

Institutional arrangement to Achieve Equitable TOD (Study Case: Surabaya)

Dinas Perhubungan – Department of Transport [PB1]

Can you explain about your/your institution's role and responsibility, and how are you involved in TOD development in Surabaya?

Dapatkah anda menjelaskan mengenai peran dan tugas anda (institusi anda), dan bagaimana anda terlibat dalam pembangunan berbasis transit/TOD di Surabaya?

Department of Transportation is responsible to formulate regulations or policies on public transport in Surabaya, in this case the AMC project (in the form of tram and monorail), especially under the Public Transport Division. The tram project will be realized first because it is financially more feasible. We coordinate with the Ministry of Transportation and PT. KAI as operator. In the year 2014 ago, we have signed Cooperation Agreement in preparation for the construction of tram with the national government and PT. KAI as transport operator. The central government acts as funder the AMC construction, the municipality prepares technical studies, environmental impact analysis and provide land. Then PT. KAI as the AMC operator as well as the land owner around the depot tram and railway. However, due to the sudden decision from the national government to reduce funds, we are currently preparing a project tender for the private sector to finance the project. The plan is that we work with a team of experts consists of academic representatives from several universities to discuss and formulate mechanisms and criteria for public tender. The assessment of the public tender will also be conducted by this expert team. Based on the previously planned public tender, many investors are interested in this project, so most likely they only have to adjust the cost and agreements.

The municipality has compiled a feasibility study of tram development and TOD which was assisted by Hansen Partnership (Australia) using the study grant from World Bank. We have also prepared AMC facility which will be integrated with existing public transport as feeder. There is a park and ride building that has been provided at some potential station point (later will be developed as TOD) that is in Mayjen Sungkono, in which the private vehicle users can park their vehicles here, to change (shifting) to AMC.

Dinas Perhubungan mempunyai tugas untuk memformulasikan regulasi atau kebijakan mengenai angkutan publik di Surabaya, dalam hal ini proyek AMC (berupa trem dan monorail), khususnya di Bidang Angkutan. Proyek trem akan direalisasikan terlebih dahulu karena lebih terjangkau. Kami berkoordinasi dengan Kementerian Perhubungan dan PT. KAI sebagai operator. Pada tahun 2014 yang lalu, pihak pemkot dengan pemerintah pusat serta PT. KAI membuat Perjanjian Kerjasama dalam rangka persiapan pembangunan tram. Pemerintah pusat berperan sebagai penyedia dana dari APBN, pemerintah kota menyiapkan kajian teknis, amdal dan penyiapan lahan. Kemudian PT. KAI sebagai operator tram dan LRT serta menyiapkan lahan di sekitar depo tram. Namun, karena adanya pengurangan dana, maka kami saat ini sedang menyusun persiapan beauty contest untuk melakukan lelang kepada pihak swasta untuk membiayai proyek ini. Rencananya, kami bekerjasama dengan tim ahli yang terdiri dari perwakilan akademisi dari beberapa perguruan tinggi terkait mekanisme dan kriterianya, dan yang melakukan penilaian (assessment) beauty contest adalah tim ahli tersebut. Berdasarkan beauty contest yang sempat direncanakan beberapa tahun lalu, banyak yang tertarik dalam proses tender ini, jadi kemungkinan besar hanya harus menyesuaikan terkait besaran dan perjanjiannya.

Pemerintah kota sudah menyusun kajian teknis tram dan TOD yang pada saat itu dibantu oleh Hansen Partnership (Australia) dengan sumber pembiayaan dari World Bank. Kami juga sudah menyiapkan fasilitas AMC yang nantinya akan diintegrasikan dengan angkutan umum yang ada

sebagai feeder. Ada gedung park and ride yang sudah disediakan di beberapa titik potensial stasiun (nantinya akan dikembangkan sebagai TOD) yaitu di Mayjen Sungkono yang nantinya pengguna kendaraan pribadi bisa memarkirkan kendaraannya untuk kemudian menggunakan (shifting) AMC.

Is there any specific rules or scheme in the current TOD regulation in regard to increase benefit of TOD for the communities (particularly the low income)?

Apakah terdapat peraturan atau kebijakan terkait TOD yang berkaitan dengan kepentingan masyarakat/komunitas, terutama masyarakat berpenghasilan rendah/MBR?

For the community, especially the low income, we (along with national government) have prepared the budget allocation for AMC subsidies. However, we have not yet come to classify the form of subsidy to particular community groups, but we are sure that there will be subsidy. The ticketing mechanism will adopt the concept of e-ticketing, but it will be implemented gradually, step by step.

Untuk masyarakat terutama menengah ke bawah pemerintah kota telah mempersiapkan alokasi dana untuk subsidi ongkos AMC. Namun, kami belum sampai pada mengklasifikasikan bentuk subsidi tersebut kepada beberapa kelompok masyarakat, yang jelas pasti ada subsidi. Namun, bentuk ticketing akan dalam bentuk elektronik ticketing namun akan diimplementasikan secara bertahap.

How the principle of equitable or fair TOD are depicted in the current TOD strategies?

Bagaimanakah konsep pembangunan yang berkeadilan tercermin dalam regulasi atau peraturan terkait dengan TOD, transportasi publik dan guna lahan di Surabaya?

As far as we know, the selection of transit stops and TOD location considers the integration with the adjacent *kampung*. This is very relevant to the development of the tram in Surabaya, since many pass through the old township and *kampung* of Surabaya, because the principle of this tram construction is the reactivation of the old tram and also the preservation and promotion of cultural heritage and settlement in Surabaya. But, since Mayor Tri Rismharini is committed on pro-poor regulation, so it seems that all public projects run by the municipality will definitely consider the low income communities. We will soon inaugurate Suroboyo bus (while waiting for AMC development) which will be free of charge for some periods. Passengers are only required to pay using plastic bottle waste. So I think this idea is a proof of our (and our Mayor) commitment on pro-poor and pro-environment.

Sejauh yang kami ketahui dan, penetapan lokasi stasiun dan pemberhentian dan TOD ini mempertimbangkan integrasi dengan kampung yang ada di sekitarnya. Hal ini sangat relevan dengan pembangunan trem di Surabaya, karena banyak melewati daerah perkampungan lama di kota Surabaya, karena prinsip dari pembangunan trem ini adalah reaktivasi trem lama dan juga upaya pelestarian dan promosi cagar budaya dan perkampungan yang ada di Surabaya. Namun pada prinsipnya bu Walikota ini orangnya sangat pro-rakyat, jadi sepertinya semua proyek publik yang dijalankan pasti akan mempertimbangkan masyarakat kecil. Sebentar lagi juga akan diresmikan Suroboyo bus sembari menunggu pembangunan AMC, dan rencananya pada beberapa periode akan digratiskan. Penumpang hanya diwajibkan untuk membayar menggunakan sampah plastic. Jadi saya rasa ide ini adalah bentuk komitmen kami dan ibu walikota yang pro-rakyat kecil dan pro-lingkungan.

How private sectors are involved in the development planning of the transit area?

Bagaimana pihak swasta dilibatkan dalam rencana pembangunan disekitr jalur AMC?

The most visible and potential private sectors here might come from PT. KAI and private lyn operators. Since lyn will be integrated public transport feeder that serves neighborhood scale mobility. Despite the old, insufficient condition of lyn, not to mention its irregular service which made it unreliable as a public transport, we will coordinate with the lyn operator in this integration plan. Currently we are doing socialization to lyn operators. If the tram is operated by the private sector and PT. KAI, then we also need to coordinate the issue of ticket fees. We will definitely prioritize the affordability of transport fare to be able to serve all groups of community. The allocation fund for subsidies will also be prepared, but it can be implemented if the AMC construction starts.

Pihak swasta yang terlihat dan potensial saat ini ya dari KAI dan operator lyn. Karena lyn juga akan diintegrasikan dalam AMC sebagai public transport feeder yang melayani pergerakan skala lebih kecil. Jadi, kami juga akan berkoordinasi dengan operator lyn dalam rencana integrasi ini. Saat ini yang kami lakukan sosialisasi kepada operator lyn.

Apabila tram ini dioperasikan oleh swasta dan PT. KAI, maka kami juga perlu untuk mengkoordinasikan masalah biaya tiket. Kami juga pasti memprioritaskan supaya tiket dapat terjangkau oleh masyarakat seluruh kalangan. Dana alokasi untuk subsidi juga akan dipersiapkan, namun itu setelah semua pembiayaan dan pembangunan telah siap.

How communities, community-based organization or NGOs are involved in the development surrounding the transit area?

Bagaimana masyarakat atau organisasi non-profit/berbasis komunitas dilibatkan dalam pembangunan di sekitar transit?

The citizen were involved in the feasibility study of AMC, in the form of public consultation. We also tried to identify the existing conditions in potential areas of the AMC route from the residents living in the area. This is conducted as obligatory from national regulation of community involvement and participation in general and in terms of spatial plan formulation. Thus, the public consultation, Focus Group Discussion are undeniably important to be conducted before and during the project implementation stage to gain corporation and trust between government and the community (particularly the residents living in the transit area).

Pada saat pelaksanaan kajian teknis penetapan rute AMC dan sebagainya, masyarakat dilibatkan dalam proses sosialisasi dan kami juga mencoba mengidentifikasi kondisi eksisting di daerah potensial rute AMC melalui masyarakat. Hal ini juga sesuai dengan peraturan perundangan pusat mengenai Keterlibatan dan peran serta masyarakat dan juga dalam penataan ruang, sehingga proses konsultasi public, sosialisasi, dan FGD mutlak harus dilaksanakan sebelum dan selama pembangunan untuk membangun kerjasama dan kepercayaan antara pemerintah seluruh stakeholder pembangunan dengan masyarakat, terutama masyarakat di sekitar Kawasan transit yang akan dikembangkan.

Is there any specific regulations and/or institution/agency to control and monitor public transport fare to be affordable for the low income?

Saat ini, apakah terdapat kebijakan atau institusi/agensi khusus yang mengawasi dan mengontrol tarif AMC?

There is no specific organization or agency that regulates cost affordability. So far the obligation regarding it is managed within our duty (Mayor Regulation No. 60 of 2016) stating that public transport tariff formulation and management is under the authority of the Surabaya Department of Transportation. Later, it may be possible to reform the public transport organization structure in Surabaya to be more integrated between the AMC, lyn and city bus gradually so that can improve local mobility in a more comfortable way. Tariff formulation is also determined by considering analysis of willingness to pay from the community, so it will remain affordable.

Belum ada organisasi atau agensi khusus yang mengawasi mengenai keterjangkauan biaya. Namun, sejauh ini kewajiban mengenai hal tersebut sesuai dengan tugas pokok fungsi kami sesuai Peraturan Walikota Surabaya No 60 Tahun 2016 tentang Pembentukan dan Susunan Perangkat Daerah Kota Surabaya perumusan tarif angkutan umum di dalam kota ada di bawah otoritas Dinas Perhubungan Kota Surabaya. Nantinya, mungkin akan dilakukan reformasi struktur organisasi angkutan publik di Surabaya supaya lebih terintegrasi antara AMC, angkutan kota dan bis Kota secara bertahap supaya mobilisasi lebih nyaman. Perumusan tariff juga ditetapkan dengan mempertimbangkan willingness to pay dari masyarakat, sehingga tarif dapat tetap terjangkau.

