan bahwa indeks layak huni Kota Kupang masih tergolong rendah di angka 56,90. Indikator yang mendapat penilaian terendah adalah lapangan kerja dan biaya hidup (komponen non-fisik) dan indikator kebersihan kota, ketersediaan serta kualitas air bersih (komponen fisik).

Kata Kunci: Indeks layak huni, Kota Kupang, layak huni, urban



PENDAHULUAN

Pelbagai slogan diciptakan untuk menggambarkan konsep-konsep kota yang memenuhi impian penduduknya. Sebut saja slogan: kota berkelanjutan (sustainable city), kota cerdas (smart city), kota tangguh (resilient city), dan kota layak huni (livable city). Meskipun saling terkait erat, konsep yang berada di

balik slogan-slogan tersebut memiliki fokus masing-masing yang berbeda.

Kota cerdas (smart city) secara harafiah dapat diartikan sebagai sebuah kota dengan konsep yang dirancang sedemikian rupa untuk kepentingan masyarakat, terutama dalam pengelolaan sumber daya agar efisien dan efektif (Hasibuan dan Sulaiman 2019). United Nation Habitat mendefinisikan kota berkelanjutan sebagai kota yang pembangunan di bidang sosial, ekonomi dan fisiknya dilakukan untuk jangka waktu yang

Lama (Erwanto 2018). Sedangkan kota tangguh dapat dikaitkan dengan suatu konsep pembangunan kota untuk menanggulangi risiko bencana dan perubahan iklim (Ni'mah et al. 2021).

Kota layak huni (livable city) dapat diartikan sebagai kota yang nyaman sebagai tempat tinggal dan tempat untuk beraktivitas, dilihat dari aspek fisik (fasilitas perkotaan, prasarana, tata ruang, dll) maupun aspek non fisik (hubungan sosial, aktivitas ekonomi, dll) -(Wheeler 2004; Ikatan Ahli Perencana Indonesia 2009).

Dari sejumlah konsep mengenai kota yang telah dijelaskan di atas, terlihat bahwa semuanya saling terkait dan dalam penerapannya akan terjadi overlap satu sama lain. Kota tangguh, pastilah harus livable. Kota cerdas tak bisa tidak, harus memiliki karakter berkelanjutan. Namun, apabila seluruh konsep itu harus disusun dalam suatu hirarki, berdasarkan urgensi penerapannya, maka menurut penulis, konsep layak huni harus diletakkan pada urutan yang lebih awal. Suatu kota harus terlebih dahulu nyaman untuk dihuni, sebelum dibentuk menjadi kota cerdas, berkelanjutan, dan tangguh. Bahkan, tak berlebihan jika dikatakan bahwa kota yang layak huni sudah pasti berpotensi untuk menjadi kota yang cerdas, berkelanjutan, dan tangguh. Itulah sebabnya penulis mengangkat konsep layak huni untuk menjadi titik berangkat dari penelitian ini.

Kembali ke konsep kota layak hui, selain definisi yang diungkapkan oleh Wheler (2004), terdapat sejumlah definisi lain yang mencoba mengungkapkan tentang konsep kota layak huni. D.Hahlweg dalam Lennard dan Lennard (1997), memberikan definisi yang lebih padat dan praktis tentang kota layak huni, yaitu: "A city where I can have a healthy life and where I have the chance for easy mobility. The liveable city is a city for all people". Kota layak huni adalah kota untuk seluruh masyarakat, dimana tiap anggota masyarakat dapat menjalani kehidupan secara sehat dan punya kesempatan untuk bermobilisasi dengan mudah.

Menurut Timmer dan Nola-Kate (2006), terminologi livable city mengacu pada sistem perkotaan yang memberikan kontribusi fisik, sosial, mental, dan pribadi terhadap penghuninya. Sedangkan menurut Evans (2002), livable city merupakan kota yang mampu menyediakan lapangan pekerjaan dan melestarikan kualitas lingkungan.

Pentingnya mewujudkan kota layak huni disebabkan oleh peningkatan populasi penduduk perkotaan. Pada tahun 1961, hanya sekitar 14,8% penduduk Indonesia yang tinggal di perkotaan. Namun pada tahun 2015 sudah 53,6% penduduk Indonesia yang tinggal di perkotaan. Bappenas memprediksi bahwa pada tahun 2035, 66,6% penduduk Indonesia adalah penduduk kota.

