

Implementation of Green City Surabaya: Overcoming Challenges of Local-Global and Green Capitalism Development

Implementasi Green City Surabaya: Menjawab Tantangan Pembangunan Lokal-Global dan Green Capitalism

Siti Aminah

Universitas Airlangga

ABSTRACT

Green city is not merely an approach to achieving Sustainable Development Goals (SDGs). Instead, green city is a condition that should preexist to achieve the SDGs. Nevertheless, in many cases, there are gaps in the implementation of green city policies. Therefore, this study aims to evaluate the implementation of green city policy in Surabaya regarding the extent to which this development model has supported the realization of the SDGs set by the United Nations (UN). To answer the research questions, this study uses qualitative methods. Meanwhile, the data collection methods used were in-depth interviews, direct observation, and document analysis. Data analysis was conducted using interpretive methods and thematic analysis, and the perspective used for this study is urban politics. This study eventually finds that implementing the green city policy has supported the achievement of the SDGs in Surabaya, even though it still has many shortcomings. The implementation of a green city has also resulted in the transformation of Surabaya into a modern city that prepares investors and developers to produce the sustainability and feasibility of Surabaya as a pro-environmental city. However, this study also discovers that in order to fully realize a sustainable, humane, and civilized green city, Surabaya still needs to conduct better coordination and collaboration between stakeholders and all elements of society.

Keywords: *green city, SDGs, Surabaya, urban politics, green capitalism*

Green city bukan sekadar pendekatan untuk mencapai Sustainable Development Goals (SDGs) atau tujuan pembangunan berkelanjutan. Alih-alih, green city merupakan sebuah kondisi yang harus lebih dulu ada untuk mencapai SDGs. Namun, sering kali terdapat kekosongan dalam implementasi green city. Oleh karenanya, kajian ini hendak mengevaluasi penerapan green city di Kota Surabaya terkait sejauh mana model pembangunan tersebut dapat mendukung pencapaian SDGs yang ditetapkan oleh Perserikatan Bangsa Bangsa (PBB). Untuk menjawab pertanyaan penelitian, penelitian ini menggunakan metode kualitatif. Sementara itu, metode pengumpulan data yang dipakai adalah wawancara mendalam, observasi langsung dan analisis dokumen. Analisis data menerapkan metode interpretif dan analisis tematik, serta perspektif yang digunakan adalah urban politics. Adapun hasil kajian menunjukkan bahwa walau masih memiliki banyak kekurangan, implementasi green city telah mendukung pencapaian SDGs di Surabaya. Implementasi green city juga telah menghasilkan transformasi Surabaya sebagai kota modern yang menyiapkan para investor atau pengembang juga menjadi pelaku untuk memproduksi keberlanjutan dan kelayakan Surabaya sebagai kota yang pro lingkungan. Namun, agar green city yang berkelanjutan, manusiawi, dan beradab sepenuhnya terwujud di Surabaya, masih diperlukan koordinasi dan kolaborasi yang lebih baik antarpemangku kebijakan dan semua elemen masyarakat.

Kata kunci: *green city, SDGs, Kota Surabaya, politik perkotaan, kapitalisme hijau*

Kota memberikan kontribusi yang signifikan terhadap isu-isu global, termasuk perubahan iklim dan menipisnya keanekaragaman hayati. Salah satunya menurut Elboshy et al. (2015), pertumbuhan dan perkembangan kota telah menyebabkan masalah lingkungan yang besar. Didukung dengan daya urbanisasi yang tinggi dan didorong oleh kekuatan globalisasi, kota-kota besar berubah cepat secara struktural dan kultural, termasuk di Indonesia. Dengan laju pembangunan yang sedang berlangsung, kerusakan bumi seperti permukaan laut naik, peningkatan emisi karbon, dan kenaikan suhu dipastikan tidak lagi terelakkan. Inilah mengapa Darko et al. (2018) lantas menekankan bahwa kawasan dan konsep pembangunan hijau harus terus menjadi perhatian besar bagi para peneliti, praktisi, dan pembuat kebijakan. Dalam kaitannya, industri, selain pihak pemerintah, juga berperan besar dalam menangani masalah lingkungan yang rumit. Sebagaimana diutarakan oleh Berghoff dan Rome (2017), mengkondisikan karakter lingkungan kapitalisme di berbagai titik waktu dan mengoptimalkan peran industri dalam membangun, memelihara, dan beroperasi dalam pembangunan kini sudah menjadi sebuah keharusan.

Implementasi paradigma *green city* lantas adalah jawaban untuk mengatasi masalah krisis lingkungan global dan dari tingkat lokal. Setiap kebijakan pembangunan perkotaan sejatinya tidak dapat berdiri sendiri dan tidak bisa juga dilepaskan dari politik global. Namun, selama ini, terdapat kecenderungan yang luas dalam literatur politik lingkungan terkait tingkat pengambilan keputusan yang dianggap seolah-olah bersifat independen (Adger et al. 2003; Shaw 2004). Akibatnya, analisis politik lingkungan di tingkat global, nasional, dan lokal juga cenderung berlangsung dalam isolasi sehingga muncul sedikit pertanyaan tentang imajinasi geografis yang mendukung gagasan skala otoritas politik dan problematika lingkungan perkotaan (Bulkeley dan Betsill 2005). Pada akhirnya, pola pengambilan kebijakan yang terpisah-pisah tersebut adalah yang menyebabkan pembangunan kota yang seringkali justru merusak lingkungan tidak sejalan dengan agenda global yang lebih berfokus untuk menjaga kelestarian lingkungan untuk mencegah perubahan iklim semakin berlangsung.

Ruang dan tempat implementasi *green city* adalah mewujudkan keberlanjutan kota. Dalam konsep keberlanjutan kota, tujuan lingkungan, ekonomi, dan sosial dari pembangunan sebuah kota, semua dapat dicapai secara bersamaan tanpa harus mengorbankan salah satunya. Namun, bukti menunjukkan bahwa hingga saat ini hanya ada sedikit kebijakan, inisiatif atau tindakan yang terkait dengan konservasi energi di sebagian besar dokumen perencanaan strategis atau keputusan pengendalian pembangunan (Counsell 1998; Bruff dan Wood 2000). Dengan kata lain, mayoritas kebijakan pembangunan kota yang ada saat ini masih mengesampingkan isu kelestarian lingkungan hidup yang sejatinya sama esensialnya dengan isu sosial ekonomi. Padahal kini intensitas masalah sosial-lingkungan sudah mengganggu kota-kota dan menuntut pemahaman yang lebih baik dari berbagai disiplin ilmu, khususnya disiplin ilmu politik. Menganalisis isu-isu dan program-program di kota-kota sekarang ini tidak lepas dari pertanyaan-pertanyaan politik.

Surabaya adalah contoh kota yang berhasil menerapkan kebijakan *green city* sebagai bagian dari rencana pembangunannya. Keberhasilan tersebut dapat dilihat salah satunya melalui penghargaan yang diterima Surabaya dari Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) bersama dua kota lainnya, yaitu Kota Mannheim di Jerman dan Zhejiang di Cina, sebagai Global Green City pada tahun 2017 (Ratnasari 2017). *Green city* sendiri bukan semata-mata pendekatan untuk disinkronkan dengan Sustainable Development Goals (SDGs) atau tujuan pembangunan berkelanjutan milik PBB, melainkan terdapat tujuan yang lebih besar dari sekadar pencapaian SDGs. Di satu sisi, *green city* juga merupakan suatu kondisi yang harus ada untuk mengatasi problem dan efek urbanisasi, naiknya permukaan air laut, dan semua masalah yang muncul dari pengaruh pemanasan global dan perubahan iklim. Di sisi lain, *green city* juga adalah paradigma pembangunan yang diperlukan untuk mengendalikan kerusakan lingkungan secara besar-besaran dan membangun kota modern yang beradab dan manusiawi. Terkait dengan *green city* sebagai paradigma pembangunan, kapitalisme hijau kemudian menjadi elemen penting darinya yang diperlukan untuk mewujudkan SDGs.