What are the barriers to implement equitable TOD (affordable transport fare)?

Apakah kendala dalam proses implementasi TOD yang berkeadilan (penyediaan tarif terjangkau, perumahan terjangkau, dan fasilitas publik)?

We strive to comply with Government Regulation No. 74/2014 that every passenger or personal transportation must be registered in a legal entity or law agency / cooperative. Currently not all fleets of lyn are registered under legal entity, we continue to socialize the regulation and coordinate with lyn operators to immediately register their fleet. We even facilitate through the lyn's legal entity or cooperative. However, the problem is currently there are not many lyn's owner/operator who has registered their vehicle. They are still not willing to manage and they are worried if the profit from the lyn operation will not go into their pockets. They bought the lyn vehicles using their own money as long-term capital. if they join the registration, the ownership will be transferred to the municipal authorities. This is considered to be disadvantageous for the lyn operator. In fact, if the city transport registered under a formal legal entity (cooperation), they are more likely to be maintained receive operational subsidy under local government's budget.

Regarding transit-based development, also well-known as TOD this concept is more focusing on the spatial aspect. In term of this honestly, we have not done much coordination with the spatial planning. We are still focusing on preparing the tender process of AMC and its construction. Currently, the synchronization between spatial planning and transportation is still lacking, but it seems that the City's spatial plan already includes AMC route plan and the spatial development concept surrounding the transit area. If we can compare with Jakarta TOD, we are still very far in progress because they already have PT. MRT as management agency.

Ini kami upayakan sesuai dengan Peraturan Pemerintah Nomor 74/2014 bahwa setiap angkutan penumpang ataupun barang milik perseorangan harus didaftarkan dalam badan hukum/koperasi. Saat ini belum semua armada lyn terdaftar dibawah badan hukum, kami terus mensosialisasikan peraturan tersebut dan berkoordinasi dengan operator lyn untuk segera mendaftarkan armadanya, bahkan memfasilitasi dengan keberadaan legal entity/cooperative."Namun, permasalahannya saat ini belum banyak pengusaha angkutan umum yang mendaftarkan angkutannya, mereka masih belum rela untuk dimanage dan mereka mengkhawatirkan apabila keuntungan dari operasi angkutan umum ini tidak akan masuk ke kantong mereka. Mereka kan membeli mobil mikrolet itu menggunakan uang mereka sendiri. Apabila teregistrasi, maka kepemilikan akan dipindahkan atas nama Pemerintah Kota. Padahal, apabila angkutan kota

terdaftar dalam badan hukum formal akan teridentifikasi dibawah Dinas Koperasi, akan mempermudah pemeliharaan dari pemkot dan kemungkinan mendapatkan subsidi operasional.

Apabila terkait dengan pengembangan kawasan berbasis transit atau yang lebih keren disebut TOD ini sebenarnya lebih ke tata ruang ya. Dan kami saat ini memang belum banyak koordinasi dengan pihak tata ruang. Kami masih fokus pada pelaksanaan proyek pembangunan angkutan massalnya. Saat ini memang bentuk sinkronisasi antara tata ruang dan transportasi masih belum banyak dilakukan, namun sepertinya di tata ruang sudah ada memasukkan muatan AMC dan koridor pengembangannya. Apabila dibandingkan dengan DKI Jakarta, kita masih sangat jauh karena mereka sudah ada PT. MRT, sedangkan kita belum sampai kesana.

What is your interests and motivations in TOD development?

Apakah motivasi dan kepentingan anda/institusi anda dalam pembangunan di sekitar transit?

We look forward to work with the private sector to realize this AMC project. Our goal is to provide reliable and comfortable public transportation, which can reduce private vehicles usage and city traffic in Surabaya. In addition, we also hope that people from all economic groups can enjoy this facility without exception. Align with our organisational vision to establish a reliable, comfortable public transport, our concern on tariff formulation hopefully can guarantee our purpose to provide affordable public transport. We are committed to provide the best public transport service for all range of communities. Our Mayor has also committed to provide affordable public transport, one of the example is to implement free-tariff's Suroboyo bus. Instead, passengers are allowed to pay with used-plastic bottle. This formulation is prepared to be executed in the near future, before we can formulate the real tariff for Suroboyo bus.

Kami mengharapkan dengan adanya AMC ini, kami bisa bekerjasama dengan swasta untuk merealisasikan proyek AMC. Tujuan kami adalah untuk mewujudkan transportasi publik yang nyaman dan masyarakat dapat mengurangi penggunaan kendaraan pribadi dan mengurangi kemacetan di Surabaya. Selain itu, kami juga berharap masyarakat dari semua golongan ekonomi dapat menikmati fasilitas ini tanpa terkecuali. Sesuai dengan fungsi dan tujuan Dinas Perhubungan, maka pertimbangan untuk merumuskan tarif diharapkan akan menjadi jaminan agar transportasi publik dapat dirasakan oleh semua kalangan. Kami berkomitmen untuk memberikan pelayanan/servis transportasi publik yang nyaman, memadai, . Ibu walikota sendiri juga sangat berkomitmen untuk menyediakan moda transportasi publik yang murah untuk semua kalangan, contohnya dengan menetapkan tarif Suroboyo bus secara gratis, penumpang cukup membayar dengan memberikan bekas plastik botol minum. Ini sedang diujicobakan, sebelum akhirnya ada formulasi tepat untuk tarif Suroboyo bus. Suroboyo bus ini juga merupakan salah satu moda sementara sembari menunggu dibangunnya AMC.

What is the conditions and barriers to implement formal regulations (amalgamation of public transport operator, fare regulator agency, fare adjustment formula, concession subsidy) as public transport development incentive in Surabaya?

Bagaimana peluang dan kendala dalam mengadopsi peraturan dan insentif dalam kebijakan pengembangan transportasi publik di Surabaya?

Amalgamation of public transport operator: Related to the reorganization, the most important thing now is how to attract private operators to cooperate with the local government finance this funding. So the recommendation to integrate transit operators under one agency is possible, and of course it should be complemented with prior formal agreement. Later on, we will coordinate if there will be

discussion regarding the operation and role of each responsibility. However, since the public transport organizations have not been integrated yet, as urban transport (lyn) are still owned by private/individual owners. Currently we attempt to socialize the lyn owners/operators to register their vehicle, and we will consider if this organisation will be formed as public transport consortium combined with PT. KAI (as AMC operators). The obstacles of providing affordable fare also come from the urgency to adopt integrated fare (between current public transport and planned AMC), so that the subsidy process can be done more easily after the (integrated) public transport agency is created. However, integration of transport operators under one agency will, tariffs subsidy process can be done more easily.

Public transport fare regulator agency: Difficult to adopt in the near future, but maybe after the AMC is operated. Considering that public organizational arrangements are highly depend on the political decision and related (national) regulation and policy. However, we often held discussion and coordination with the current public transport operator and expert from universities before determining public transport fare. The transport fare regulator are efficiently managed under our authority. This kind of decision will not come onl from us but also from PT. KAI and lyn operators, also with higher decision maker and regulator from Ministry of Transport, city council, as it requires special financial allocation for this new agencies.

Fare Adjustment Formula : Difficult to adopt, since the price cap had been determined (by the Mayor Regulation) at the lowest level. If the adjusted fares are determined below the price cap, it will increase financial burden for both the operator and government. To anticipate fraud in tariff, we imposed sanctions in for lyn's operator. If the driver is seen or caught (by Department of Transport official) forcing passengers to pay higer tarrifs above the regulated fare, then the driver will be given a warning. If this keeps repeating, consequently the public transport route license will be revoked. However, the problem is we dont have any effective methods to monitor the implementation of this regulation. We still rely on our officers or report from pessangers. So the existing regulations can not be implemented efficiently.

Concession subsidy: It seems like such a policy is very likely to be applied. Related subsidies as far as will be prepared from the national and local government budget. There is actually a special transport fare rate of 50% for students who use uniforms. Extending subsity for bigger groups of transi idersshould be discussed with the other public authority and the City Council. Prior integration of multi-modal public transport should be done beforehand to adopt this scheme. Smart ticketing (personal integrated ticketing system) will be used in the public transit system. Currently, we already applied free-online public transport application (Suroboyo Bus programme called "Go-Bis" and "Go-Parkir". Such a catchy name, isn't it? These two applications can be downloaded through Google Play now, which are real-time information for Suroboyo bus transit riders and real time information on public parking space (managed by the municipality) for motor vehicle users . These app will be launched next year on 2018, and hopefully this will become significant starting foundations on providing best service towards more integrated public transport system in Surabaya.

TOD Groups/Manager: Regarding this matter, considering the project has not been implemented, the related discussion seems to be far from the current state. However, considering this TOD is more about development of the area around the AMC transit stops, it is likely to be more in line with the functions of the BAPPEDA, especially under the Spatial Plannig Division. But the development of the area also depends on the mode of transportation, so maybe it is not more suitable if it is formed like a team, rather than appointing one persong as a manager in charge.

The most urgent constraints at this time are project financing and also the uncertainty of the central government, even though we have signed a Cooperation Agreement contract even though it does not specify the value. But this has a huge impact on the project continuity. The other problematic issue is the long progress of lyn's registration under legal entity/cooperation. It might be because of the lack of public hearing . It is because the lyn vehicle will become our assets, while the vehicle is originally bought by the operators. We set deadline for the lyn's operator to register their vehicle, by providing disincentive, by revoking their operational licence. In addition, the taxes levied for the unregistered lyn will also be more expensive.

Integrasi Institusi: Terkait reorganisasi, yang terpenting sekarang adalah bagaimana menarik pihak swasta untuk bekerjasama dengan pemkot membiayai pendanaan ini. Jadi masukan untuk mengintegrasikan operator transit dalam satu agensi sangat memungkinkan, dengan adanya perjanjian tentunya. Nantinya, kami akan melakukan koordinasi jika perlu ada perjanjian mengenai operasi dan peran tanggung jawab masing-masing. Namun, karena organisasi transportasi publik belum terintegrasi, seperti angkutan kota masih dimiliki oleh perseorangan. Saat ini sedang diusahakan kepada pemilik angkutan umum untuk mendaftarkan modanya untuk nantinya dipertimbangkan apabila ada bentuk konsorsium angkutan publik di Surabaya dan nantinya bisa digabungkan dengan PT. KAI. Untuk pembentukan agensi khusus untuk meregulasi, sepertinya sangat jauh dan agak susah. Karena ini menyangkut kepentingan pihak banyak keputusan tidak bisa hanya dari kami tapi juga dari PT. KAI dan operator lyn, juga persetujuan dari dewan, karena membutuhkan dana alokasi khusus untuk pembentukan agensi baru. Yang jelas apabila ada integrasi operator transportasi dalam satu payung, maka penentuan tarif secara terintegrasi sehingga proses subsidi dapat dilakukan lebih mudah, yaitu melakukan manajemen angkutan penumpang publik dibawah satu badan integrasi.