Penyebabnya, bukan saja fenomena urbanisasi dimana penduduk desa bermigrasi ke kota. Saat ini, selain penduduk desa yang datang ke kota, wilayah perkotaan-pun "mendatangi" wilayah pedesaan. Istilah aglomerasi perkotaan atau konurbasi sering digunakan untuk menggambarkan fenomena ini dimana sejumlah wilayah pedesaan yang tadinya merupakan area penyangga bagi kota, melebur menjadi satu wilayah perkotaan besar. Penduduk desa otomatis berubah status menjadi penduduk kota. Itulah sebabnya, penting sekali untuk menciptakan kota yang layak huni, karena seiring perjalanan waktu populasi dunia semakin terkonsentrasi ke kota.

Mewujudkan kota layak huni dapat dimulai dari mengukur tingkat kelayak-hunian melalui indeks layak huni (livability index). Pengetahuan tentang tingkat layak huni akan menjadi starting point yang baik untuk menyusun serangkaian target dan program pembangunan demi membawa suatu kota ke kondisi layak huni. Upaya mengukur tingkat layak huni kota telah dilakukan di level dunia maupun nasional.

Tingkat Layak Huni Kota-kota di Dunia

Global livability index adalah indeks yang digunakan untuk mengukur tingkat layak huni kota-kota di dunia. Beberapa lembaga survey di tingkat dunia telah melakukan penelitian dan merilis indeks versi mereka dengan menggunakan indikator-indikator tertentu.

Salah satu contohnya adalah Mercer's Quality of Living Index yang menggunakan kelompok indikator politik dan lingkungan sosial (political & social environment), kondisi medis dan kesehatan (medical & health consideration), lingkungan sosial budaya (socio-cultural environment), pendidikan dan sekolah (school & education), lingkungan ekonomi (economic environment), transportasi dan fasilitas publik (public services & transport), rekreasi (recreation), dan barang-barang kebutuhan (Mercer 2012).

Contoh lain adalah Monocle's Most Liveable Cities Index (Monocle 2013), yang menggunakan 11 indikator, yaitu: keamanan/kejahatan

(safety/crime), layanan medis (medical care), iklim (climate), konektivitas internasional (international connectivity), transportasi publik (public transportation), kualitas arsitektur (quality of architecture), dan rekreasi (recreation).

Masih terdapat beberapa lembaga survey lain di luar kedua contoh di atas, namun di antara semua lembaga tersebut, The Economist Intelligence Unit (EIU) adalah lembaga yang kredibilitasnya paling menonjol. EIU secara teratur melakukan survey untuk mengukur livability index kota-kota di dunia. Hasil survey EIU kerap menjadi acuan dalam berbagai kesempatan dan dianggap sebagai indeks standar.

EIU mengukur livability suatu kota berdasarkan enam aspek yang melekat pada kehidupan kota, yaitu: stabilitas, layanan kesehatan, kebudayaan dan lingkungan, pendidikan, dan infrastruktur. Hasil pengukuran livability index oleh EIU dirilis secara tahunan. Pada tahun 2018 dan 2019, Kota Wina di Austria menduduki peringkat pertama dari daftar 10 kota paling layak huni di dunia.

Sebelumnya, predikat yang sama sempat disandang oleh kota Melbourne di Australia selama 7 tahun berturut-turut (The Economist Intelligence Unit 2018, 2019). Daftar kota-kota terlayak huni di dunia didominasi oleh kota-kota di benua Amerika dan Eropa. Hanya 2 kota di Asia yang masuk dalam daftar, keduanya terletak di Jepang.

Pada tahun 2021, EIU merilis laporan terbarunya yang diberi tajuk: "The Global Liveability Index 2021-How the Covid-19 pandemic affected liveability worldwide" (The Economist Intelligence Unit 2021). Laporan ini menggambarkan pergeseran yang signifikan dalam indeks livability kota-kota di dunia. Kota Auckland di Selandia Baru ditetapkan sebagai kota paling nyaman di dunia tahun 2021, disusul oleh kota Osaka dan Adelaide. Australia masih mendominasi daftar kota-kota ternyaman di dunia dengan masuknya empat kota dari negara ini dalam daftar yang dirilis EIU.