Dalam konteks politik perkotaan, rezim *green city* tidak hanya berorientasi membuat kebijakan yang pro pertumbuhan dan memunculkan daya saing teritorial antar perkotaan, melainkan mengajak semua pemangku kebijakan untuk merancang kebijakan lingkungan yang membuka peluang bagi kekuatan transformatif untuk keberlanjutan kota. Keivani (2010) memandang bahwa fokus kontemporer pada perubahan iklim kini sudah tidak lagi banyak diragukan mengingat bahaya eksistensial yang ditimbulkan pemanasan global terhadap dunia. *Green city* sangat penting untuk pembangunan berkelanjutan, mengingat statusnya sebagai mesin pertumbuhan ekonomi, pusat pertumbuhan penduduk, konsumsi sumber daya, serta wadah budaya dan inovasi (World Bank 2013). Adapun untuk membuat kawasan perkotaan menjadi hijau dan sejalan dengan konsep pembangunan berkelanjutan beberapa program esensial yang perlu diwujudkan menurut World Bank (2013) adalah pengurangan kesenjangan penelitian dan pengetahuan, peningkatan partisipasi pemangku kepentingan, dan sosialisasi serta promosi perubahan perilaku serta psikologi di tingkat individu, perusahaan, serta publik.

Sebagai salah satu tahapan mewujudkan tujuan pembangunan berkelanjutan, *green city* kini sudah dikembangkan juga menjadi konsep pembangunan ilmiah. Pembangunan yang berdasar pada konsep *green city* telah dikaji mampu mencapai tujuan pembangunan berkelanjutan milik PBB, khususnya nomor 11 dan targetnya, yaitu kota dan komunitas berkelanjutan (United Nations 2015). Namun, harus juga diakui bahwa masih terdapat kekosongan dari kajian *green city* yang sekarang ada yang juga belum banyak memperoleh perhatian para ahli. Kekosongan itu berupa perspektif dan cara membaca implementasi *green city* yang memasukkan konteks kawasan lokal-global. Darko et al. (2018) menekankan bahwa kawasan dan konsep *green city* akan terus menjadi perhatian besar bagi para peneliti, praktisi, dan pembuat kebijakan.

Tujuan pembangunan berkelanjutan yang ditetapkan PBB merangkul konsep kota sebagai aspek integral untuk membuat masa depan lebih ramah lingkungan dan lebih berkelanjutan. Sementara itu, Simon (2016) dalam artikel "*sustainable cities in sustainable societies*" berargumen bahwa *green city*

seharusnya juga dapat dibayangkan sebagai pemukiman baru yang direncanakan secara holistik yang meningkatkan lingkungan alam dan menawarkan perumahan terjangkau berkualitas tinggi dan pekerjaan yang dapat diakses secara lokal di komunitas yang indah, sehat, dan kemudahan antarwarga berinteraksi. Berbagai penulis dalam studi saat ini kemudian setuju bahwa *green city* atau infrastruktur ramah lingkungan adalah strategi pasti yang ditargetkan untuk mengurangi dan beradaptasi dengan efek perubahan iklim (Onishi et al. 2010). Dalam kaitannya, artikel ini lantas akan mengkaji bagaimana Surabaya menjalankan kebijakan *green city* hingga memperoleh penghargaan PBB dan apakah kebijakan *green city* di Surabaya benar-benar sudah mendukung tujuan pembangunan berkelanjutan. Lebih lanjut, artikel ini juga menganalisis dilema kebijakan apa saja yang dihadapi pemerintah Kota Surabaya dalam implementasi *green city*.

Pendekatan Politik Perkotaan

Di era kontemporer ini, pendekatan *urban politics* atau politik perkotaan sudah banyak yang mempunyai perhatian besar pada isu-isu lingkungan. Pendekatan politik perkotaan baru lebih relevan dan pro pada permasalahan lingkungan akibat efek dari pemanasan global dan perubahan iklim (Cox 2001). Bukan hanya memperhatikan isu-isu lingkungan, pendekatan politik perkotaan baru juga memandang kota bukan hanya sebagai tempat bekerjanya rezim politik untuk menghasilkan pertumbuhan ekonomi, melainkan juga ekosistem tempat semua orang adalah aktor politik. *Eco-city* adalah salah satu contoh pendekatan politik perkotaan baru yang menaruh perhatian pada proposal-proposal pembangunan untuk mewujudkan kota ekologis (El Ghorab dan Shalaby 2016). Kota terus menerus berkembang dan ruang kota juga terus menerus berubah menyesuaikan diri dengan kebutuhan para penghuninya. Oleh karenanya, pendekatan politik perkotaan seperti *eco-city* yang melibatkan seluruh elemen masyarakat dalam pembangunan, diciptakan dan ditetapkan menjadi standar dan acuan pembangunan kota-kota seluruh dunia. Tujuan utamanya adalah mengajak semua orang di dalam kota untuk berperan sebagai aktor politik yang berjuang mengatasi efek pemanasan global dan perubahan iklim.

Dalam kaitannya, konsep *green city* adalah salah satu strategi pembangunan kota yang berada di bawah payung pendekatan *eco-city*. Salah satu elemen penting strategi *green city* yang berkaitan dengan penjaminan pembangunan berkelanjutan dan ramah lingkungan adalah pengembangan *green capitalism*. *Green capitalism* sendiri merupakan alat untuk menjelaskan bagaimana kapitalisme dapat menyelesaikan masalah lingkungan dan iklim. Kapitalisme pada dasarnya dapat dipahami sebagai pertukaran dan produksi serta pergerakan modal. Cara sederhana lain untuk menggambarkan kapitalisme adalah dalam pengertian Marxian. Karl Marx (1990) dalam buku *Capital* volume I menggambarkan kapital sebagai komoditas yang bergerak secara melingkar. Kapital mula-mula keluar berupa investasi, masuk ke dalam tahap produksi barang-barang, kemudian didistribusikan untuk dikonsumsi, dan pada akhirnya terjadi perputaran uang kembali kepada pemiliknya. Sebenarnya, uang dan pertumbuhan yang menjadi pusat kapitalisme bertentangan dengan agenda hijau dan pembangunan keberlanjutan. Namun, beberapa waktu belakangan, para ahli berhasil memformulasikan gagasan bahwa kapitalisme dapat dihijaukan yang berarti ada upaya untuk mempertahankan kapitalisme di tengah krisis ekologi yang dibuat oleh kapitalisme.

Selama ini, kota sebagai sebuah wilayah administratif cenderung hanya beroperasi sebagai tempat untuk mensintesis dinamika spasialisasi kapitalis. Lebih lanjut menurut Soja (1989), kota sebagai sebuah tempat paradigmatik dan dunia yang tertata secara mikro, idiografis, nomotetik, konkret, dan abstrak juga menjadi tempat berjalanya berbagai relasi, termasuk konflik maupun kontestasi. Dalam kaitannya dengan kapitalisme, baik kota besar maupun kecil telah menjadi tempat bersaing bagi para pengembang dan investor. Adapun kehadiran paradigma *green capitalism* kemudian mengajak para pemilik modal untuk tidak sekadar mencari keuntungan, melainkan juga mengelola kota sebagai tempat untuk menghasilkan pertumbuhan yang bermanfaat dan keberlanjutan (Harvey 1989). Namun, untuk mengimplementasikan *green capitalism* diperlukan intervensi pemerintah. Surabaya dalam pemikiran Brenner (2004) dan Bulkeley dan Betsill (2005) lantas adalah contoh kota yang menjadi objek intervensi politik pemerintah pusat atau nasional dan juga

supranasional untuk mengatasi dampak urbanisasi, degradasi lingkungan, pemanasan global dan perubahan iklim.