Agensi regulator tarif transportasi publik: Susah untuk diterapkan terutama dalam waktu dekat, mungkin nanti setelah dioperasikannya AMC. Mengingat struktural dari organisasi dan agensi publik ini bergantung pada keputusan politis, khususnya komitmen dari kepala daerah serta peraturan yang lebih tinggi yaitu pemerintah pusat. Namun, kami biasanya juga berdiskusi dan koordinasi dengan operator ln, operator – operator transportasi publik yang lain serta tim ahli dari universitas di Surabaya dan Jawa Timur dalam menentukan tarif transportasi massal. Sejauh ini, tugas terkait itu masih dapat dimanage dengan baik oleh Departemen Perhubungan. Keputusan seperti ini tidak hanya akan keluar dari kami tetapi juga dari PT. KAI dan operator lain, serta bergantung pada Kementerian Perhubungan, DPRD, dan kesepakatan dengan PT. KAI selaku operator dan instansi lainnya.

Formulasi tarif transportasi publik: Sulit untuk diterapkan, karena selama ini tarif sudah dibatasi dengan mempertimbangkan hal tersebut (melalui peraturan walikota) dan itu sudah dipertimbangkan berdasarkan subsidi yang dapat diberikan oleh pemerintah Kota. Apabila harga yang dihasilkan berada di bawah harga yang ditetapkan melalui peraturan walikota tersebut, maka ditakutkan biayanya tidak dapat meng-cover biaya operasional moda dan merugikan dari sisi investasi operator. Untuk mengantisipasi kecurangan dalam pemberian tarif, kami memberlakukan sanksi apabila ada penyalahgunaan penetapan tarif kendaraan umum dalam bentuk peringatan dan pemberhentian izin operasi/izin rute. Apabila sopir terlihat atau tertangkap oleh petugas kami dari Departemen Perhubungan memaksa penumpang untuk membayar lebih dari ketentuan, maka akan diberikan peringatan. Apabila terus berulang, maka izin operasi akan dicabut. Tapi, kami punya masalah karena metode monitoring yang sekarang berjalan belum efisien, jadi kami masih bergantung pada petugas kami atau adanya penumpang yang melapor.

Jadi peraturan yang ada belum bisa terlaksana dengan efisien.

Subsidi tarif: Sepertinya kebijakan seperti itu sangat mungkin untuk diterapkan. Terkait subsidi sejauh akan disiapkan dari APBD pemerintah kota. Saat ini, untuk angkutan umum sebenarnya sudah ada tarif khusus 50% untuk pelajar yang menggunakan seragam. Namun untuk mengembangkan ini kepada grup masyarakat yang lebih besar seperti masyarakat MBR, lansia, dan lainnya ini perlu disesuaikan dengan budget dari pemkot, dan ini erat kaitannya dengan legalisasi dengan DPRD. Untuk melakukan ini, perlu dibentuk suatu agensi yang mengintegrasikan beberapa operator transportasi publik. Untuk itu, moda lyn harus didaftarkan secara formal. Jika ini dapat dilakukan, maka pemberian subsidi akan lebih mudah. Selain, itu smart-ticketing yang terpadu juga direncanakan dalam operasional AMC ini. Saat ini, kita sedang membangun platform online berupa app yang namanya Go-bis dan Go-Parkir. Namanya menarik ya? Hehehe. Jadi ini akan memberikan real-time tentang lokasi Suroboyo bus dan halte terdekat dari posisi pengguna hp, dan juga memberikan informasi real-time parkir yang tersedia di lokasi parkir yang dikelola oleh Pemkot. Rencananya aplikasi ini akan dilaunching di 2018, dan semoga ini bisa menjadi upaya signifikan dalam memberikan pelayanan terbaik dan terintegrasi di bidang transportasi publik di Surabaya.

TOD Groups/manager: Terkait hal ini, mengingat proyek belum dilaksanakan, maka pembicaraan terkait ini sepertinya masih jauh. Namun, mengingat TOD ini lebih ke pengembangan kawasan di sekitar kawasan halte dan stasiun AMC, maka kemungkinan akan lebih sesuai dengan fungsi dari BAPPEDA Kota, terutama di Bagian Tata Ruangnya. Tapi pengembangan kawasan kan juga bergantung pada moda transportasinya, jadi mungkin apa tidak lebih sesuai jika dibentuk seperti tim begitu, daripada manager kan biasanya satu orang.

Yang menjadi kendala paling mendesak saat ini adalah pembiayaan proyek dan juga ketidakpastian pemerintah pusat, padahal kami sudah menandatangani kontrak Perjanjian Kerjasama walaupun tidak menetapkan nilainya. Namun hal ini berdampak sangat besar terhadap kelancaran proyek. Lainnya, yang itu tadi saya sampaikan masih belum banyak yang terdaftar dalam koperasi atau badan hukum sehingga susah untuk dikelola dan diberikan subsidi dari pemerintah. Ya mungkin juga ini karena kurangnya sosialisasi atau pemantauan secara berkala tentang implementasi peraturan ini. Dan kami juga sering menetapkan tenggat waktu kepada pemilik mikrolet itu, untuk cepat mendaftarkan kendaraannya. Kami juga telah menerbitkan kebijakan bagi operator ly yang belum juga mendaftarkan kendaraannya di bawah badan hukum atau koperasi yang resmi, nanti akan dihentikan perpanjangan izin operasional rute dan STNKnya. Selain itu, pajak yang ditetapkan bagi lyn yang belum terdaftar juga akan lebih mahal. Hal ini mungkin terjadi karena mereka tidak ingin dirugikan karena mobil lyn itu milik mereka pribadi.

What should be done and improved in order to induce the concept of equitable TOD in Surabaya?

Apa yang harus dilakukan dan ditingkatkan untuk merangsang penyediaan fasilitas disekitar area transit dalam rangka mencapai TOD yang berkeadilan di Surabaya?

Currently, what needs to be prioritized is how to accelerate cooperation with the academics as a kind of advocacy in the framework of beauty contest. Currently we are intensively coordinating with academics in the form of meetings in order to equate framing in order to formulate policies related to the mechanism and factor of the evaluation for the public tender for private parties to be able to

finance this project. This requires an official agreement and coordination to be fostered between the municipal government, private parties and experts for assessment of public tender so that project development can be accelerated and in accordance with our goals and targets. In addition, we also accelerating to coordinate with legal entities and public transport cooperatives to urge lyn operator to register their fleets so that the process of integrase of lyn into an AMC feeder can be realized.

Saat ini yang perlu diprioritaskan adalah bagaimana mempercepat kerjasama dengan pihak akademisi sebagai semacam advokat dalam rangka beauty contest. Saat ini kami sedang intens melakukan koordinasi dalam bentuk pertemuan dengan pihak akademisi dalam rangka penyamaan framing dalam rangka merumuskan kebijakan terkait mekanisme dan factor penilaian pihak swasta untuk dapat membiayai proyek ini. Hal ini butuh adanya perjanjian secara resmi dan koordinasi yang harus dibina antara pemerintah kota, pihak swasta dan tenaga ahli untuk assessment beauty contest agar pembangunan proyek dapat dipercepat dan sesuai dengan tujuan dan target. Selain itu, kami juga berusaha berkoordinasi dengan badan hokum dan koperasi angkutan umum untuk menghimbau pengusaha angkutan umum untuk mendaftarkan armadanya sehingga proses integrase angkutan umum/lyn menjadi feeder AMC akan dapat direalisasikan.

Institutional Arrangement to Achieve Equitable TOD (Study Case: Surabaya)

Division of Spatial Planning–Surabaya Board of Development Planning (BAPPEDA)
[PB-2]

Can you explain about your/your institution's role and responsibility, and how are you involved in TOD development? How coordination across sectoral and

Dapatkah anda menjelaskan mengenai peran dan tugas anda (institusi anda), dan bagaimana anda terlibat dalam pembangunan berbasis transit/TOD di Surabaya?

Bappeda, especially in the spatial planning division has duty to formulate spatial development surrounding public transit stops, which is conceptualized as TOD. The development strategy around the transit is then integrated into the Spatial Detail Plan in each district. Currently, the preparation of the Detailed Spatial Plan is in the process of legalization to the provincial and national government. One of the blueprint which are in the legalisatio process is Tunjungan District which become the priority area as the CBD, thus potential to be developed as transit developed area as it is passed by the AMC route.

TOD takes into account several sectors,from transportation sector and the development /spatial planning. Related to technical aspect of transport, this tariff formulations is under the authority of the national government (Ministry of Transport) with Surabaya Department of Transport, and later they will cooperate with PT. KAI as the AMC operator. As for us, we have the authority to coordinate spatial planning in the area surrounding transit, roughly speaking we are responsible for spatial planning process, development implementation, and monitoring and evaluation. It is become our consideration to allocate the needs for housing, public facilities, and other kind of land use surrounding the transit area. This land use allocation will be stated in the RDTR in the planned area as the TOD point, for example the TOD planning in Tunjungan is incorporated inTunjungan Detailed Spatial Plan, TOD Joyoboyo will be incorporated within Wonokromo Detailed Spatial Plan. We are also in a consistent coordination with several development sectors such as housing, public works and public works in the construction of public facilities around the transit area, and other services in accordance within our jobs which are stated in Local Regulation (Perda Kota Surabaya). In the future, PT KAI will also be involved in the development of transit area.

Bappeda, khususnya bidang tata ruang mempunyai fungsi untuk merencanakan strategi

pengembangan di sekitar jalur AMC, yang dikonsepsikan dalam TOD. Strategi pembangunan di sekitar transit tersebut kemudian diintegrasikan dalam Rencana Detail Tata Ruang di kawasan tersebut. Saat ini penyusunan RDTR yang sedang dalam proses legalisasi ke pemerintah provinsi dan pemerintah pusat, salah satunya adalah rencana detail kawasan tunjungan yaitu kawasan yang diprioritaskan sebagai CBD dan juga potensial untuk dikembangkan TOD karena dilewati oleh jalur AMC.

Dalam TOD ini kan terdiri dari beberapa sektor ya, yaitu terutama dari sektor transportasi dan pembangunan/tata ruang. Terkait teknis transportasi yang mengurus masalah rencana AMC, armada tarif ini ada di ranah koordinasi antara pemerintah pusat (Kemenhub) dengan Dinas Perhubungan Kota Surabaya, dan nanti akan bekerjasama dengan PT. KAI. Sedangkan kami bertugas untuk mengkoordinasikan rencanatata ruang di kawasan sekitar transit, bisa dibilang kami yang bertanggungjawab atas rencana tata ruang, implementasi pembangunan, monitoring dan evaluasinya termasuk apakah di sekitar titik TOD ini akan dibangun perumahan, fasilitas publik dan guna lahan lain. Karena kami yang bertanggungjawab dalam penyusunan rencana tata ruang di kawasan transit. Ini akan tertuang dalam RDTR di kawasan yang direncanakan sebagai titik TOD itu, misalnya TOD tunjungan termasuk dalam RDTR Tunjungan, TOD Joyoboyo termasuk RDTR Wonokromo. Kami juga mengkoordinasikan beberapa sektor pembangunan seperti perumahan, dinas pekerjaan umum dan dinas pertamanan dalam pembangunan fasilitas publik di sekitar kawasan transit, dan dinas lain sesuai dengan tugas pokok fungsi yang ditentukan Peraturan Daerah.nantinya PT KAI juga akan kami ikut sertakan dalam rencana pembangunan disekitar transit,

Is there any specific rules or scheme in the current TOD regulation to increase the benefit of TOD for the communities (particularly the low income)?