Tingkat Layak Huni Kota-kota di Indonesia

Di Indonesia, pengukuran tingkat layak huni suatu kota telah dilakukan oleh Ikatan Ahli Perencanaan (IAP) Indonesia secara rutin setiap tiga tahun, sejak tahun 2009. Pengukuran yang dilakukan oleh IAP menggunakan sejumlah indikator yang mengacu kepada prinsip-prinsip kota layak huni yaitu tersedianya: 1)berbagai kebutuhan dasar masyarakat perkotaan (hunian yang layak, air bersih, listrik); 2)berbagai fasilitas umum dan fasilitas sosial (transportasi publik, taman kota, fasilitas ibadah/kesehatan/ibadah); 3)ruang dan tempat publik untuk bersosialisasi dan berinteraksi; 4)keamanan, bebas dari rasa takut; 5)dukungan terhadap fungsi ekonomi, sosial, dan budaya; 6)sanitasi lingkungan dan keindahan lingkungan fisik

(<http://Sim.Ciptakarya.Pu.Go.Id/Kotabaru/Site/Konseptkotabaru/20>," n.d.).



Gambar 1. Prinsip-prinsip *livable city*.
Sumber: Ikatan Ahli Perencanaan Indonesia, 2014

Keenam prinsip tersebut diuraikan ke dalam 29 indikator kota layak huni.

Hasil penilaian tingkat layak huni kota-kota di Indonesia dirilis oleh IAP dengan tajuk The Most Livable City in Indonesia (MLCI). Pada tahun 2014, IAP melakukan survey di 14 kota di seluruh Indonesia yang secara keseluruhan melibatkan 1400 responden atau kira-kira 100 responden untuk setiap kota (Ikatan Ahli Perencanaan Indonesia 2014). Dalam penentuan respondennya, IAP menggunakan teknik stratified random sampling berdasarkan kelompok umur. Berdasarkan hasil survey tersebut ditentukan tujuh kota dengan indeks layak huni tertinggi, yaitu berturut-turut adalah: Balikpapan, Solo, Malang, Yogyakarta, Palembang, Makasar, dan Bandung.



Gambar 2. Grafik indeks layak hunian kota-kota di Indonesia tahun 2014
Sumber: Laporan IAP 2014, 2020

Pada tahun 2017, IAP meningkatkan cakupan wilayah surveynya menjadi 26 kota (Ikatan Ahli Perencanaan Indonesia 2017). Hasil survey memperlihatkan adanya penurunan indeks layak huni secara nasional. Hal ini mungkin dipengaruhi oleh penambahan lokasi kota yang disurvei. IAP mengelompokkan ke-26 kota yang disurvei dalam 3 kelompok, yang disebut sebagai top tier cities yang terdiri dari kota-kota dengan

indeks layak huni tertinggi, average tier cities yang merupakan kota-kota dengan indeks layak huni tingkat menengah, dan bottom tier cities yang terdiri dari kota-kota dengan indeks layak huni terendah. Top tier cities terdiri dari kota Solo, Palembang, Balikpapan, Denpasar, Semarang, Tangerang Selatan, dan Banjarmasin.

Pentingnya Mengukur Indeks Layak Huni Kota Kupang

Kota layak huni adalah slogan yang menarik, tak heran banyak pemerintah kota di Indonesia memasukkan slogan tersebut dalam uraian visimisinya, termasuk Pemerintah Kota Kupang. Namun, bagaimana sebenarnya tingkat layak huni Kota Kupang? Apakah visi dan misi pemerintah kota telah dapat menggerakkan pembangunan yang mampu menjadikan kota ini sebagai kota layak huni?

Jumlah kota yang disurvei oleh IAP masih sangat terbatas. Dari keseluruhan 98 daerah yang berstatus kota yang ada di Indonesia, hanya sekitar 25 persen saja yang pernah disurvei. Kota-kota tersebut hanya meliputi kota-kota besar dan penting menurut IAP. Kota Kupang sebagai salah satu kota menengah, tidak tercakup dalam program survey IAP. Di pihak lain, perkembangan Kota Kupang sangatlah pesat. Hal ini terlihat dari gencarnya pembangunan fisik yang ada, serta dibuktikan pula oleh angka Indeks Pembangunan Manusia (IPM) Kota Kupang. IPM adalah indeks yang secara internasional digunakan untuk mengukur tingkat kesejahteraan masyarakat yang didorong oleh proses pembangunan. IPM ditentukan berdasarkan tiga indikator, yakni kesehatan, pendidikan yang dicapai, dan standar kehidupan. Indikator kesehatan diukur dengan tingkat harapan hidup (life expectancy), indikator pendidikan diukur dengan rata-rata melek huruf (literacy rate) dan rata-rata lama sekolah (mean years of schooling). Sedangkan indikator standar hidup diukur dengan pendapatan riil yang disesuaikan, yaitu kemampuan daya beli (purchasing power parity). Indeks ini disusun sebagai salah satu dari indikator alternatif untuk menilai keberhasilan pembangunan yang dilaksanakan oleh suatu negara selain pendapatan nasional perkapita (Dima dan Seran 2020).