Green city adalah juga politik hijau dan rezim pertumbuhan yang mengacu pada kebijakan dan program-program pengendalian bumi dari kerusakan lingkungan akibat urbanisasi, industrialisasi, dan eksploitasi sumberdaya alam. Sebagai paradigma dan pendekatan, *green city* adalah kebijakan politik untuk mempertemukan kepentingan lokal-global dan juga upaya merintis terwujudnya *green capitalism*. Implementasi *green city* di Surabaya tidak luput dari perdebatan dalam perencanaan dan implementasinya. Pilihan kebijakan menerapkan *green city* kini sepatutnya telah menjadi keharusan sebab jika tidak ekosistem bumi akan semakin rusak akibat dari degradasi lingkungan, polusi, perubahan iklim, dan kemiskinan secara global (Ayarkwa et al. 2017). Dalam salah satu kajiannya, UNU-WIDER (2013) menyimpulkan bahwa pengembangan *green city* merupakan salah satu cara efektif untuk membantu mengatasi permasalahan yang terkait dengan perubahan iklim. Kesimpulan tersebut diambil UNI-WIDER (2013) berdasarkan studi kasus di Kota Curitiba, Brasil dan Kota Tianjin, Cina tentang bagaimana gabungan perencanaan kota yang terintegrasi, kepemimpinan yang kuat, dan keharmonisan sosial yang didukung teknologi mutakhir mampu mengurangi dampak negatif pembangunan terhadap lingkungan.

***Green City* sebagai Teori dan Pendekatan**

Sebagai salah satu turunan dari politik perkotaan *eco-citu*, *green city* merupakan paradigma yang memuat perencanaan kota ramah lingkungan dan berkelanjutan. *Green city* sebagai istilah telah muncul di seluruh dunia sebagai paradigma terkemuka dalam perencanaan kota dan wacana kebijakan. Walau sudah cukup lama ada, lonsep *green city* sendiri baru menjadi semakin populer ketika PBB memformulasikan SDGs atau tujuan pembangunan berkelanjutan yang ditargetkan untuk dicapai pada tahun 2030 (Kenworthy 2006; Roseland 1997). Sejak saat tersebut, kota-kota di seluruh dunia baru mulai banyak yang bertransformasi menjadi kota ramah lingkungan di tengah degradasi lingkungan yang semakin parah selama beberapa dekade terakhir akibat

pertumbuhan populasi dan peningkatan konsumsi per kapita yang masif.

Penerapan *green city* sendiri bukan hanya sekadar pembangunan taman dan ruang terbuka hijau lain, melainkan juga mencakup pengelolaan kota yang berdasarkan pada paradigma berkelanjutan, yaitu pembangunan yang mengedepankan efisiensi energi, penciptaan energi terbarukan, promosi solusi hijau secara ekstensif, penerapan kekompakan lahan dengan penggunaan lahan campuran dan praktik bauran sosial dalam sistem perencanaannya, serta perencanaan pembangunan lokal dalam prinsip-prinsip pertumbuhan hijau dan pemerataan (Pankaja dan Nagendra 2015). Yang kemudian menarik dari implementasi *green city* adalah isu keberlanjutan yang sebelumnya banyak dikesampingkan dapat diubah menjadi komoditas tersendiri yang dapat diperdagangkan, dibeli, dijual, dan dikelola melalui skema *green capitalism*. Dengan akumulasi modal hijau, para pemimpin perusahaan dalam rantai nilai global dapat diajak mengatasi masalah keberlanjutan melalui aktivitas bisnis mereka yang berpusat pada penciptaan dan penangkapan nilai, seperti contohnya melalui pengembangan bisnis energi terbarukan yang lebih ramah lingkungan daripada bisnis energi seperti batu bara atau minyak bumi (Ponte 2019).

Sebagian besar masalah lingkungan yang ada sekarang tidak lepas dari politik pembangunan yang hanya berorientasi pada pertumbuhan. Pemerintah kota bekerja keras membangun ekonomi dan sosial kota berkolaborasi dengan swasta yang kemudian dibakukan dalam tatanan *public-private partnership*. Capaian pertumbuhan ekonomi tinggi telah menyisakan masalah pada kerusakan lingkungan dan menyebabkan terjadinya banyak bencana alam. Dalam keadaan demikian, paradigma pembangunan *green city* kemudian dihadirkan dan dipopulerkan bukan semata-mata untuk menyeimbangkan pertumbuhan ekonomi dan perbaikan lingkungan yang sudah rusak, tetapi juga membangun *green capitalism* dan lingkungan hidup bersama secara harmonis. Tanpa *green capitalism*, dapat dikatakan hampir tidak mungkin ekonomi bisa terus dijalankan secara ekspansif sambil menjaga dampak-dampaknya dalam batas-batas ekologis yang aman agar tidak menghancurkan bumi. Oleh karenanya, pilihan yang ada hanyalah

pada kapitalisme hijau dan keberlanjutan atau kerusakan bumi yang semakin parah.

Metode untuk Meneliti Implementasi Kebijakan *Green City* di Surabaya

Penelitian ini kemudian berfokus pada implementasi *green city* di Surabaya dilihat dari perspektif politik perkotaan. Surabaya dipilih sebagai lokasi penelitian pada artikel ini karena pertimbangan akademis dan praktis. Dari sisi akademis, Surabaya dipilih karena *green city* sudah dijalankan sebagai strategi pembangunan kota ini sejak tahun 2012 sebagai agenda pembangunan berkelanjutan. Sementara itu, dari sisi praktis, pemilihan Kota Surabaya sebagai lokasi penelitian dilakukan karena inisiatif-inisiatif implementasi konsep *green city* yang menarik dan menonjol, seperti misalnya kebijakan yang fokus pada pengurangan penggunaan bahan bakar fosil ke gas untuk transportasi publik yang dirintis sejak tahun 2015. Masih terkait alasan praktis, Surabaya juga dipilih sebagai lokasi riset karena kota ini telah meraih berbagai penghargaan dari dunia internasional dan nasional untuk keberhasilannya dalam mengelola pembangunan kota yang ramah lingkungan. Hal tersebut penulis pandang sebagai indikator kesuksesan implementasi *green city* di Surabaya.

Kota Surabaya melembagakan inisiatif hijau dalam berbagai proyek, seperti membuat jalanan lebih ramah pejalan kaki dan bersepeda, memelihara dan meningkatkan taman dan ruang hijau, hingga memperluas program daur ulang dan pengomposan. Yang kemudian menarik dari implementasi inisiatif hijau di Surabaya adalah pelaksanaannya yang tidak hanya terpusat pada pemerintah sebagai aktor utama. Penduduk setempat dapat mendukung kebijakan *green city* dengan melakukan bagian mereka untuk hidup berkelanjutan dan melestarikan sumber daya alam kota mereka. Surabaya sebagai kota besar memiliki ketertarikan besar terhadap model *green city* karena persoalan perkotaan akibat urbanisasi, industrialisasi, degradasi lingkungan, banjir, perubahan iklim. Penelitian ini kemudian mengadopsi pendekatan penelitian induktif sebagai sarana penyelidikan dan penalaran ilmiah untuk memperoleh

penjelasan dan analisis yang memadai dari implementasi *green city* di Surabaya. Sementara itu, pengumpulan data untuk penelitian ini dilakukan melalui wawancara mendalam, observasi, serta kajian literatur komprehensif.