Apakah terdapat peraturan atau kebijakan terkait TOD yang berkaitan dengan kepentingan masyarakat/komunitas, terutama masyarakat berpenghasilan rendah/MBR?

In a World Bank study, some of the recommended policies regarding transit development the Kampung Improvement Program (KIP) ,where kampung will be the "face" of the transit area. This program is planned to be incorporated in the transit development plan along the AMC corridor. Relevant infrastructure such as pedestrian and roads within kampung will be revitalized,the building facade will be adjusted with gradually with the high-density characteristic of transit area. Slowly the area of the village will also be revitalized to be balanced with transit development in the surrounding area. In this case we are also assisted by an assistance team from ITS to mediate coordination between the government and the community in Kampung, so that the program can be targeted and run effectively by collaborating with the local community. This C-KIP program is funded through fiscal grant with assistance from Yayasan Kampung/ Kampung Foundation, representatives from the Kampung community.

Based on the Regulation of the Minister of Agraria and Spatial Plan regarding the TOD Guideline,which states the importance of incorporating balanced-housing ratio. In addition, it also states strategy for developing public facilities such as public plazas, parks, and other public space. In that guideline there is also a determination of incentive to create a cooperation between local government with developer in transit area for developing public needs. It can take example as: bonus zoning in exchange to every provision of public facilities such as plaza, pedestrian, green spaces. The Mayor also strongly pro-poor based development principle, so that each development programs can

provide equitable development. If the pro-poor programme suggested by the community is considered possible to be implemented, then we will strive for it to be implemented.

Dalam studi oleh World Bank, beberapa kebijakan yang diadopsi dalam pengembangan kawasan transit adalah integrasi dengan Kampung Improvement Programme (KIP) dimana kampung akan menjadi “wajah” dari kawasan transit. Program ini yang rencananya akan digabungkan dalam rencana pembangunan transit disekitar koridor AMC. Dimana dalam strategi ini prasarana seperti pedestrian dan jalan di kampung serta muka bangunan akan disesuaikan dengan tema pengembangan kawasan transit. Perlahan-lahan kawasan kampung tersebut juga akan direvitalisasi supaya seimbang dengan pembangunan transit di kawasan sekitarnya. Dalam hal ini kami juga dibantu oleh tim asistensi dari ITS untuk memfasilitasi masyarakat dan menjadi mediasi antara pemerintah dengan masyarakat di kampung sehingga program dapat sesuai sasaran dan berjalan secara efektif dengan berkolaborasi dengan masyarakat setempat. Program KIP komprehensif ini dikemas dalam bentuk bantuan hibah langsung melalui Yayasan Kampung. Tarif dari moda transportasi juga sudah dibatasi dengan Peraturan Walikota.

Berdasarkan Peraturan menteri Agraria dan tata Ruang tentang pedoman pengembangan kawasan berorientasi transit, hal ini juga diatur melalui strategi pembangunan permukiman di wilayah TOD dengan mengadopsi prinsip hunian seimbang. Selain itu, strategi pengembangan fasilitas publik berupa fasilitas penhubung kawasan berupa plaza, taman, dan juga penyediaan ruang terbuka publik dan RT. Dalam pedoman itu juga ada penetapan zona insentif yaitu bentuk kerjasama pemerintah local dengan pengembang dalam mengembangkan kawasan TOD dengan kepentingan publik. Jadi seperti bonus zoning sebagai bentuk pertukaran atas penyediaan fasilitas publik berupa plaza, pedestrian, RTH.

Walikota kami sendiri sangat mengedepankan pembangunan untuk masyarakat kecil sehingga program – program yang dapat memberikan pembangunan yang adil apabila memungkinkan maka pasti diperjuangkan untuk diimplementasikan.

How the principle of equitable or fair TOD are depicted in the current TOD strategies?

Bagaimanakah konsep pembangunan yang berkeadilan tercermin dalam regulasi atau peraturan terkait dengan TOD, transportasi publik dan guna lahan di Surabaya?

To provide affordable transport tariff, the municipality has conducted a feasibility study on AMC potential tariffs, partnering with PT. KAI. This study is considered based on willingness of pay, if I am not mistaken, the actual tariff (without subsidy) is 11000 and 21500 LRT. By allocating some subsidy and concern on willingness to pay, the subsidized tariffs is formulated to be 7000 (tram) and 11000 (LRT), where the subsidy will be allocated from the budget of Surabaya municipality

In the transit area development strategy, as I said earlier that Kampung Programme or KIP will be integrated into the TOD strategy. In addition, the determination of the TOD in Surabaya has considered several socio-economic factor, such as the location of small and medium scale enterprises, especially in the city center which will be passed by the AMC route, in the form of local commodity markets. In addition, TOD has also considered the location of local-scale markets.

Dalam penerapan tarif yang terjangkau, pemerintah kota telah berkoordinasi dengan membuat kajian feasibility study tentang tariff AMC dengan pemerintah pusat dan PT. KAI. Kajian ini dipertimbangkan berdasarkan willingness of pay, kalau tidak salah utk trem, tarif sebenarnya yang harus dibayar adalah 11000 dan LRT 21500. Dengan hasil kajian yang menyebutkan tarif ideal adalah 7000 dan 11000, maka sisanya akan disubsidi oleh Pemerintah Kota Surabaya.

Dalam strategi pengembangan kawasan transit, seperti yang saya sampaikan sebelumnya bahwa KIP akan diintegrasikan dalam strategi TOD. Selain itu, dalam penetapan strategi pengembangan TOD tersebut juga dipertimbangkan ekonomi mikro terutama di daerah pusat kota yang akan dilewati oleh jalur AMC. Selain itu, ada juga pertimbangan dengan keberadaan pasar komoditas local.

How private sectors are involved in the public transit operation, as well as the development surrounding the transit area?

Bagaimana pihak swasta (pengembang perumahan dan property, transit operator) dilibatkan dalam operasional AMC dan pembangunan di sekitar transit? Bagaimana proses koordinasi dengan swasta terkait persiapan pengembangan AMC dan TOD?

We collaborate with the private sector to build commercial and residential building in transit area. Regarding the provision of public open space, every developer is also required to provide open space / plaza as a public-open space that can be accessed by all groups community. This is also regulated in city-scale spatial plan (Rencana Tata Ruang Wilayah Kota) and district-scale Spatial Plan (Rencana detail tata ruang). However, during the transit planning process, we have not involved private sectors such as developers. However, we invite community representatives from the sub-district (kecamatan) which are passed by the AMC network.

Kami bekerjasama dengan pihak swasta dalam rangka pembangunan fasilitas seperti komersial, perumahan yang ada di sekitar transit. Terkait dengan penyediaan ruang terbuka publik setiap pengembang juga diwajibkan untuk menyediakan ruang terbuka/plaza sebagai utilitas bagi masyarakat. Hal ini juga diatur dalam peraturan terkait tata ruang yaitu RTRW dan RDTR. Namun, selama proses perencanaan strategi TOD kami belum melibatkan pihak swasta seperti developer namun kami mengundang perwakilan masyarakat, yaitu setiap kecamatan yang dilewati oleh jalur AMC.

How communities, community-based organization or NGOs are involved in the development surrounding the transit area?

Bagaimana masyarakat atau organisasi non-profit/berbasis komunitas dilibatkan dalam pembangunan di sekitar transit?

The community are involved through public consultation of AMC and transit corridor planning study by World Bank. Representatives the relevant sub-district (*kecamatan*) were involved in the planning process. We tried to compile their expectation, recommendations, and response regarding public transit and Transit oriented development surrounding their neighborhood. The community is important to be involved because those who understand the conditions and priorities are needed by the people in the area where they live.

Here, non-profit organizations are not yet developed much, so the development for public housing for the low income is often provided by state-owned enterprises/BUMN such as PP, Wijaya Karya, etc.

In the World Bank study, Comprehensive Kampung Improvement Programme (C-KIP) was recommended to be integrated within transit development strategies, as Kampung is known as one of socioeconomic icon of Surabaya. Additionally, the building around the neighborhood area will be intensified gradually as an effort for revitalisation, without reducing its endogenous and socio cultural characteristics. This strategy requires the involvement from elements of the community and *Kampung* representatives such as Kampung Foundation and the local neighborhood district (RT /

RW).

Masyarakat dilibatkan dalam proses sosialisasi perencanaan pembangunan AMC dan TOD. Pada saat penyusunan studi dari World Bank, perwakilan dari setiap kecamatan yang dilalui oleh rute AMC dilibatkan dalam proses perencanaan dan perumusan. Kami juga mengadopsi input dan masukan dari masyarakat mengenai apa yang mereka harapkan dengan adanya pembangunan AMC dan TOD ini. Masyarakat penting untuk dilibatkan karena mereka yang paling memahami kondisi dan apa yang prioritas dibutuhkan oleh masyarakat di wilayah tempat tinggalnya.

Organisasi non-profit disini belum terlalu berkembang, jadi pengembangan untuk perumahan sederhana bias anya dari pihak BUMN dan BUMD seperti PP, Wijaya Karya, dsb

Pada rekomendasi dari studi World Bank, ada integrase program perbaikan kampung dengan TOD. Desain kampung sebagai akses menuju kawasan transit akan diintegrasikan dengan program perbaikan kampung yang telah berjalan selama ini sebagai simbol sosio ekonomi dan kebudayaan Kota Surabaya. Selain itu, akan dilakukan pembangunan intensif kampung semacam revitalisasi di kawasan tersebut, namun ini tidak berarti mengurangi unsur karakteristik social budaya kampung. Ini jelas membutuhkan elemen masyarakat dan representative kampung seperti Yayasan Kampung dan ketua RT/RW di kampung setempat.

What are the barriers in the implementation in regard to achieve equitable TOD (affordable transport fare/public housing for low income/public amenities)?

Apakah kendala dalam proses kolaborasi antar aktor (pemerintah, swasta, masyarakat, dll) dalam rangka mencapai TOD yang berkeadilan (penyediaan tarif terjangkau, perumahan terjangkau, dan fasilitas publik)

Equitable concept is still far from the current condition. However, it is still very important and should be considered, especially how to ensure that public transit and its facilities can be easily accessed by all groups of community. Moreover, the equity concept is not (yet) familiar within the development stakeholder. What we know is that development have to consider equity for all groups of income, especially the low-income. In general, transit development requires constant coordination between spatial and transport sector. However, currently the coordination has not yet begun, since the focus is still on the physical construction of the tram and monorail. However, spatial plan in the transit area requires earlier coordination with the transit authority and also the AMC operator. In the spatial planning document, especially in the detailed (district) plan/Rencana Detail Tata Ruang, we can see more detail the development plan of the area around the station or tram stop.