IPM Kota Kupang mengalami peningkatan dari tahun ke tahunnya, pada tahun 2012 sebesar 76,38 dan pada tahun 2019 telah mencapai 79,55 (Dima dan Seran 2020). IPM Indonesia pada periode tahun 2016, adalah sebesar 70,18 (UNDP 2016). IPM Kota Kupang pada tahun 2016 adalah sebesar 78,14, lebih tinggi dari IPM nasional. Angka tersebut terus mengalami peningkatan, sehingga di tahun 2019 telah hampir mencapai tingkat tinggi (≥ 80). Hal ini menunjukkan bahwa pembangunan di Kota Kupang relatif cukup berhasil dalam mendorong kesejahteraan masyarakat (Fanggidae, Subroto, dan Nareswari 2020).

Keberhasilan pembangunan ini tentunya berbanding lurus dengan perkembangan kota. Semakin berkembang suatu kota, semakin besar urgensinya untuk memastikan bahwa kota tersebut memiliki tingkat layak huni yang baik. Oleh karena itu, peneliti tertarik untuk melakukan penelitian yang merupakan suatu pendekatan dalam upaya untuk menilai tingkat layak huni Kota Kupang.

METODOLOGI PENELITIAN

Gambaran Lokasi Penelitian

Kota Kupang adalah ibukota Provinsi Nusa Tenggara Timur (NTT). Secara astronomis, kota ini terletak pada $10^{\circ}36'14''$ - $10^{\circ}39'58''$ Lintang Selatan dan $123^{\circ}32'23''$ - $123^{\circ}37'01''$ Bujur Timur. Luas wilayah Kota Kupang adalah 260,127 km² yang terdiri dari wilayah daratan 180,27 km², dan lautan 94,79 km². Kota Kupang terletak di tepi Teluk Kupang, atau di bagian tenggara Provinsi NTT. Kota ini memiliki kemiringan lahan rata-rata 15%. Area tertinggi berada di bagian selatan dengan ketinggian 100-350 m di atas permukaan laut (BPS Kota Kupang 2018). Kupang memiliki sebuah bandara internasional dan pelabuhan laut yang mendukung kelancaran transportasi manusia dan barang ke wilayah lain di sekitarnya sehingga menjadi pusat distribusi barang ke kota-kota kabupaten yang lain di NTT (Fanggidae 2020).

Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Kupang menetapkan fungsi kota Kupang sebagai pusat kegiatan nasional (PKN), pusat kegiatan pemerintahan Provinsi NTT, pusat pengembangan pariwisata, pusat pendidikan, pusat pelayanan kesehatan, pengembangan kawasan budidaya, pengembangan prasarana transportasi dan ekonomi, serta pusat pengembangan kawasan prioritas Timor Barat (Bapeda Kota Kupang 2012).