Adapun untuk memperoleh data dari wawancara mendalam, penelitian ini menerapkan wawancara dengan dua model, yaitu terstruktur dan semi-terstruktur. Individu-individu yang dilibatkan dalam wawancara sebagai narasumber lantas dipilih dengan dua kriteria, yaitu (1) berpengetahuan dan memiliki informasi tentang implementasi *green city* di Surabaya, (2) paham akan keberhasilan Surabaya memperoleh penghargaan-penghargaan internasional sebagai kota berkelanjutan, bersih, ramah lingkungan, dan (3) berwawasan tentang pengolahan sampah, penataan permukiman kumuh, dan transportasi di Surabaya yang menjadikan kota ini sebagai *green city*. Narasumber penelitian ini sendiri adalah masyarakat yang tinggal di permukiman kumuh, pekerja di sektor sampah, warga miskin kota, perwakilan organisasi non-pemerintah yang fokus pada pengelolaan lingkungan, akademisi, pemerintah Surabaya yang diwakili oleh Badan Perencanaan Pembangunan Kota (Bappeko) dan organisasi perangkat daerah yang relevan dengan kajian *green city*, serta perwakilan dari swasta-pengembang.

Selain wawancara, penelitian ini juga mengumpulkan data yang diperlukan melalui dokumen-dokumen resmi, seperti peraturan daerah dan data statistik yang diterbitkan Badan Pusat Statistik (BPS) maupun data sekunder berupa artikel dari situs daring yang dapat dipertanggungjawabkan validitas datanya. Satu lagi Teknik pengumpulan data yang diadopsi pada penelitian ini adalah observasi. Bahkan, observasi menjadi bagian penting pengumpulan data penelitian ini selain wawancara mendalam. Peneliti memeriksa lokasi-lokasi tempat pembuangan sampah dan pengolahan sampah, pembangunan taman-taman, pemeliharaan bozem, permukiman kumuh, di beberapa kecamatan di Surabaya. Pemilihan kecamatan yang diteliti sendiri dilakukan berdasar pertimbangan: daerah kumuh, tempat pembuangan dan pengolahan sampah, ruang terbuka hijau, permukiman padat, daerah industri. Data yang diperoleh lantas dianalisis menggunakan analisis tematik yang didasarkan pada teori serta

perspektif yang digunakan.

Oleh karena penelitian ini merupakan penelitian kualitatif, untuk data capaian yang berbentuk data kuantitatif kemudian dianalisis secara kualitatif. Hal tersebut maksudnya data kuantitatif yang ada terkait indikator-indikator *green city* diterjemahkan untuk melihat kecenderungan dari capaian dari implementasi modelnya. Data yang ada kemudian dianalisis dengan menggunakan perspektif *urban politics* untuk menjelaskan bagaimana pemerintah Surabaya berkoordinasi dan berkolaborasi dalam implementasi *green city*. Selain itu, penelitian ini juga berusaha mengukur indikator-indikator *green city* secara kualitatif. Caranya adalah dengan meminta pendapat para pemangku kebijakan tentang tantangan dan rintangan yang dihadapi untuk mencapai *green city*.

Konteks Implementasi *Green City* di Surabaya

Surabaya merupakan kota terbesar kedua di Indonesia yang memiliki luas wilayah 350,5 km² dan jumlah penduduk yang padat, yakni hampir mencapai tiga juta jiwa. Akibat ketersediaan lahan yang tidak seimbang dengan jumlah penduduk, terdapat banyak kawasan kumuh di Surabaya. Di tahun 2019, pemerintah Kota Surabaya lantas mengupayakan untuk memberantas 43,46 Ha kawasan kumuh (Pemerintah Kota Surabaya 2019). Diantara wilayah Surabaya yang lain, Surabaya pusat merupakan wilayah yang memiliki kepadatan paling tinggi. Surabaya sebagai kawasan perkotaan modern didasarkan pada sistem infrastruktur kompleks yang terintegrasi untuk memastikan kenyamanan dan lingkungan yang sehat bagi penghuninya. Sistem infrastruktur meliputi listrik, air dan air limbah, transportasi, dan jaringan pembuangan limbah. Tantangannya saat ini adalah merancang sistem seperti itu agar lebih efisien dan efektif, dan tidak terlalu bergantung pada bahan bakar fosil. Oleh karena itu, solusi sumber daya terbarukan harus diintegrasikan ke dalam sistem yang kompleks ini.

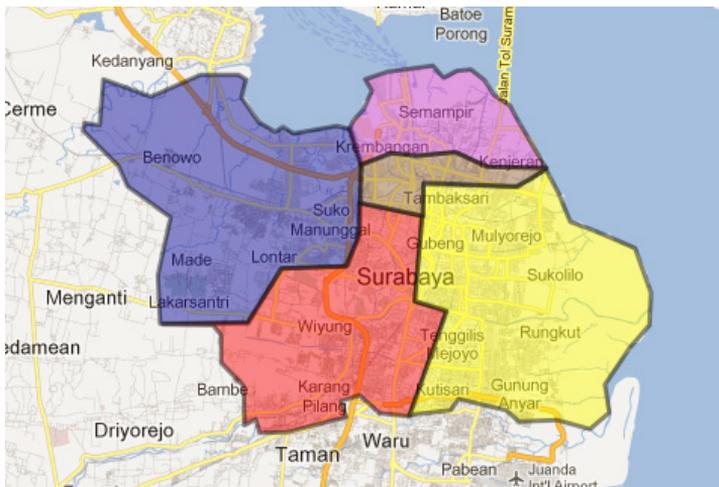
Surabaya sebagai kota besar perlu mengembangkan potensi untuk memaksimalkan manfaat dan mengimbangi konsekuensi negatif dari globalisasi sebagaimana direkomendasikan Bulkeley dan

Implementation of Green City Surabaya: Overcoming Challenges of Local-Global and Green Capitalism Development

Betsill (2005). Perkembangan kota masa depan menempatkan kota harus menjadi tempat interaksi dan partisipasi warga memungkinkan mereka untuk memenuhi kebutuhan dan aspirasi mereka sendiri dan masyarakat luas serta memungkinkan generasi mendatang untuk memenuhi kebutuhan mereka. Selama beberapa dekade terakhir, kualitas hidup perkotaan telah berubah menjadi lebih buruk yang ditandai dengan meningkatnya polusi dan bencana seperti banjir. Hal tersebut tidak terkecuali juga terjadi di Surabaya. Memburuknya kualitas lingkungan di perkotaan merupakan tanda bahwa pembangunan yang dilakukan selama ini masih bersifat merusak lingkungan dan perlu segera diperbaiki. Inilah mengapa implementasi kebijakan *green city* yang komprehensif menjadi urgensi bagi Surabaya dan lantas digalakkan untuk dieksekusi sejak 2012 oleh Wali Kota Tri Rismaharini.