At the moment, we have a problem in the the plan of tram depot reactivation, this becomes the authority of collaboration between PT. KAI, the municipality and the national government. In the case of this reactivation plan there are pros and cons from the local community because they have lived and opened businesses in the area (surrounding the ex tram depot) for decades. However, their status is informal, so whether they want to or not want to be relocated. According to the plan, residents who live in this location will be relocated to Rusunawa in Romokalisari, which become the closest flat that is ready to accommodate such number of families. In the long term, if the Rusunawa in Joyoboyo has been built, they will be given consideration to move again in their original area (near .

Regarding the construction of TOD, so far there have been no barriers in the coordination, but we did not really involve the role of private developers in transit development planning. There are several recommended regulations (from the World Bank study), as well as the Detailed Spatial Plan which emphasizes coordination and framing perception between the government and the private sector. This strategy is important in terms of providing public space, how private developers should adjust

their building design to balance the intensive development surrounding the transit area. This becomes a requirement of building permit which is usually stated in the building permit provisions. We always try to provide open platform or forum to involve community representatives in the potential transit area. This platform enables the community to provide input on policy formulation related with transit development TOD in Surabaya.

Konsep equitable TOD ini masih jauh dari kondisi sekarang. Namun, memang harus diperhatikan mengenai bagaimana fasilitas transportasi umum dan fasilitas penduduknya dapat diakses dan dinikmati oleh seluruh lapisan masyarakat. Selain itu, konsep dari equity ini juga kami masih belum begitu familiar. Yang kami tahu memang pembangunan itu harus mempertimbangkan masyarakat dari segi pendapatan, terutama masyarakat berpendapatan rendah. Secara umum, pengembangan TOD ini kan perlu koordinasi lebih intens antara bidang tata ruang dan transportasi. Namun, saat ini koordinasi ini masih belum terbangun mungkin karena fokus masih pada pembangunan fisik tram dan monorail. Namun, terkait dengan rencana tata ruang perlu koordinasi yang lebih dini dengan otoritas transportasi dan juga operator AMC, karena dalam rencana tata ruang apalagi rencana detailnya, akan terlihat secara lebih rinci pengembangan kawasan di sekitar lokasi stasiun atau halte mau dijadikan apa.

Saat ini permasalahan yang pertama adalah rencana reaktivasi depot tram, ini menjadi kewenang PT. KAI, bekerjasama dengan kami dan difasilitasi pula oleh pemerintah pusat. Dalam hal rencana reaktivasi ini ada pro dan kontra dari masyarakat setempat karena mereka sudah berpuluh-puluh tahun tinggal dan membuka usaha di daerah sana. Namun status mereka informal, jadi mau ataupun tidak mau memang harus ditertibkan. Rencananya, penduduk yang tinggal di lokasi ini akan direlokasi ke Rusunawa Romokalisari, karena saat ini rusun yang siap untuk menampung sejumlah KK yang dipindahkan adalah itu, belum ada lokasi yang lebih dekat lagi. Jangka panjangnya, apabila di kawasan Joyoboyo rusunawa sudah terbangun, akan dipindahkan lagi ke rusun tersebut.

Terkait pembangunan TOD, Sejauh ini belum ada kendala dalam proses koordinasi, namun saat memang kami tidak begitu melibatkan peran developers swasta dalam perencanaan kawasan berbasis transit ini. Ada beberapa regulasi dalam pedoman rekomendasi rencana TOD surabaya (dari World Bank) dan draft RDTR yang membutuhkan koordnasi dan penyamaan persepsi antara pemerintah dan swasta. Terutama soal penyediaan ruang publik dan penyesuaian desain properti supaya mendukung kawasan transit yang biasanya tertuang dalam ketentuan perizinan mendirikan bangunan.

Terkait komunitas, kami selalu berupaya melibatkan representasi dari masyarakat di kawasan potensial TOD untuk dapat memberikan masukan terhadap kebijakan yang diformulasikan terkait dengan pengembangan TOD di Surabaya.

Is there any specific rules/regulations for providing affordable housing from the government or private developers surrounding the transit area?

Apakah terdapat kebijakan peraturan khusus mengenai penyediaan perumahan terjangkau untuk MBR baik oleh pemerintah maupun pengembang perumahan swasta?

Based on Law 1 of 2011 regarding ousing and Resettlement Area, there is an obligatory for balanced residential ratio (1:2:3) for housing developers, which is also stated in the draft of Detailed Spatial Plan document. In addition to that, some revitalisation might occur in several residential area around transit. Currently, the Ministry of Agraria and Spatial Planning has legalized TOD Guideline which states that residential area around transit have to abide the balanced residential

ratio. Sometime ago,

Berdasarkan Undang – Undang Perumahan kalau tidak salah nomor 1 Tahun 2011 terdapat kewajiban untuk hunian berimbang (1:2:3) dan ini juga diintegrasikan dalam draft RDTR kawasan. Selain itu, revitalisasi juga akan dilakukan di beberapa kawasan permukiman di sekitar transit. Saat ini Kementerian ATR juga sedang menyusun pedoman pembangunan TOD, dimana disitu juga dipaparkan bahwa permukiman yang dikembangkan di kawasan transit mengikuti prinsip hunian berimbang. Beberapa waktu yang lalu pemerintah pusat juga sudah meresmikan PP 64/2016 tentang pembangunan perumahan untuk MBR tentang pedoman teknis pembangunan perumahan untuk MBR.

Is there any specific rules/regulations for private developers to provide public facilities for the community (parks, plaza, or pedestrian) near the transit area?

Apakah terdapat kebijakan peraturan khusus mengenai penyediaan fasilitas untuk public (Ruang terbuka public/ruang terbuka hijau) untuk baik oleh pemerintah maupun swasta?

In the process of development permit application, the municipal government in coordination with the developers about the development requirements (provision of utilities, public spaces, parks) using the Spatial Plan/detailed spatial plan document as guidance. For example, in the construction of condominium / apartment, a developer must provide green spaces, parking facilities and others. As for the provision of the public parks and pedestrian are usually constructed from the government budget. Beyond this regulatory framework, private developers can contribute to develop public facilities voluntarily in the form of CSR (school building, health facilities, green space, etc.). CSR is also regulated with national government regulation (i forgot the exact regulation) but it is about social-environmental responsibility of Limited Liability Company. Among many of the CSR programmes, there was a good example of CSR from PT. Telkom (as one of the state-owned enterprises in Indonesia) developed Broadband Learning centre (free-wifi network) in several multi-storey rental flats (rusunawa) in Surabaya. CSR programme (on voluntary basis) are often appreciated by the government, for example Graha Natura Prize achieved by PT. Intiland (a private developer). The developers are often given many incentive, depend on the added value they have given through the CSR programme (for example: ease of building permit process). Another example is from Shell who held *Kampung* revitalisation. However, most CSR have not been integrated with transit development. In the future, the developers will be guided by us to allocate their CSR programme inline with our development programme. Sometimes ago, our city Mayor stressed the importance of directing private developers, to conduct CSR programme based on their surrounding issues and needs, to be synchronized with our development programme. Our Mayor is committed to improve our public service by giving information regarding public facilities/public programme that can be covered through CSR, so that they are inline with the development and they can be used efficiently by public. It will be better that the CSR programme is allocated in their surrounding property/project, so that their surrounding society can receive the benefit of the projects.

CSR Fund can reach almost billion Indonesian Rupiah annually, which are allocated for public programme and facilities, such as Partnership and Community Development Program. This programme can be allocated as low-rates-revolving fund for small and medium scale businesses. Besides, it can be used for developing public facilities (education, environment, and health sector).

Dalam proses permohonan pembangunan oleh swasta, pemerintah kota melakukan koordinasi dengan developers mengenai utilitas apa saja yang harus disediakan oleh swasta dalam setiap satuan unit bangunannya. Misalnya dalam pembangunan fasilitas kondominium/apartment harus

ada fasilitas parker dan lain-lain. Sedangkan untuk penyediaan taman dan pedestrian biasanya dari alokasi anggaran pemerintah. Diluar kewenangan pemerintah ini, pihak swasta dapat terlibat dalam pembangunan fasilitas publik seperti sarana pendidikan, kesehatan dan lingkungan melalui CSR. CSR ini kan sifatnya sukarela, diatur dari Peraturan Pemerintah, tentang kewajiban perseroan terbatas kalau tidak salah. Salah satu contohnya adalah CSR dari Telkom berupa Broadband Learning Centre pada saat itu juga ada MoU dengan Telkom dengan ibu Walikota, lokasinya di beberapa rusunawa di Surabaya. Bentuk CSR dari swasta juga terkadang diapresiasi dalam bentuk penghargaan, seperti dulu Intiland pernah mendapat penghargaan Graha Natura tahun berapa saya lupa, karena komitmennya terhadap kepedulian sosial. Bisa juga insentif, bentuk keringanan perizinan dan itu disesuaikan nilai tambah oleh perusahaan pemberi CSR. Pernah juga pada saat itu Shell juga memberikan bentuk CSR berupa pengembangan kampung di beberapa kampung di Surabaya. Cuman memang belum diintegrasikan saja dengan kawasan TOD. Ke depannya, terkait ini bisa saja akan ada himbauan dari pemerintah kepada swasta untuk mengalokasikan CSRnya kepada titik-titik potensial TOD apabila perlu. Ibu walikota ini sangat berkomitmen dalam program CSR oleh privat. Beberapa tahun yang lalu ibu walikota juga mengupayakan untuk membantu mengarahkan alokasi CSR, baik BUMD atau murni swasta kepada program publik supaya tepat sasaran. Namun, ini pastinya diutamakan dari pengembang yang ada di kawasan itu sendiri ya, karena dampaknya pasti dirasakan lebih besar oleh masyarakat di sekitarnya. Pemerintah kota memberikan data dan informasi mengenai program penyediaan fasilitas publik dari pemerintah yang bisa dibantu oleh dana CSR dari pengembang swasta. Setiap tahunnya, dana CSR di Surabaya bisa mencapai miliaran rupiah dan ini digunakan untuk berbagai program publik, seperti program kemitraan dan bina lingkungan (PKBL). Program kemitraan bisa dalam bentuk dana bergulir berupa kredit bunga rendah kepada usaha kecil dan menengah. Alokasi dana untuk bina lingkungan bisa dialokasikan untuk pembangunan dan perbaikan fasilitas pendidikan, lingkungan, dan kesehatan.

What is your interests and motivations in TOD development?

Apakah motivasi dan kepentingan anda/institusi anda dalam pembangunan di sekitar transit?

Our motivation is to find opportunity of collaboration between us (the municipality) with the private sector, for example commercial housing developers to be able to collaboratively provide public facilities around the transit that can be used by the all groups community comfortably. Because besides being able to reduce the financing burden, this will be a form of better cooperation and coordination between the government, the private sector and the community. Basically, we hope that the construction of the transit can improve economic growth and be beneficial for the community in a sustainable manner.