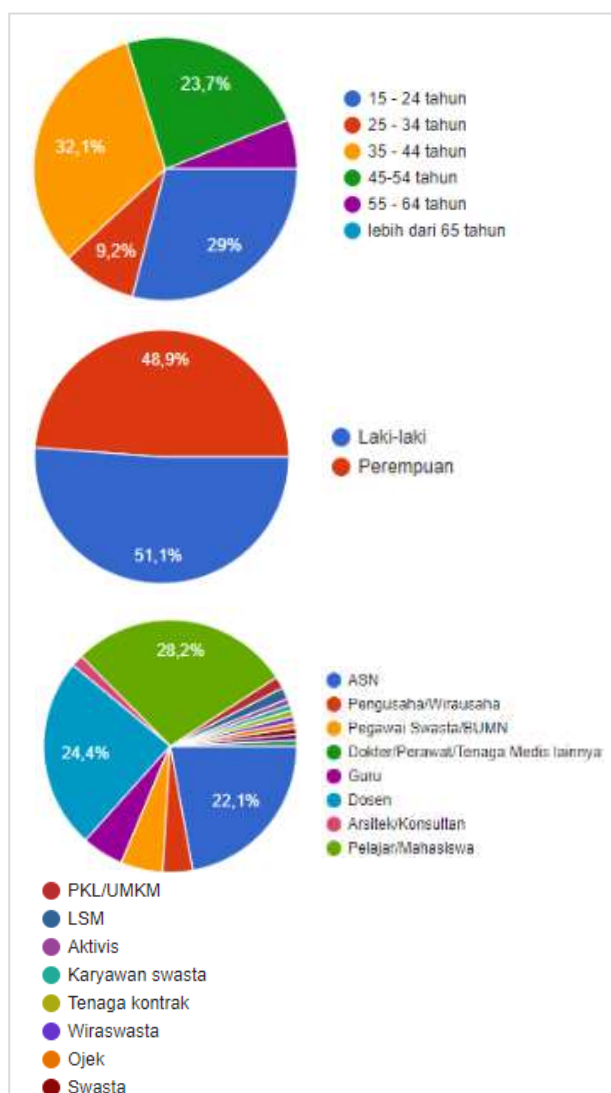
Kota Kupang belum dicakup dalam survey IAP, sehingga livability index Kota Kupang belum pernah ditentukan secara formal. Namun, rumusan visi dari Pemerintah Kota Kupang memberikan optimisme tersendiri. Visi Pemerintah Kota Kupang adalah: "Terwujudnya Kota Kupang yang Layak Huni, Cerdas, Mandiri dan Sejahtera dengan Tata Kelola Bebas KKN". Kata kunci "layak huni" dijabarkan lagi dalam pilar pertama dari 4 pilar visi, yaitu: "Layak Huni: ketersediaan sarana dan prasarana perkotaan seperti air minum yang menjangkau seluruh penduduk, listrik yang cukup bagi kebutuhan penduduk dan tersedianya transportasi yang aman bagi warga" ("<https://Kupangkota.go.id/Profil/Visi-Dan-Misi/>," n.d.).

Sumber Data, Metode Pengumpulan dan Analisis Data

Metode yang digunakan baik oleh EIU maupun oleh IAP untuk mengukur tingkat layak huni suatu kota menggunakan penghuni kota sebagai sumber data. Hal ini karena penelitian yang dilakukan oleh

kedua lembaga tersebut bersifat perception-based survey.

Penelitian ini juga akan berangkat dari basis persepsi masyarakat, sehingga sumber data utama dari penelitian ini adalah masyarakat penghuni Kota Kupang. Pengumpulan data dilakukan melalui kuesioner yang diedarkan secara daring dan acak kepada penghuni kota dengan ketentuan berusia 15 tahun ke atas dan minimal telah tinggal selama 2 tahun di Kota Kupang. Kuesioner daring tersebut mendapatkan respon valid dari 129 orang yang merupakan responden dari penelitian ini. Adapun karakteristik responden adalah sebagaimana tergambar dalam diagram-diagram berikut:



Gambar 3. Kelompok usia, jenis kelamin, dan pekerjaan responden.



Gambar 4. Durasi waktu tinggal responden di Kota Kupang.

Kota-kota di Indonesia yang dinilai oleh IAP didominasi oleh kota-kota besar yang dianggap penting (Kristarani, Setiawan, dan Marsoyo 2017). Sedangkan Kota Kupang yang pada tahun 2019 berpenduduk sebanyak 434.972 jiwa (BPS Kota Kupang 2020) dapat digolongkan ke dalam kota sedang atau menengah. Hal ini sesuai ketentuan dimana kota berpenduduk 100.000-500.000 jiwa digolongkan sebagai kota sedang (Peraturan Pemerintah RI No. 26 Tahun 2008 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional 2008).

Apabila pengukuran indeks layak huni Kota Kupang mengadaptasi secara langsung indikator yang digunakan oleh IAP, dikhawatirkan terjadi ketidaksesuaian, mengingat kota-kota yang menjadi target IAP adalah kota-kota besar dengan karakteristik yang berbeda dari Kota Kupang sebagai kota menengah.

Kristarani, Setiawan, dan Marsoyo (2017) menggunakan metode delphi yang didasarkan pada komunikasi antara pakar untuk merumuskan indikator-indikator kota layak huni untuk kota menengah, khususnya kota Magelang. Indikator yang dirumuskan oleh Kristarani dkk meliputi 4 (empat) aspek, yaitu aspek sarana prasarana, ekonomi, tata kota dan lingkungan, serta sosial. Hasil penelitian Kristarani, dkk berupa rumusan 31 indikator, baik yang bersifat general maupun yang bersifat khusus untuk Kota Magelang. Dengan pertimbangan bahwa Kota Kupang tergolong kota sedang, maka penelitian ini menggunakan indikator-indikator tersebut, namun dengan sejumlah penyederhanaan. Penyederhanaan dilakukan karena penelitian ini bukan merupakan penelitian resmi untuk mengukur indeks layak huni Kota Kupang, tapi hanya merupakan sebuah pendekatan untuk memperoleh gambaran umum tentang kondisi layak huni Kota Kupang. Ke-31 indikator yang dirumuskan oleh Kristarani, dkk diringkas menjadi 20 indikator yang kemudian digunakan dalam menyusun instrumen penelitian berupa kuesioner.