Gambar 1

Peta Kota Surabaya (Arofat 2022)



Gambar 2

Pembagian wilayah kecamatan di Surabaya (Arofat 2022)



Masalah Implementasi Kebijakan *Green City* di Surabaya

Implementasi kebijakan *green city* yang mulai giat dilakukan sejak tahun 2012 telah mengantarkan Surabaya lebih dekat pada pencapaian sebagian dari tujuan pembangunan berkelanjutan atau SDGs yang ditetapkan PBB. Misalnya, melalui skema kebijakan *green city*, sudah dibangun transportasi publik dengan nama proyek Bus Suroboyo dan sudah diadakan pula pengelolaan sampah plastik untuk menghasilkan energi. Akan tetapi, implementasi *green city* di Surabaya masih belum menyeluruh. Ada banyak area di wilayah Surabaya yang belum terjangkau kebijakan *green city*, terutama terkait proyek transportasi publik. Lebih lanjut, kehadiran Bus Suroboyo sebagai moda transportasi publik utama di Surabaya yang beroperasi sejak 2018, belum sepenuhnya dapat disebut mendukung *green city* karena masih menggunakan bahan bakar fosil dan tidak dapat mengangkut banyak orang dalam

waktu yang tepat dan singkat. Selain Bus Suroboyo, Surabaya tidak memiliki transportasi yang bersifat massal dan terintegrasi. Angkutan umum lain yang tersedia di Kota Surabaya adalah bis kota dengan rute terbatas, angkot, becak, dan ojek daring. Lebih lanjut, masyarakat juga masih banyak yang tidak puas dengan kinerja Bus Suroboyo sebagaimana disampaikan salah seorang pegawai swasta sekaligus pengguna Bus Suroboyo, sebagai berikut:

”Sebelum maraknya ojek online seperti sekarang, banyak dari masyarakat yang masih menggunakan bemo, becak, dan bis kota. Saya lebih suka kemana-mana pake ojek daripada bus. Akan tetapi, seiring berjalannya waktu kondisi angkutan umum seperti bemo dan bus Damri ini semakin memburuk baik dari segi keamanan, kenyamanan maupun segi kelayakan angkutan umum. Sehingga lebih cepat dan praktis menggunakan ojek online...” (Supriyatin 2022).

Pendapat informan di atas menunjukkan bahwa Bus Suroboyo kurang sesuai dengan kebijakan *green city*. Terbatasnya rute Bus Suroboyo juga menjadi faktor kuat mengapa transportasi publik ini dapat disebut belum mendukung implementasi *green city*. Pendapat informan lain menguatkan argumentasi tentang transportasi umum yang masih jauh dari *green city* karena masyarakat lebih bergantung kepada angkutan/kendaraan pribadi, yang paling banyak adalah kendaraan bermotor roda dua dan sebagian adalah roda empat. Khotijah (2022), warga Surabaya yang sehari-hari menggunakan sepeda motor, menjelaskan bahwa:

“Jangankan menjangkau seluruh sudut kota Surabaya, setengahnya saja belum. Selain itu, waktu tunggu Suroboyo Bus tuh lama banget, bisa lebih dari 20 menit. Pernah pengen jalan-jalan keliling Surabaya, tapi saat itu masih pake botol, waktu tempuhnya lama ...sekarang lebih enak karena gak perlu pake botol tapi pake uang, busnya bersih dan penggunanya sedikit. Warga ingin menggunakan bus, tetapi membayuar dengan botol, sehingga kita-kita ini pada memungut botol bahkan membeli botol plastik dari tukang rombeng di daerah stasiun kota dan bahkan ada yang rutin membeli minuman botol...”.

Satu hal yang kemudian menarik untuk disorot dan dikritisi adalah pendapat para pengguna angkutan umum di atas berbeda dengan pendapat Kepala Dinas Perhubungan Surabaya yang menjelaskan bahwa Bus Suroboyo dianggap sudah pas dengan kebutuhan warga perkotaan. Kepala Dinas Perhubungan Surabaya juga berpendapat bahwa Bus Suroboyo telah dirancang sebagai alat transportasi modern yang berkelanjutan yang bertujuan mengatasi problematika transportasi di kawasan perkotaan. Padahal, dalam praktiknya, Bus Suroboyo belum banyak dipilih masyarakat sebagai moda transportasi publik karena rutennya yang terbatas dan jadwalnya yang kurang tepat, sehingga klaim bahwa Bus Suroboyo mengatasi problematika transportasi di perkotaan belum terbukti. Dengan demikian, untuk mencapai *green city* sejatinya Surabaya masih dihadapkan pada tantangan besar untuk memperbaiki sistem transportasi publiknya.

Ruang Terbuka Hijau dan Hambatan Lain Kebijakan *Green City* Surabaya

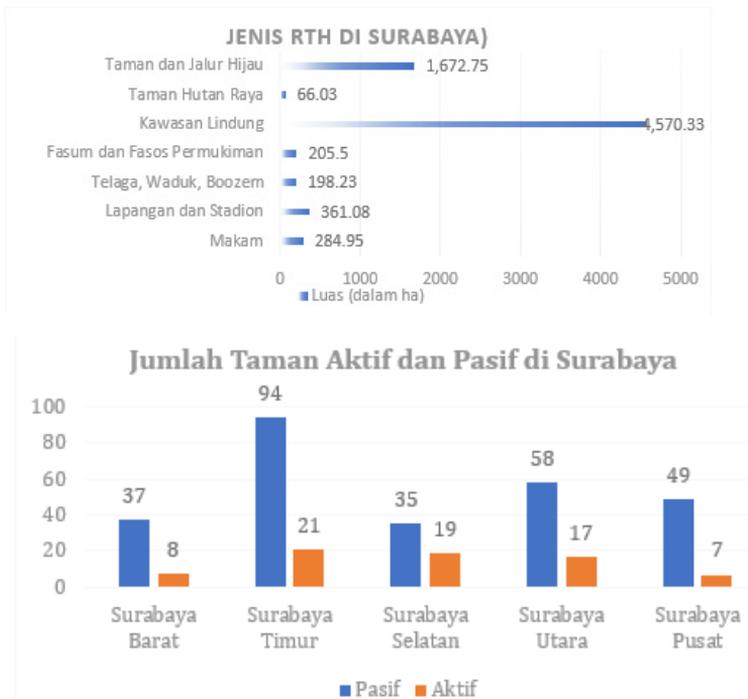
Selain transportasi publik yang harus memadai, keberadaan ruang terbuka hijau (RTH) juga menjadi elemen yang esensial dalam kebijakan *green city*. Bahkan penamaan *green city* itu sendiri sudah mencerminkan pentingnya ruang terbuka hijau di dalamnya. Pembangunan RTH seperti taman dalam konteks SDGs memiliki fungsi sebagai penjaga keseimbangan lingkungan, pengendali tata air kota, produsen oksigen, dan berkontribusi untuk mengurangi efek pemanasan global. Sebagai kota yang sedang berusaha untuk bertransisi menjadi *green city*, Surabaya juga memahami pentingnya RTH dalam tata kotanya. Bahkan, pemerintah Kota Surabaya sudah memiliki Peraturan Daerah (Perda) yang mengatur tentang RTH sejak tahun 2002. Dalam Perda Kota Surabaya Nomor 7 tahun 2002 tentang pengelolaan ruang terbuka hijau, diamanatkan bahwa setiap gedung atau bangunan diharuskan menyediakan ruang terbuka hijau. Sejak Surabaya dipimpin oleh Wali Kota Tri Rismaharini, pembangunan RTH berupa taman aktif kemudian menjadi semakin marak. Bukan hanya itu, RTH lantas juga dioptimalkan fungsinya agar tidak sekadar menjadi area penyerapan polusi, tetapi juga pusat aktivitas masyarakat.