Motivasi kami adalah bagaimana supaya pemerintah Kota bekerjasama dengan swasta yaitu pengembang perumahan komersial untuk dapat secara kolaboratif menyediakan fasilitas publik disekitar transit yang dapat digunakan masyarakat luas secara nyaman. Karena selain bisa mengurangi beban pembiayaan, ini akan menjadi bentuk kerjasama dan koordinasi yang lebih baik antara pemerintah, swasta dan masyarakat. Pada dasarnya, kami mengharapkan agar pembangunan transit ini bisa meningkatkan perekonomian kota dan bermanfaat bagi masyarakat secara berkelanjutan.

How do you perceive the government policy to oblige private developers for providing affordable housing near transit area?

Bagaimana respon anda terhadap kebijakan pemerintah untuk menyediakan perumahan MBR di sekitar transit?

Actually this is a good effort and also a form enthusiasm from the government, so that the private sector can be actively involved to provide housing needs. As we know that the budget from the government are limited. Any incentive scheme of this regulation can be useful from the government, so that the private sector can also get the benefit from their effort to provide housing for the low income. Additionally, there must be clear law enforcement, since we know that currently, the number of private developers involve in this low income housing provisions are still limited.

Sebenarnya ini adalah upaya dan semangat yang bagus agar pihak swasta dapat secara aktif terlibat dalam pemenuhan kebutuhan perumahan. Karena anggaran dari pemerintah saja kan terbatas. Namun, perlu diketahui juga bahwa ini juga perlu dilengkapi dengan adanya mekanisme insentif yang bisa diberikan dari pemerintah, agar pihak swasta juga sekiranya mendapatkan keuntungan dari aturan itu. Serta harus ada upaya penegakan peraturan yang jelas karena sampai sekarang masih belum banyak pihak swasta yang mematuhi ketentuan tersebut.

What motivates you to provide affordable housing or public facilities for communities near the transit area?

Apa yang memotivasi anda untuk menyediakan perumahan di sekitar kawasan transit?

We have closer authorities in the provision of public facilities from the private developers, since it is part of the spatial planning authority to manage the allocation of public space as basic needs and elements to create livable environment. Public and green space defines how ideal a city for its inhabitants, since it provides space for improving social interaction, as a recreation, esthetical and ecological elements. They are crucial to improve Surabaya's city branding as the center of business, service, and industrial sector. Thus, it is our authority to map/allocate public and green space needs throughout the city. We also coordinate the relevant authority to ensure that public space provision (using the municipality's budget or using CSR Fund) suffice the demand for public and green space. Spatial plan becomes crucial as a development guideline to achieve our development goals, one of our mission is to improve the quality of public and green space. We are currently on the progress of improving and integrating our public space (using our land assets) to be fully utilized by all of the residents conveniently.

Kami sebenarnya lebih kepada penyediaan ruang publik dan RTH ya, karena itu adalah bagian dari otoritas bagian tata ruang untuk mengatur alokasinya sesuai dengan kebutuhan penduduk dan sebagai elemen dasar sebuah kota yang layak huni. Ruang publik dan RTH menentukan seberapa layak sebuah kota untuk dihuni penduduknya, karena ini bisa meningkatkan interaksi sosial, sebagai tempat rekreasi, dan sebagai elemen kualitas estetik dan ekologi kota. Makanya, ini juga menjadi otoritas kami untuk memastikan mengalokasikan ruang publik dan RTH di seluruh wilayah kota. Kami juga berkoordinasi dengan otoritas terkait untuk memastikan bahwa pembangunan fasilitas publik dan RTH, apakah itu menggunakan anggaran pemerintah Kota atau menggunakan dana dari CSR, itu dapat sesuai dengan kebutuhan. Tata ruang menjadi penting sebagai pedoman pembangunan untuk mencapai tujuan pembangunan, salah satu misi kami yaitu dengan meningkatkan kualitas ruang publik dan RTH. Saat ini, kami masih terus meningkatkan dan mengintegrasikan jaringan ruang publik dan RTH supaya lebih nyaman diakses dan digunakan bagi masyarakat secara keseluruhan

What is the conditions and barriers to implement formal regulations (transport fare concession, balance housing ratio, incentive based on FAR (Floor Area Ratio), incentive to construct public spaces/parks and pedestrian) and informal institutions (raising private and community awareness and culture to use public transport and provide public facilities) in Surabaya?

Bagaimana peluang dan kendala dalam mengadopsi peraturan dan insentif (subsidi untuk transportasi public, hunian berimbang, insentif penambahan lantai bangunan/KLB, dan insentif untuk penyediaan fasilitas public untuk umum)?

Sufficient Housing

TOD Groups: Regarding the establishment of TOD Groups or agency, since the project itself has not started yet, it is still not discussed. But considering this is related with spatial development, it is likely to be formed under BAPPEDA. However, considering Jakarta experience which establish of PT. MRT, TOD management in Surabaya might be arranged in the form of special agency for managing both AMC operational and transit area development.

Coalition of Affordable housing: This is indeed a good concept, only if the awareness from the citizens, and sufficient funding from credible NGOs, for example international funding organisations. However, since TOD itself are not yet visible yet, thus these kind of movements are still limited. Also , their awareness of the importace of integrating affordable housing within transit may not be hight. The citizen are not familiar with this concept. Currently, our focus is to find a sufficient resource for constructing the public transport itself.

Inclusive Housing: It can be applied with sufficient sanction or enforcement, with consistent monitoring by the authority. We have to guard the process of development agreements, or throung bargaining process of development Incentives. Also, it can be sucessfully implemented, if this regulation of balance residential ratio can be strengthen with local regulations, supported with comprehensive understanding about the purpose of this regulation, this regulation can be effective to reduce housing crisis and implement inclusive housin. It seems to be applicable especially in areas dominated by private developers in private–owned residential building such as apartments or condominiums. However, it seems more reasonable to apply for private developers to build middle-class housing. For the granting of fiscal incentives, this will be difficult because it relies heavily on the decision of higher government authorities, and the capacity of the budget should also be approved by the City Council.

Bonus Height Zoning: Possible to be implemented in Surabaya, as this was also encouraged in the National TOD Guidelines. However, possible maximum heights will be limited due to the Aviation Safety Area Standard, especially at the CBD/city centre that is dominated by private developers. This has always been a technical obstacle in applying the incentive form of bonus floor. But, after consideration, we can increase the coefficient of the building floor by 15% of the maximum height detailed plan draft. This scheme will be assessed as part of the development permit/IMB process

Reduced Parking Requirements: Most likely to be implemented, as complementary to other zoning regulation related to affordable housing provision

Public Amenities:

Development Assessment Team: We have similar team with development permit assessment. However, decision on incentive scheme requires a comprehensive assessment involving relevant stakeholders. We already established ad-hoc organisation/forum dealing with spatial planning issues called BKPRD. This forum consists of varous development agencies from social, housing, tourism, etc. If we adopt such incentive such as bonus zoning or GFA, the restructurisation of the assessment team will follow afterwards

Additional GFA

- POPS: This scheme can be integrated with zoning plan, and in the form of CSR from private developer. This can be a legally-binding tool for developer during the development permit process (IMB). Mayor Tri Rismaharini has also mandated to provide information (location and form of CSR) for private developer, so this voluntary movements are considered based on community's need.
- CSFS: This concept is actually a good one. However, looking on where we are now, we are still behind this strategy. We should focus on building facility that supports the use of AMC such as shelters, covered pedestrian and station/shelter. In addition to that, this scheme can be adopted for the provision of space for local retails and business such as traditional market or hawker center. However, this form of community space can be integrated in the form of CSR for developers, and this should be informed by the relevant public agency

Financial grant for innovative programme: This scheme can be implemented for developers who are willing to renovate public facilities surrounding them next to their surrounding low income area such as kampung. For example: public pedestrian to connect transit area and kampung, food/hawker center as part of their CSR. It can be implemented after AMC and TOD has been developed and supported with sufficient funding. However, this needs to be complemented with organizational restructuring which integrates spatial planning and transport planning. More importantly, public hearing/consultation should be conducted to raise awareness for the community to be willing to participate in this incentive scheme.

Perumahan terjangkau

Tim TOD: *Terkait dengan pembentukan tim atau manajemen TOD Surabaya, mengingat proyeknya AMC sendiri belum dimulai, ini masih belum dibicarakan. Tapi mengingat ini erat kaitannya dengan pengembangan kawasan maka kemungkinan akan dibentuk dibawah BAPPEDA. Ini juga perlu adanya koordinasi yang lebih intens antara tata ruang dan juga perhubungan, serta operator. Tapi melihat pengalaman dari Jakarta yang membentuk PT. MRT, jadi mungkin manajemen TOD di Surabaya dibuat seperti agensi khusus yang mengatur transportasi dan pengembangan kawasan sekitarnya.*

Koalisi untuk pendanaan rumah terjangkau: *Ini konsep yang sangat bagus, apabila sudah ada kesadaran dari gerakan masyarakat, juga dengan didanai lembaga non-profit yang mampu, misalnya NGO internasional. tapi karena TOD ini sendiri masih belum tampak dan konstruksi AMC belum dijalankan jadi kesadaran masyarakat akan kebutuhan seperti perumahan di sekitar ini mungkin belum tinggi. Masyarakat belum familiar tentang konsep ini. Saat ini, fokus pendanaan sepertinya dari pemerintah saja, yaitu terutama terkait dengan pengembangan moda AMC dan jaringan rutanya.*

Hunian inklusif/hunian berimbang (wajib dan voluntary): *Asal ada sanksi ataupun penegakan hukumnya, serta diawasi oleh pihak berwenang. Misalnya dikawal dalam perjanjian pembangunan atau sebagainya, sebagai bentuk tawar menawar insentif. Ini akan sangat bagus dilakukan. Konsepnya sepertinya sama ya dengan konsep Transfer of Rights. Lalu, apabila kebijakan seperti ini diperkuat dengan peraturan daerah misalnya, dan seluruh aparat pemerintahan paham akan pentingnya prinsip berimbang ini, tentu akan lebih efektif untuk mengurangi krisis perumahan dan menerapkan hunian berimbang. Jadi sepertinya bisa untuk diterapkan terutama di kawasan yang didominasi oleh properti milik pengembang swasta seperti apartemen atau kondominium, namun sepertinya lebih masuk akal untuk diterapkan bagi pengembang swasta untuk membangun perumahan kelas menengah. Untuk pemberian insentif fiskal yang berupa penggantian, ini akan susah karena sangat bergantung pada keputusan otoritas*

pemerintahan yang lebih tinggi, dan kemampuan anggaran jadi juga perlu di-acc oleh DPRD.

Penambahan Bonus Lantai : Ini sepertinya sudah disebut ya dalam Pedoman TOD dari pusat. Ini mungkin untuk diterapkan di Surabaya, sebagaimana ditetapkan juga dalam pedoman TOD dari pusat. Namun, kita punya batasan maksimal karena terbatas oleh KKOP, terutama di daerah CBD di pusat kota yang didominasi oleh pengembang swasta. Ini menjadi kendala teknis dalam menerapkan insentif penambahan lantai. Namun, dari rencana detail tata ruang yang sedang kami susun, kita bisa menaikkan koefisien Lantai Bangunan hingga 15% dari tinggi maksimal yang ditetapkan setelah proses diskusi dan pertimbangan-pertimbangan tertentu. Jadi, skema ini akan menjadi proses diskusi dalam penerbitan IMB.