Adapun ke-20 indikator tersebut adalah sebagai berikut:

- 1) ketersediaan transportasi publik;
- 2) kualitas transportasi publik;
- 3) ketersediaan jalan dan pedestrian;
- 4) kualitas jalan dan pedestrian;

- 5) ketersediaan fasilitas pendidikan;
- 6) kualitas fasilitas pendidikan;
- 7) ketersediaan fasilitas kesehatan;
- 8) kualitas fasilitas kesehatan;
- 9) ketersediaan listrik;
- 10) kualitas listrik;
- 11) ketersediaan air bersih;
- 12) kualitas air bersih;
- 13) ketersediaan fasilitas rekreasi;
- 14) kualitas layanan publik;
- 15) ketersediaan lapangan kerja;
- 16) biaya hidup;
- 17) kebersihan kota;
- 18) kualitas udara dan air;
- 19) tata kota;
- 20) kehidupan sosial/keamanan kota.

Para responden diminta menilai kondisi setiap komponen kota sesuai indikator di atas dengan menggunakan skala penilaian dengan skor minimal 1 (sangat buruk) dan maksimal 5 (sangat baik).

Data yang terkumpul berbentuk data numerik. Analisis terhadap data numerik ini dilakukan secara kuantitatif dengan menggunakan statistik deskriptif dari skor hasil penilaian responden.

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Kuesioner yang diisi oleh para responden terdiri dari 20 (dua puluh) item indikator penilaian. Dari 129 kuesioner yang valid, peneliti merekap skor yang diberikan oleh semua responden untuk setiap indikator. Hasil rekap skor kemudian dihitung rata-rata atau mean (\bar{x}) untuk setiap indikator. Misalnya untuk indikator nomor 1, yaitu ketersediaan transportasi publik dari total skor 441, diperoleh $\bar{x}=3.37$. Hasil perhitungan secara keseluruhan disajikan dalam bentuk grafik batang sebagaimana terlihat dalam Gambar 4. Dalam bagian terdahulu telah dijelaskan bahwa skor penilaian yang diberikan oleh para responden adalah dalam skala 1-5. Apabila semua responden memberikan nilai maksimal untuk semua indikator, maka total skor yang diperoleh adalah pada angka sempurna, yaitu 100. Semakin besar angka dalam skala penilaian yang diberikan berarti semakin positif sifat penilaiannya. Atau dapat disederhanakan sebagai berikut: skor 1 dan 2 merupakan penilaian negatif, skor 3 adalah penilaian moderat, sedangkan skor 4 dan 5 adalah penilaian positif. Karena nilai populasi memperlihatkan kecenderungan memusat di angka 3, maka analisis akan dilakukan dengan berangkat dari skor moderat tersebut. Skor yang berada di

bawah angka 3 akan dianggap sebagai penilaian negatif, sedangkan yang berada tepat atau di atas angka 3 dianggap sebagai penilaian positif. Grafik batang yang berwarna hijau mewakili penilaian positif dengan nilai mean sama dengan atau lebih besar dari 3 ($\bar{x} \geq 3$). Sedangkan grafik batang yang berwarna merah mewakili penilaian negatif dengan nilai mean lebih kecil dari 3 ($\bar{x} < 3$).

Dapat dilihat dalam grafik bahwa dari dua puluh indikator yang dinilai, hanya enam indikator yang mendapat penilaian positif. Selebihnya, empat belas indikator mendapat penilaian negatif. Dari kondisi ini saja, sudah dapat diperkirakan status *livability* Kota Kupang. Namun, untuk lebih meningkatkan akurasi penilaian, indeks layak huni dapat dihitung dengan menjumlahkan mean (\bar{x}) dari semua indikator. Adapun total mean atau $\bar{X} = 56,90$. Angka tersebut menunjukkan bahwa Kota Kupang masuk dalam kategori *bottom tier cities* atau memiliki indeks layak huni yang rendah.