Implementation of Green City Surabaya: Overcoming Challenges of Local-Global and Green Capitalism Development

Kini, area RTH di Surabaya sudah mencapai 21,99 persen dari luas total kotanya, yaitu sekitar 7.290,53 hektar (Radar Surabaya 2020). Bila ditotal, Surabaya sudah memiliki setidaknya 142 taman aktif dan 311 taman pasif. Yang dimaksud dengan taman aktif sendiri adalah taman yang bisa dikunjungi banyak orang, sementara taman pasif merupakan taman yang lokasinya di pulau-pulau jalan dan tidak bisa dikunjungi masyarakat. Adapun dengan banyaknya RTH tersebut, capaian Indeks Kualitas Udara (IKU) Kota Surabaya berada di angka 90,31, yang artinya melebihi capaian IKU nasional. Diperkirakan, RTH yang ada di Surabaya dapat menyerap CO₂ sebesar 642.794,59 ton/tahun. Selain mendukung pencapaian SDGs, keberadaan RTH yang cukup masif di Surabaya juga merupakan realisasi dari Peraturan Menteri (Permen) Pekerjaan Umum Nomor 05/PRT/M/2008 yang mengamanatkan bahwa proporsi RTH pada kawasan perkotaan minimal 30 persen, yang terdiri dari 20 persen RTH publik dan 10 persen RTH privat (Antara Jatim 2022).

Gambar 3

Persentase jenis-jenis RTH dan jumlah taman aktif-pasif di Surabaya yang diperoleh melalui pengolahan data sekunder dari Dinas Pertamanan



Walau pembangunan RTH di Surabaya dapat dikatakan cukup baik, terutama bila dibandingkan dengan kota-kota lain di Indonesia, sejatinya capaian tersebut belum memadai untuk membuat Surabaya mampu disebut sebagai *green city*. Hal tersebut karena *green city* bukan sekadar tentang pengadaan taman tapi juga tentang fungsionalitas dari taman tersebut. Menurut panduan SDGs, RTH yang ideal adalah area hijau yang mampu mengurangi suhu udara, menambah estetika kota, menjadi tempat penyejuk di tengah kota bagi warga dan juga menjadi salah satu tempat untuk rekreasi warga. Meskipun jumlah RTH di Surabaya sudah cukup besar, yakni mencapai 22 persen dari total luas wilayahnya, sejatinya angka tersebut masih perlu ditambah lagi dan dibuat lebih merata di seluruh kota. Misalnya, saat ini RTH di kawasan utara belum banyak. Kalaupun ada, luasnya tidak seberapa. Ini berarti perlu ada evaluasi ulang terkait pengadaan RTH di Surabaya.

Terlepas dari RTH, pekerjaan rumah besar yang perlu diselesaikan pemerintah Kota Surabaya untuk dapat seutuhnya menjadi *green city* adalah permasalahan sampah. Berdasarkan observasi penulis di Pembangkit Listrik Tenaga Sampah (PLTSa) Benowo, mesin pengolah sampah yang digunakan untuk memproduksi energi listrik ternyata mengalami kerusakan dan sudah cukup lama belum diperbaiki. Ini berarti, PLTSa Surabaya belum beroperasi secara maksimal. Bukan hanya PLTSa, dalam hal pengelolaan sampah, penulis juga menemukan bahwa Surabaya masih belum melakukannya dengan baik. Bahkan, berdasarkan data wawancara mendalam dengan ketua Rukun Tetangga (RT) Kelurahan Morokrembangan, penulis menemukan kejanggalan dalam pengelolaan sampah di Surabaya. Kelurahan Morokrembangan memang merupakan wilayah yang memiliki sampah banyak, terutama di sungai, dan menghasilkan polusi bau sehingga membuat penghuni sekitar wilayah bozem tidak nyaman dan tidak sehat. Untuk itu pemerintah kota menyediakan alat berat berupa *excavator* untuk mengambil sampah-sampah tersebut. Namun, Abdul Mutholib (2022), Ketua RT di Kelurahan Morokrembangan, menjelaskan bahwa *excavator* sampah hanya berfungsi beberapa jam saja setiap hari. Lebih lanjut, Mutholib (2022) juga menjelaskan bahwa terdapat kecenderungan permasalahan sampah dipolitisasi agar menjadi ladang usaha, sebagaimana berikut ini:

“...persoalannya seakan-akan sampah di sini banyak ya bu...betul sampah memang banyak karena di sini juga permukiman padat penduduk

Implementation of Green City Surabaya: Overcoming Challenges of Local-Global and Green Capitalism Development

dan dekat dengan bozem. Keberadaan excavator sampah itu sebagai mesin atm, karena mesin pengangkut sampah ini bisa menjadi uang... mulai dari beli bahan bakar, kerusakan onderdil, memperbaiki kerusakan alat dan lain-lain. Belum lagi problem pengolahan sampah menjadi energo listrik...itu dikelola oleh perusahaan besar”.

Temuan studi ini mungkin memicu perdebatan dalam pembangunan perkotaan yang berkelanjutan karena dalam kenyataan pembangunan berkelanjutan terkesan hanya menguntungkan sebagian orang dalam hal mengelola sampah. Sampah adalah sumber uang bagi perusahaan swasta. Sementara para akademisi misalnya diajak unuk memberi solusi dalam mengelola sampah, tetapi solusi itu diwujudkan sebagai proyek untuk menghasilkan uang. Yang lebih memprihatinkan masyarakat biasa seperti pemulung yang memang bekerja sebagai pemilah sampah justru diseleksi secara ketat dengan mekanisme yang ditentukan oleh masyarakat setempat dan ketua RT. Padahal, jika program-program pengolahan sampah tidak dikelola dengan melibatkan masyarakat dan hanya melibatkan kelompok tertentu yang memiliki kuasa ekonomi, *green city* tidak akan bisa terwujud sepenuhnya, sebagaimana telah dipreskripsikan oleh politik perkotaan *eco-city* terkait bagaimana tiap individu dan kelompok dalam masyarakat memiliki peran dan kepedulian untuk mengelola lingkungan.

Sistem ekonomi yang berjalan di Surabaya selama ini memang adalah sistem kapitalis, layaknya kota besar lain di dunia. Namun, bukan berarti bahwa sistem kapitalisme tersebut tidak bisa berjalan beriringan dengan kebijakan *green city*. Pembangunan mall, hotel, pabrik, dan gedung-gedung perkantoran bertingkat yang tidak pernah berhenti yang juga diiringi oleh pembangunan taman kota, pedestrian, dan terminal bus adalah bukti dari pertemuan berjalannya sistem kapitalisme dan *green city*. *Green city* bertujuan untuk mengatasi masalah perubahan iklim dan lingkungan, sementara kapitalisme menyebabkan degradasi lingkungan. Walau bersifat kontradiktif, dua hal tersebut sebenarnya bisa berkolaborasi untuk mencapai SDGs sebagaimana yang dijelaskan oleh Kepala Bappeko Surabaya, Febrina Kusumawati (2022), berikut ini:

“...*smart city* bukan sekedar penerapan saja, namun *smart city* juga diterapkan oleh Surabaya kedalam 6 bagian: yakni *smart people, smart government, smart living, smart economy, smart environment, smart mobility*. Salah satu contohnya penerapan *smart city* yakni e-Government, sistem terintegrasi berbasis teknologi informasi yang sudah diterapkan dalam aktivitas sehari-hari dalam proses birokrasi dan administrasi dan pelayanan publik. Sementara untuk *smart environment* adalah bagaimana gedung yang ada di Surabaya berkonsep *green building* dengan pengolahan limbah dan energi yang ramah lingkungan sekaligus penyediaan ruang terbuka hijau dan taman-taman yang tersebar di penjuru kota. Sedangkan untuk *smart economy*, pemkot berusaha untuk memberdayakan komunitas usaha agar mampu bersaing hingga tingkat global. Untuk *smart people*, pemkot telah membangun *broadband learning center* dimana warga dari semua umur dan kalangan dapat belajar IT secara gratis dan *smart mobility* diwujudkan dalam perencanaan transportasi melalui bus sekaligus mobilitas pelayanan publik milik pemkot diatur sedemikian rupa agar efektif dan efisien seperti mal pelayanan public satu atap Siola. Untuk *smart mobility*, pemkot mempunyai banyak inovasi beberapa diantaranya adalah Surabaya Intelligent Transport System, monitoring cctv serta layanan tanggap darurat 112...”.