Pengurangan kapasitas Parkir: Paling bisa untuk diterapkan dalam waktu dekat, sebagai pelengkap dari kebijakan terkait perumahan terjangkau.

Fasilitas publik:

Pembentukan Tim Assesmen insentif pembangunan: Kami sudah memiliki tim dengan tupoksi yang mirip yaitu yang dibentuk dalam pertimbangan penerbitan IMB. Namun, untuk memeriksa aplikasi supaya sesuai diterapkan insentive ini harus melalui proses yang lebih matang dan melibatkan stakeholders terkait. Kami sudah punya forum ad-hoc yang memfasilitasi permasalahan perataan ruang yaitu BKPRD yang terdiri dari beberapa agensi terkait pembangunan di berbagai sektormisalnya Dinas sosial, perumahan, pariwisata dan lain lain. Apabila kami menerapkan insentif seperti bonus lantai maka restrukturisasi dari tim assessment akan menyesuaikan setelahnya.

Bonus Penambahan Lantai/GFA:

- *POPS: Hal itu sangat mungkin untuk diintegrasikan di kebijakan TOD, mengingat pengembang privat masih memerlukan kepastian dalam hal pembangunan fasilitas publik. Terkait dengan penyediaan RTH, saat ini pemkot sudah banyak mendapatkan bantuan pembiayaan taman public melalui program CSR perusahaan walaupun belum banyak perusahaan yang tergerak untuk menyediakan program seperti ini. Contohnya untuk penyediaan dan pemeliharaan RTH (Taman bungkul, dst), jadi kebijakan seperti ini sangat mungkin untuk diimplementasikan di Surabaya. Bentuk insentif ini bisa diintegrasikan dalam rencana zonasi, dan dalam bentuk CSR dari pengembang swasta. Jadi ini bisa sebagai peraturan terikat bagi pengembang dalam proses perizinan membangun seperti IMB. Ibu Walikota juga sudah menginstruksikan untuk memberikan informasi terkait lokasi dan bentuk CSR kepada pengembang swasta, jadi bentuk program sukarela ini disesuaikan dengan*
- *CSFS: Sepertinya ini ide yang bagus, tapi masih jauh dari kondisi yang ada sekarang. Kita harus fokus dalam membangun fasilitas yang mendukung peningkatan pemakaian AMC seperti trotoar ang bercanopy, pemberhentian dan fasilitas di sekitar stasiun. Selain itu, skema ini dapat digunakan untuk menyediakan ruang untuk bisnis atau usaha kecil dan menengah seperti pujasera ya seperti apa sih foodcourt kecil-kecilan yang harganya juga terjangkau. Tapi, bentuk ruang seperti ini bisa juga diadopsi dalam bentuk CSR, dengan pemberian ganjaran berupa insentif yang sesuai. Dahulu Bank Jatim juga pernah mengalokasikan dana untuk pengembangan kawasan perdagangan informal (pujasera) yang dekat dengan lokasi kantornya. Namun memang bukan merupakan bantuan yang berkelanjutan.*

Bantuan dana untuk program inovatif: Skema ini dapat dicanangkan kepada pengembang swasta yang mau merenovasi atau membangun fasilitas publik dalam bentuk CSR di sekitar properti mereka seperti daerah kampung misalnya penyediaan pedestrian sebagai akses yang menghubungkan transit dengan kampung, pusat jajanan. Mekanisme pembiayaan ini bisa lebih efisien diimplementasi apabila AMC sudah dibangun, TOD sudah terlihat dan sudah disupport oleh pendanaan yang stabil. Bagaimanapun, sebelumnya harus ada restrukturisasi organisasi atau pembentukan agensi khusus TOD yang mengintegrasikan transport dan guna lahan. Yang lebih

penting lagi, sosialisasi terkait program pengembangan transit dan skema ini harus sering dilakukan untuk meningkatkan kesadaran masyarakat sehingga mereka mau berpartisipasi dalam skema insentif ini.

Yang menjadi kendala adalah kurangnya kesadaran dan pola pikir dan budaya masyarakat dalam melakukan perjalanan dengan menggunakan kendaraan pribadi masih sangat tinggi baik motor maupun mobil, hal ini menjadi kendala dalam keberhasilan TOD di Indonesia. Namun hal ini dapat menjadi potensi bila mana masyarakat dapat di edukasi dengan baik dengan melakukan sosialisasi manfaat dari pengguna kendaraan umum yang lebih nyaman, murah, aman dan dapat diandalkan. Kendala lain adalah kurangnya pengawasan dan monev, serta penegakan peraturan seperti sanksi dll. Terlepas dari kendala dalam hal koordinasi dan persepsi, ada juga kendala teknis dalam penyediaan insentif berupa penambahan KLB. Pada beberapa daerah potensial TOD ini merupakan kawasan Keselamatan Operasional Penerbangan (KKOP) dimana pembangunan dibatasi ketinggiannya demi keselamatan penerbangan pesawat. Ini akan menjadi kendala teknis dalam mengaplikasikan bentuk insentif berupa bonus lantai. Tapi, berdasarkan draft rencana kami berencana untuk dapat meningkatkan Koefisien lantai bangunan sebesar 15% dari ketentuan maksimal setelah mempertimbangkan. Ini menjadi bagian dari proses penerbitan IMB.

What should be done and improved in order to induce the concept of equitable TOD in Surabaya?

Apa yang harus dilakukan dan ditingkatkan untuk merangsang penyediaan fasilitas disekitar area transit dalam rangka mencapai TOD yang berkeadilan di Surabaya?

Private developers involvement play a keyrole to establish a good combination between urban planning, revitalisation, and sub-urban development. This partnership can help reducing government's financial burden, as well as to enhance ownership of the city by contributing directly to the community in a sustainable way. Regulations concerning affordable housing should be clarified, for example with the importance of considering how much the developers should include affordable housing within their residential properties near transit. Thus, incentives and disincentives are important to encourage the developers to prosecute this contribution. In addition, we have to consider the willingness of the private sector to achieve a win-win solution with the government so that the project can be effectively implemented. Additionally, awareness and developer's responsibility to integrate public space for non-profit within their properties. Partnership agreement is also to develop cooperation, which is also stated in Government Regulation number 38 year 2015 regarding Cooperation Between Government And Business Entities In Infrastructure Provision.

Keterlibatan sektor swasta juga sangat berperan dalam mewujudkan kombinasi perencanaan wilayah, revitalisasi kota, dan memperbaiki kawasan kawasan sekitar perkotaan (sub urban). Selain dapat mengurangi beban pendanaan dari pemerintah, ini juga meningkatkan rasa memiliki terhadap kawasan dan berkontribusi langsung ke masyarakat secara berkelanjutan. peraturan mengenai penyediaan perumahan sederhana untuk MBR perlu diperjelas, misalnya dalam hunian berimbang atau penetapan berapa persen pembangunan perumahan disekitar transit adalah untuk perumahan sederhana. Maka perlu ada insentif disinsentif atau sanksi misalnya supaya swasta lebih terpacu untuk melaksanakan hal tersebut. Perlu juga mempertimbangkan kemauan dari pihak swasta untuk mencapai win-win solution dengan pemerintah jadi proyek dapat terlaksana secara efektif. Serta kesadaran dan tanggung jawab social dari perusahaan untuk menyediakan ruang publik/non-profit secara terintegrasi di dalam satuan bangunan yang mereka dirikan. Kesepakatan kerjasama juga diperlukan dalam suatu kerjasama pembangunan untuk publik. Ini juga sudah diatur dalam PP 38/2015 tentang Kerjasama Pemerintah dengan badan

usaha dalam penyediaan infrastruktur.

Institutional arrangement to Achieve Equitable TOD (Study Case: Surabaya)
Division of Housing and Residence – Surabaya Department of Public Works and Spatial
Planning [PB-3]

Can you explain about your/your institution's role and responsibility, and how are you involved in TOD development?

Dapatkah anda menjelaskan mengenai peran dan tugas anda (institusi anda), dan bagaimana anda terlibat dalam pembangunan berbasis transit/TOD di Surabaya?

Our division has duty for formulating strategies and decision making in the provision of housing and residential areas in Surabaya. We need to execute any useful coordination and cooperation with other institutions and agencies, as well as monitoring and evaluation. In this case, we are in charge of management of housing quality and its facilities of residential areas in the Surabaya area. Our role is not much in terms of TOD, but the provision of housing facilities in the transit area will be managed under our authorities, in collaboration with transit operators and also land owners (private and individual)

We supervise the Technical Operational Unit which manage daily operation of multi-storey flats/rusunawa in Surabaya. They execute the operational stuff, such as maintaining coordination with the residents of the flats, and compose annual report for Rusunawa Operation.

Bidang kami mempunyai kewajiban dalam menyusun strategi dan mengambil keputusan dalam penyediaan perumahan dan kawasan permukiman di kota Surabaya. Melaksanakan koordinasi dan kerjasama dengan lembaga dan instansi lain, serta monitoring dan evaluasi. Dalam hal ini, kami membidangi penataan dan penanganan serta peningkatan kualitas perumahan dan infrastruktur kawasan permukiman di wilayah Surabaya. Peran kami memang belum banyak dalam hal TOD, namun pengadaan fasilitas publik di daerah transit nantinya akan dikelola di bawa otoritas dinas kami, bekerjasama dengan operator transit dan juga pemilik lahan (privat maupun perorangan)

Kami membawahi Unit Pelaksana Teknis Daerah khususnya bagian Rumah susun yang bertugas mengelola operasional rumah susun dalam kesehariannya. Yaitu melaksanakan kebijakan teknis, bimbingan koordinasi dan urusan teknis dengan warga rusun, yang kemudian dipertanggungjawabkan dalam laporan setiap tahunnya.

Is there any specific rules or scheme in the current TOD regulation in regard to increase benefit of TOD for the communities (particularly the low income)?

Apakah terdapat peraturan atau kebijakan terkait TOD yang berkaitan dengan kepentingan masyarakat/komunitas, terutama masyarakat berpenghasilan rendah/MBR?

Sometimes ago, during the formulation of World Bank Study, they recommended several transit development strategies which considers low income residential area, in this case often called *Kampung*. Several strategies that underlies equitable principle is the integration of Comprehensive Kampung Improvement Program (C-KIP) within transit development. This strategy is translated with some approach, such as physical (building) adjustment between Kampung and transit corridor, and through the development of local traditional market.

In the context of housing, this equitable concept is framed under Law 1/2011 regarding Housing and

Residential Area which mandates the private developer to contribute to the development of housing for the low income communities.

Beberapa waktu lalu, pada saat penyusunan kajian dari World Bank, terdapat beberapa rekomendasi strategi pengembangan kawasan berbasis transit yang mempertimbangkan karakteristik permukiman waga berpendapatan rendah, dalam hal ini kampung. Beberapa yang menjadi didasari prinsip berkeadilan yaitu integrasi dengan program perbaikan kampung berupa desain fisik kampung yang menyesuaikan intensitas kawasan transit, serta kalau tidak salah pengadaan pasar kampung.