Namun, angka indeks bukan satu-satunya informasi yang bisa diperoleh dari hasil analisis. Terdapat sejumlah implikasi lain dalam hasil penelitian ini yang menarik perhatian. Implikasi pertama adalah bahwa indikator-indikator yang menyangkut "kualitas" cenderung mendapat nilai lebih rendah dari pada yang menyangkut "ketersediaan". Hal ini berarti bahwa masyarakat cenderung cukup puas dengan kuantitas sarana dan prasarana yang ada, tetapi kurang puas dengan kualitas dari sarana prasarana tersebut. Kondisi ini terlihat dalam penilaian terhadap indikator yang terkait dengan transportasi publik, jalan dan pedestrian, fasilitas kesehatan, fasilitas pendidikan, kelistrikan, dan air bersih. Dari kondisi dapat diketahui bahwa dalam menyediakan sarana prasarana perkotaan, bukan hanya ketercukupan secara kuantitatif yang perlu mendapatkan perhatian, tetapi juga kualitas dari sarana prasarana tersebut.

Implikasi berikutnya adalah bahwa indikator yang mendapat penilaian terendah untuk komponen non fisik adalah lapangan kerja dan biaya hidup. Sedangkan untuk komponen fisik indikator yang mendapat nilai terendah adalah terkait kebersihan kota dan air bersih. Artinya, indikator-indikator ini memiliki kontribusi terbesar terhadap rendahnya indeks layak huni kota. Dengan demikian perlu menjadi fokus perhatian dalam upaya mengangkat indeks layak huni ke level yang lebih tinggi.



Gambar 5. Grafik hasil penilaian responden untuk indikator-indikator Kota Layak Huni

KESIMPULAN

Penilaian terhadap tingkat layak huni Kota Kupang yang berupa pendekatan sebagaimana yang dilakukan dalam penelitian ini memperlihatkan bahwa kota ini belum bisa dikategorikan sebagai kota layak huni. Meskipun demikian, bukan berarti bahwa pembangunan kota ini telah gagal total di semua bidang. Beberapa indikator memperoleh penilaian yang cukup baik dan dengan demikian dapat menjadi sumber belajar dalam mengelola indikator-indikator lainnya yang masih lemah.

Penelitian ini juga membuktikan bahwa semangat untuk membangun dan mengembangkan suatu komponen perkotaan, baik yang bersifat fisik ataupun non fisik telah mendorong pembangunan yang berarti secara kuantitas. Namun, masih perlu diperhatikan keseimbangan antara kuantitas dan kualitas. Kebutuhan masyarakat bukan hanya perlu dipenuhi secara kuantitatif, tapi harus juga dipenuhi secara berkualitas. Hal ini menuntut komitmen yang kuat dari semua stake holder pembangunan kota, sejak tahap perencanaan, pengawasan, evaluasi dan pemeliharaan.

Indikator-indikator yang mendapat penilaian negatif dengan skor terendah, yaitu lapangan kerja dan biaya hidup serta kebersihan kota dan air bersih (ketersediaan dan kualitas), memperlihatkan bahwa komponen-komponen tersebutlah yang merupakan prioritas utama untuk ditangani melalui program-program pembangunan, demi mewujudkan kota layak huni.

Dalam penelitian ini terdapat sejumlah kelemahan, terutama terkait dengan metode dan pelaksanaan penelitiannya.

Penggunaan kuesioner memiliki keuntungan dari segi waktu dan biaya, karena dapat memperoleh banyak data dalam waktu singkat. Namun di pihak lain, keterbatasan informasi yang diperoleh responden akan membatasi kemampuan responden untuk menjawab pertanyaan atau melakukan penilaian dengan lebih akurat. Untuk itu dibutuhkan penelitian lanjutan yang menggabungkan beberapa metode pengumpulan data dan analisis untuk meningkatkan akurasi dan realibilitas hasil penelitian.

DAFTAR REFERENSI

- Bapenda Kota Kupang. 2012. "Rencana Tata Ruang Dan Wilayah (RTRW) Kota Kupang." Kupang.
- BPS Kota Kupang. 2018. *Kota Kupang Dalam Angka 2018*. Kupang: Badan Pusat Statistik Kota Kupang.
- . 2020. *Kota Kupang Dalam Angka 2020*. Kupang.
- Dima, Enika Tje Yustin, and Beatrix Seran. 2020. "Pengaruh Pengeluaran Pemerintah Sektor Pendidikan, Kesehatan Dan Ekonomi Terhadap Indeks Pembangunan Manusia (IPM) Kota Kupang Effects of Government Expenditures on Education, Health and Economic Sector on the