Prospek dan Tantangan Realisasi Kebijakan *Green City* di Surabaya

Surabaya sendiri sedang terus berbenah untuk menjadi kota yang lebih hijau, ramah lingkungan, dan berkelanjutan. Hal tersebut salah satunya dapat dilihat dari dokumen kebijakan perencanaan pembangunan Surabaya, yaitu RPJMD Kota Surabaya 2016-2021 yang ditetapkan dalam Perda No. 10 Tahun 2016. Akan tetapi, hingga saat ini *green city* belum terwujud di semua kecamatan Surabaya dan baru pada wilayah pusat-pusat pertumbuhan. Beberapa kecamatan di Surabaya yang berada di wilayah pinggiran kota, masih menunjukkan wajah yang jauh dari *green city*. Di kalangan masyarakat yang bermukim di wilayah pinggiran kota, seperti Kecamatan Tandes dan Benowo, bahkan ada yang masih

tidak memahami konsep *green city*. Terlepas dari hal tersebut, analisis data penelitian ini menunjukkan bahwa pemerintah Kota Surabaya sekarang masih bisa disebut sebagai rezim yang pro lingkungan karena agenda kebijakannya memprioritaskan perwujudan keberlanjutan kota. Pemerintah Surabaya juga terus terlihat berkomitmen untuk mengeksplorasi strategi transformasi lingkungan perkotaan dengan dinamika baru yang melibatkan kekuatan investor dan industri yang memiliki potensi daya saing tinggi.

Adapun di antara banyak aspek lain yang membutuhkan perbaikan untuk mencapai *green city*, tantangan utama bagi Surabaya adalah kurangnya partisipasi publik. Hal tersebut salah satunya bisa dilihat dari kasus pengembangan angkutan umum melalui pengadaan Bus Suroboyo. Walau moda transportasi publik tersebut terus dibenahi, seperti dengan pembaharuan sistem pembayaran yang kini bisa dilakukan secara elektronik, potensi pertumbuhan angkutan pribadi masih tetap tinggi. Bila hal tersebut terus berlanjut, kemacetan lalu lintas akan semakin parah dan upaya pengurangan emisi CO₂ tidak akan pernah tercapai, terutama mengingat laju pertumbuhan Kota Surabaya yang sangat cepat. Maka dari itu, di Surabaya tantangannya adalah menemukan solusi untuk ketergantungan transportasi dan menemukan insentif untuk menggunakan transportasi umum. Namun, di sisi lain, pemerintah kota sejatinya juga harus terus berbenah agar partisipasi publik dalam kebijakan yang dirumuskannya meningkat.

Untuk meringkas, studi ini menemukan bahwa untuk memungkinkan penerjemahan pembangunan berkelanjutan ke dalam praktik, aspek paling pentingnya adalah keterlibatan politik jangka panjang dari seluruh elemen masyarakat dan fase implementasi kebijakan yang perlu direncanakan dengan baik. Pada intinya, kota seharusnya menjadi entitas sosial ekonomi dari konsentrasi tinggi dari faktor produksi dan kehidupan yang terdiri dari integrasi alternatif dari lingkungan alam, sintetis, dan sosial ekonomi (Camagni et al. 1998). Terkait hal tersebut, Surabaya bisa banyak belajar dari model pembangunan perkotaan di Cina, yang telah membawa kemudahan besar bagi produksi dan kehidupan masyarakat di tengah perluasan ukuran kota yang konstan (Dou

et al. 2013). Adalah sebuah hal yang patut diapresiasi bahwa masalah lingkungan Kota Surabaya secara konstan semakin serius memperoleh perhatian dari pemangku kebijakan dan para ahli seiring dengan meningkatnya pembangunan kota. Selain itu, kasus Surabaya juga telah membuktikan bahwa mungkin bagi kota dunia ketiga untuk beralih dan berkembang menjadi *green city* dan turut berkontribusi pada pencapaian SDGs di tengah sarana yang terbatas.

Atas semua capaiannya, lantas dapat disimpulkan juga bahwa Surabaya memang pantas menerima beberapa penghargaan internasional terkait upaya peralihannya menjadi kota yang lebih ramah lingkungan dan berkelanjutan. Sebagaimana disampaikan salah seorang informan yang mewakili lembaga swadaya masyarakat yang berfokus pada isu-isu *green city*, "... bagaimanapun juga penghargaan itu memang layak diterima Surabaya karena Surabaya merupakan daerah strategis yang dianggap sudah mampu mengatasi sebagian kecil masalah perubahan iklim dan lingkungan." Sebagai komponen SDGs, *green city* kini telah menjadi sebuah proyek yang cepat atau lambat harus diimplementasikan semua kota di dunia dan fakta bahwa Surabaya sudah merintisnya dahulu adalah sebuah pencapaian, terutama mengingat statusnya sebagai kota di negara berkembang. Lebih dari itu, *green city* sejatinya juga penting untuk diimplementasikan karena juga sejalan dengan agenda baru milik Bank Dunia yang tujuannya adalah untuk meningkatkan jumlah kota-kota yang berpartisipasi dalam perencanaan terpadu agar lebih menarik untuk investasi modal global.

Simpulan

Dari perspektif politik perkotaan, implementasi *green city* menyoroti kontradiksi kapitalisme pembangunan dan mempertanyakan motif yang berorientasi pada pertumbuhan. Dengan memperhatikan urbanisme hijau, pertanyaannya kini bukan lagi soal bagaimana mengimplementasikan ide dan proses hijau ke dalam kota agar lebih baik, melainkan bagaimana menantang dan mengubah sebuah sistem yang menyandingkan ekologi, ekonomi dan sosial dengan cara yang sederhana. Terdapat

kebutuhan mendesak untuk mempolitisasi kembali masalah lingkungan dan sifat alami dari konsep keberlanjutan. Gerakan lingkungan akar rumput saja tidak cukup untuk membawa dunia mencapai tujuan pembangunan berkelanjutan, melainkan dibutuhkan juga kebijakan lingkungan, khususnya di lingkup perkotaan. Terkait hal tersebut, adalah para pemangku kebijakan yang memiliki otoritas menata dan mengorientasikan agenda ataupun ide keberlanjutan ke dalam praksis keberlanjutan agar transformasi pembangunan menjadi lebih berkelanjutan dapat dicapai. Namun, masih terdapat tantangan besar dalam implementasi *green city* yang mendukung SDGs. Relasi antar aktor baik masyarakat, pemerintah, investor, dan pengembang swasta perlu disinergikan untuk menyukseskan proyek yang mendekatkan *green city* untuk mendukung SDGs. Implementasi kebijakan *green city* juga perlu ditata dalam kerangka *green capitalism*, karena kekuatan ini dapat menjembatani krisis-krisis lingkungan dan perubahan iklim ini.

Tentang Penulis

Siti Aminah adalah dosen di Departemen Ilmu Politik, Universitas Airlangga, Indonesia. Aminah menyelesaikan pendidikan sarjana di Universitas Airlangga pada tahun 1988, kemudian melanjutkan magister di Universitas Indonesia pada 1996, dan menempuh pendidikan doctor di Universitas Indonesia pada 2011. Korespondensi dapat dihubungi melalui surel siti.aminah@fisip.unair.ac.id.

Referensi

Buku dan Chapter dalam Buku

- Berghoff, H. dan A. Rome (ed.), 2017. *Green Capitalism: Business and the Environment in the Twentieth Century*. Philadelphia: University of Pennsylvania Press.
- Brenner, N., 2004. *New State Spaces: Urban Governance and the Rescaling of Statehood*. Oxford: Oxford University Press.
- Harvey, D., 1989. "The place of urban politics in the geography of uneven capitalist development", dalam *The Urban Experience*. Oxford: Blackwell.

- Marx, Karl. 1990. *Capital: Volume 1: A Critique of Political Economy*. London: Penguin Books
- Simon, David, 2016. *Rethinking Sustainable Cities: Accessible, Green and Fair*. Bristol: Bristol University Press.
- Soja, Edward W., 1989. *Postmodern Geographies: The Reassertion of Space in Critical Social Theory*. London: Verso.

Artikel Jurnal

- Adger, W. N. et al., 2003. "Governance for Sustainability: Towards A 'Thick' Understanding of Environmental Decision Making", *Environment and Planning A*, **35** (6): 1095–1110.
- Bruff, G. E. dan A. Wood, 2000. "Local sustainable Development: Land-Use Planning's Contribution to Modern Local Government", *Journal of Environmental Planning and Management*, **43** (4):519–539.
- Bulkeley, H. dan Michele M. Betsill, 2005. "Rethinking Sustainable Cities: Multilevel Governance and the 'Urban' Politics of Climate Change", *Environmental Politics*, **14** (1): 42–63.
- Camagni, R. et al., 1998. "Towards sustainable city policy: an economy environment technology nexus", *Ecological Economics*, **24** (1):103-118.
- Counsell, D., 1998. "Sustainable development and structure plans in England and Wales: a review of current practice", *Journal of Environmental Planning and Management*, **41** (2):177–194.
- Cox, K. R., 2001. "Territoriality, politics and the 'urban'", *Political Geography*, **20** (6):745–762.
- Dou, Xiangsheng, et al., 2013. "Ecological Strategy of City Sustainable Development", *APCBEE Procedia*, **5** (2013):429-434.

- El Ghorab, H. K. dan H. A. Shalaby, 2016. Eco and Green cities as new approaches for planning and developing cities in Egypt, *Alexandria Engineering Journal*, **55** (1): 495-503.
- Keivani, R. 2010. "A review of the main challenges to urban sustainability", *International Journal of Urban Sustainable Development*, **1** (1-2):5-16.
- Kenworthy, J. R., 2006. "The eco-city: Ten key transport and planning dimensions for sustainable city development", *Environment and Urbanization*, **18** (1):67-85.
- Onishi, A., Cao, X., Ito, T., Shi, F., & Imura, H., 2010. "Evaluating the potential for urban heat-island mitigation by greening parking lots", *Urban Forestry & Urban Greening*, **9** (4): 323-332.
- Pankaja, M. S. dan H. N. Nagendra, 2015. "Green City Concept-As New Paradigm in Urban Planning", *The International Journal of Engineering and Science*, **4** (10):55-60.
- Ponte, Stefano, 2019. "Green Capitalism and Unjust Sustainabilities", *SAMFUNDSØKONOMEN*, **4** (2019):102-108.
- Roseland, Mark, 1997. "Dimensions of the Eco-City", *Cities*, **14** (4):197-202.
- Shaw, D, 2004. "Local Development Documents: The Missing Spatial Dimension of Community Strategies?", *Town and Country Planning*, **73** (1):16-28.

Paper Konferensi

- Ayarkwa, J. et al., 2017. "Factors affecting the implementation of sustainable construction in Ghana: the architect's perspective", dalam 6th International Conference on Infrastructure Development in Africa, 12-14 April 2017. Ghana: Kwame Nkrumah University of Science and Technology.

Darko, A., et al., 2018. "Benefits of green building: a literature review", dalam Royal Institution of Chartered Surveyors (RICS) Cobra Conference, 23-24 April 2018. London: Royal Institution of Chartered Surveyors.

Elboshy, B. et al., 2015. "Proposed sustainability indicators framework for Egyptian cities", dalam International Conference on Innovative and Sustainable Architecture, 23-24 Juli 2015. Newcastle: Newcastle University.

Undang-Undang

Peraturan Daerah Kota Surabaya Nomor 7 Tahun 2002
tentang Pengelolaan Ruang Terbuka Hijau. Surabaya:
Pemerintah Kota.

Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat
Nomor 2 Tahun 2015. Jakarta: Kementerian Pekerjaan
Umum dan Perumahan Rakyat.

Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang.
Jakarta: Kementerian Sekretariat Negara.

Report Tahunan

World Bank, 2013. Building Sustainability in an Urbanizing World:
A Partnership Report.

Working Paper

UNU-WIDER, 2015. "Research Brief Supporting Design of Green
Cities", WIDER Working Paper No. 051.

Artikel Daring

Arofat, 2022. "Peta Kota Surabaya" [daring]. dalam <https://sekolahnesia.com/peta-surabaya/> [diakses 6 Juni 2021].

Pemerintah Kota Surabaya, 2019. "Pemkot Surabaya targetkan Surabaya zero kawasan kumuh" [daring]. Dalam <https://www.surabaya.go.id/id/berita/51969/pemkot-surabaya-targetkan-surab> [diakses 5 April 2022].

Pemerintah Kota Surabaya, 2021. "Daftar Prestasi Surabaya Tiap Tahun" [daring]. Dalam <https://www.surabaya.go.id/id/page/0/49215/penghargaan> [diakses 26 Maret 2021].

Antara Jatim, 2022. "Ruang terbuka hijau di Kota Surabaya capai 22 persen" [daring]. Dalam <https://jatim.antaranews.com> [diakses 30 Mei 2022].

Radar Surabaya, 2020. "Taman di Surabaya Sudah 21,99 Persen Luas Kota" [daring]. Dalam <https://radarsurabaya.jawapos.com/jatim/20/12/2020/taman-di-surabaya-sudah-2199-persen-luas-kota/> [diakses 10 Juni 2021].

Ratnasari, Yuliana, 2017. "Kota Surabaya Dianugerahi Penghargaan Global Green City dari PBB" [daring]. dalam <https://tirto.id/kota-surabaya-dianugerahi-penghargaan-global-green-city-dari-pbb-cztR> [diakses 15 Maret 2020].

United Nations, 2015. "The UN Sustainable Development Goals" [daring]. Dalam <http://www.un.org/sustainabledevelopment/summit/> [diakses 15 Januari 2018].

Wawancara

Khotijah, Siti, 2022. "Warga Surabaya yang Bekerja sebagai Guru SMA, diwawancara oleh Hesti dan Natali, 27 April 2022.

Kusumawati, Febrina, 2022. “Kepala Bapeko Surabaya”,
diwawancara oleh Aisyah, 2 Juni 2022.

Mutholib, Abdul, 2022. “Ketua RT di Kelurahan Morokrembangan”,
diwawancara oleh Hesti dan Natali, 28 April 2022.

Supriyatin, 2022. “Pegawai Swasta Pengguna Suroboyo Bus”,
diwawancara oleh Hesti, 30 April 2022.

*Implementation of Green City Surabaya: Overcoming Challenges
of Local-Global and Green Capitalism Development*