- Kupang City Human Development Index (HDI).” *Jurnal Ekonomi Pembangunan* 5 (2): 7–17.
- Ervianto, Wulfram Indri. 2018. “Kajian Tentang Kota Berkelanjutan Di Indonesia (Studi Kasus Kota Yogyakarta).” *Jurnal Media Teknik Sipil* 16 (1): 60. <https://doi.org/10.22219/jmts.v16i1.4995>.
- Evans, P. 2002. *Livable Cities? Urban Struggles for Livelihood and Sustainability*. California: University of California Press Ltd.
- Fanggidae, Linda W. 2020. “‘Ruang Angalai’ Studi Kasus: Kios Angalai-Pedagang Kaki Lima Asal Etnis Sabu Di Kota Kupang, Nusa Tenggara Timur.” Universitas Gadjah Mada.
- Fanggidae, Linda W., Tarcicius Yoyok Wahyu Subroto, and Ardhya Nareswari. 2020. “Defining and Defending Territory in Urban Space Environment.” *The International Journal of Interdisciplinary Environmental Studies*, no. On Press: 1–16.
- Hasibuan, Abdurrozzaq, and Krianto Oris Sulaiman. 2019. “Smart City, Konsep Kota Cerdas Sebagai Alternatif Penyelesaian Masalah Perkotaan Kabupaten/Kota.” *Buletin Utama Teknik* 14 (2): 127–35. <https://jurnal.uisu.ac.id/index.php/but/article/view/1097>.
- “<http://Sim.Ciptakarya.Pu.Go.Id/Kotabaru/Site/Konsepkotabaru/20>.” n.d.
- “<https://Kupangkota.Go.Id/Profil/Visi-Dan-Misi/>.” n.d.
- Ikatan Ahli Perencanaan Indonesia. 2009. “Indonesia Most Livable City Index 2009.”
- . 2014. “Indonesia Most Livable City Index 2014.” Jakarta. <https://iapindonesia.org/programs/5ee09b43140bc31fdd4630a2>.
- . 2017. “Indonesia Most Livable City Index 2017.” Jakarta. https://drive.google.com/file/d/1yQ6cJMLI4H7h_RsqqUbdu9UMvzqqqX/view.
- Kristarani, Hillary, Bakti Setiawan, and Agam Marsoyo. 2017. “Perumusan Indikator Livable City Kota Sedang Di Kota Magelang.” In *Prosiding Seminar Nasional XII “Rekayasa Teknologi Industri Dan Informasi 2017 Sekolah Tinggi Teknologi Nasional Yogyakarta*, 391–98. Yogyakarta.
- Lennard, Suzanne H. Crowhurst, and Henry L Lennard. 1997. “‘Making Cities Livable.’” In *International Making City Livable Conferences*. Carmel: Gondolier Press.
- Mercer. 2012. “Quality of Living Worldwide City Rankings-Mercer Survey.” London.
- Monocle. 2013. “Monocle’s 2013 Ranking of the Most Liveable Cities in the World.” London.
- Ni’mah, Novi Maulida, Lulu Maria Fitria, Godelifa Fanumby, and Ita Yuliani. 2021. “Identifikasi Elemen Kota Tangguh Dalam Kebijakan Pembangunan Dan Tata Ruang Kota Semarang.” *Kurvatek* 6 (1): 137–44.
- Peraturan Pemerintah RI No. 26 Tahun 2008 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional*. 2008. Jakarta, Indonesia: Pemerintah RI.
- The Economist Intelligence Unit. 2018. “The Global Liveability Index 2018.”
- . 2019. “The Global Liveability Index 2019.”
- . 2021. “The Global Liveability Index 2021 How the Covid-19 Pandemic Affected Liveability Worldwide.” London. https://pages.eiu.com/rs/753-RIQ-438/images/global-liveability-index-2021-free-report.pdf?mkt_tok=NzUzLVJJUS00MzgAAAF90CqmT33ne-_Egc7LXjuAwRxcPbdovaM8cSgnnizReH3Ug5P4t_srSAf3xQTQIBrvDEF5BuUJPzidqh5uPIP63jJIJeNFI3pdc-o2aCwOydlA_A.
- Timmer, Vanessa, and Seymoar Nola-Kate. 2006. “The Livable City.” In *The World Urban Forum*. Canada.
- UNDP. 2016. “Human Development Report 2016: Indonesia.” *United Nations Development Programme*. <http://hdr.undp.org/>.
- Wheeler, Stephen M. 2004. *Planning For Sustainability, Creating Livable, Equitable, And Ecological Communities*. New York: Routledge.