Dalam hal perumahan ada kebijakan hunian berimbang berdasarkan Undang – Undang 1/2011 tentang perumahan dan kawasan permukiman yang mewajibkan pengembang swasta untuk turut menyediakan kebutuhan perumahan untuk masyarakat berpendapatan menengah kebawah.

How the principle of equitable or fair TOD are depicted in the current TOD strategies?

Bagaimanakah konsep pembangunan yang berkeadilan tercermin dalam regulasi atau peraturan terkait dengan TOD, transportasi publik dan guna lahan di Surabaya?

So far, we have not been involved in transit development planning, probably because the current focus is in the construction of the public transit system. We have not considered about what kind of development will occur in transit area. One thing to be clear is that public facilities must be provided by the government, and we may also cooperate with the private sector in the form of development incentives or CSR. However, the implementation of development incentives are still rarely to be found, since Detailed Spatial Plan/Rencana Detail Tata Ruang (RDTR) draft are still in the process of legalization.

One issue related to the the low income, is the relocation plan of *Kampung* or illegal settlements in Bumiarjo which will be developed as tram depots reactivation. The plan requires some settlement relocation to multi-storey flats/rusunawa in Romokalisari. Currently, it is in the state of public consultation, because there are also many people there are inhabitants who support and resist the relocation plan.

Sejujurnya, kami belum banyak dilibatkan dalam proses perencanaan kawasan berbasis transit ini. Mengingat mungkin saat ini focus pengembangan pada pembangunan transit. Jadi belum dipikirkan mengenai pengembangan bentuk pembangunan seperti apa yang akan dikembangkan dalam kawasan TOD. Yang jelas fasilitas publik pasti disediakan oleh pemerintah, dan juga mungkin bekerjasama dengan swasta dalam bentuk insentif atau CSR. Namun, saat ini memang belum terlihat karena dokumen RDTR dan lainnya masih dalam proses legalisasi.

Tapi satu isu terkait MBR yang kami dengar adalah rencana relokasi kampung atau permukiman liar yang ada di Bumiarjo yang untuk kepentingan reaktivasi depot tram. Dan rencananya memang ini akan direlokasi ke rusun yang saat ini sudah ada yaitu di Romokalisari. Namun, ini masih dalam tahap sosialisasi, karena banyak juga warga disitu yang pro dan kontra.

How private sectors are involved in the public transit operation, as well as the development surrounding the transit area?

Bagaimana pihak swasta (pengembang perumahan dan property, transit operator) dilibatkan dalam operasional AMC dan pembangunan di sekitar transit? Bagaimana proses koordinasi dengan swasta terkait persiapan pengembangan AMC dan TOD?

As per our duties, cooperation with the private sector is related with the construction of flats or

rusunawa with the building contractor (state-owned enterprises) for example PT. Wijaya Karya, PT. PP. These are examples of partnership that we usually do. Provision of housing for the low income by these enterprises are more easily executed under the national government authority. However, currently we aim to direct the private developers to actively participate in the construction of low income housing on the land owned by the government, as we know that the implementation of the balanced residential housing is rather difficult knowing the limited amount of available land for housing. So, in the future housing development will be directed towards vertical development. In addition, we have limited budget for housing development, yet the housing demand remains increasing. This concept might be suitable to be implemented in transit development planning. Last year, the city council also initiated the formulation of Local Regulation (Peraturan Daerah) regarding Balanced residential ratio.

Apabila dikaitkan dengan tupoksi kami, maka kerjasama dengan swasta adalah terkait pembangunan rumah susun yaitu melibatkan pihak swasta sebagai kontraktor rumah susun. Misalnya PT Wijaya Karya, PP dan itu memang dari BUMN. Ini memang kerjasama yang biasanya kami lakukan Penyediaan rumah MBR dari BUMN ini lebih memungkinkan, karena BUM berada di bawah otoritas pemerintah pusat, jadi lebih mudah mengarahkan mereka.. Namun saat ini pemerintah Kota mewacanakan dan menghimbau para pengembang swasta untuk dapat berpartisipasi membangun rumah susun di bekas tanah kas desa, mengingat kebijakan hunian berimbang ini sudah sulit karena lahan yang terbatas, jadi arahan pengembangan ke depannya lebih ke vertical. Selain itu, apabila kebutuhan perumahan ini dicover oleh pemerintah saja, akan sangat sulit karena kita terbatas anggaran. Ini baru wacana, namun ini sepertinya sangat potensial untuk dikembangkan pada konsep TOD di Surabaya. Tahun lalu, pihak DPRD juga memberikan rencana penyusunan rancangan peraturan daerah kota Surabaya tentang hunian berimbang.

What are the barriers in the process of collaboration between stakeholders (government, private sector, community) in regard to achieve equitable TOD (affordable transport fare/public housing for low income/public amenities)?

Apakah kendala dalam proses kolaborasi antar aktor (pemerintah, swasta, masyarakat, dll) dalam rangka mencapai TOD yang berkeadilan (penyediaan tarif terjangkau, perumahan terjangkau, dan fasilitas publik)

Encouraging private developers to be able to build homes for the MBR is very difficult, especially in the areas with high land value like transit area. Moreover, transit area will be dominated with high intensity commercial buildings, yet surrounded by existing kampung settlements. However, this is not the case with the state-owned enterprise (BUMN/BUMD) because this become their main authority as a non-profit based development sector. This becomes a barrier, and it seems that private sector perceived that low income housing (towers/rusunawa) development is the responsibility of the government. Also, the investment profit is low. Based on our data in 2017, the demand for low income housing is very high, the demand for rusunawa has reached approximately 3600 out of 4900 heads of household. Thus, we have prepared our budget allocation, combined with national programme of rusunawa development in some places, but still the capacity might not be able to meet the demand. We already allocate budget for constructing 3 rusunawa. However, they are not integrated with transit location knowing the transit itself has not been built. We allocated 3 rusunawa development in our annual programme, because if we have to wait for the national budget will take longer process. We also have limited amount of land because they should be built on the government-owned land, but it provides sufficient condition for building rusunawa. The contribution from the private developers will be very helpful. If the housing demand is only covered through the local government, it will not sufficient because we have financial limitation. Sometimes, we are helped by national and provincial government.

Dalam rangka himbauan terhadap pengembang untuk dapat membangun rumah untuk MBR ini sangat susah terutama di kawasan yang nilai lahannya tinggi. Sedangkan di kawasan potensial

TOD, ini akan direncanakan penataan kawasan dengan intensitas tinggihan disekitarnya banyak permukiman kampung. Ini pengecualian untuk BUMN dan BUMD akrena ini merupakan visi mereka untuk membangun tanpa profit. Ini menjadi kendala, selain itu sepertinya memang persepsi dari pihak swasta bahwa pembangunan perumahan untuk MBR dalam bentuk perumahan intensitas tinggi (rusun) ini adalah kewajiban pemerintah. Karena profitnya kan memang rendah. Saat ini, kebutuhan untuk permukiman bagi MBR sangat tinggi, permintaan terhadap sewa rusunawa mencapai sekitar 3600 dari total kurang lebih 4900 Kepala Keluarga berdasarkan data dari kami, itu Tahun 2017. Terkait dengan itu, kami telah menyiapkan alokasi dana untuk pembangunan rusunawa di beberapa tempat, namun dari segi kapasitas ini juga belum dapat memenuhi demand. Tahun ini sudah dianggarkan untuk membangun 3 rusunawa, tapi memang belum diintegrasikan dengan lokasi transit karena kan memang transit belum dibangun. Ini pake anggaran pemkot, karena apabila pake anggaran negara lama. Ini terbatas dari ketersediaan lahan karena mengandalkan lahan milik Pemkot yang ada, namun lumayan untuk menyediakan rusun murah. Jadi sebenarnya, kontribusi dari pihak developers swasta ini akan sangat membantu. Karena apabila kebutuhan perumahan ini dicover oleh pemerintah saja, dananya tidak akan cukup karena anggaran kami juga terbatas. Tapi ada juga bantuan penyediaan dari pusat ataupun provinsi.

Is there any specific regulations and/or institution/agency to control and monitor public transport fare to be affordable for the low income?

Saat ini, apakah terdapat kebijakan atau institusi/agensi khusus yang mengawasi dan mengontrol tarif AMC?

Currently, the authorized institutions to regulate public transport fare is Surabaya Department of Transport. The tariff formulations for city bus of minibus (lyn) are resitricted (fare cap) and legalized through Mayor Regulation (Mayor Regulation No. 76/2014). Further information can be gained from Department of Transport. Regarding on AMC, the tarriff formulations will be discussed between Ministry of Transport, the municipality with PT. KAI as AMC operator. The municipality will allocate transport subsidy so the transport cost will be more affordable, because the real operational cost are too costly.

Saat ini kewenangan untuk menetapkan tarif transportasi publik adalah Dinas Perhubungan yaitu dengan menetapkan tarif angkutan dalam Peraturan Walikota yang dapat diamandemen sesuai dengan kebutuhan. Kalau tidak salah, saat ini yang berlaku adalah Peraturan Walikota Nomor 76/2014. Lebih lanjutnya mungkin bisa lebih dijelaskan dengan yang lebih berkompeten di Dinas Perhubungan. Kemungkinan terkait dengan AMC ini akan dibicarakan dengan Kementerian Perhubungan dan juga PT.KAI selaku operator AMC. Pemerintah Kota Surabaya juga akan menyiapkan subsidi untuk AMC supaya lebih terjangkau, karena apabila disesuaikan dengan tarif operasional akan terlalu berat dan mahal.

Is there any specific rules/regulations for providing affordable housing from the government or private developers surrounding the transit area?

Apakah terdapat kebijakan peraturan khusus mengenai penyediaan perumahan terjangkau untuk MBR baik oleh pemerintah maupun pengembang perumahan swasta?

As I told before, there is a regulation regarding balanced-residential ratio, the City Council also planned to formulate local scale regulation of balanced residential ratio. However, we don't know how

to synchronised this regulation in transit development, as the current focus is still in the public transit construction.

Itu tadi ada kebijakan hunian berimbang dari pusat, dan DPRD Surabaya sudah mengagendakan penyusunan Rancangan Perdanya. Kemudian dari pengembang, biasanya melalui regulasi hunian berimbang 1:2:3, namun kami kurang tahu aplikasinya dengan pembangunan perumahan di sekitar kawasan transit.

Is there any specific rules/regulations for private developers to provide public facilities for the community (parks, plaza, or pedestrian) near the transit area?

Sejauh ini penyediaan fasilitas publik seperti taman, ruang terbuka ini kan terintegrasi dengan unit bangunan yang dimiliki oleh pengembang swasta. Misalnya dalam satu unit komersial mall A, ini izin yang diterbitkan juga mengandung ketentuan untuk menyediakan plaza dan ruang terbuka hijau. Terlebih dari itu, apabila tidak terintegrasi dengan bangunan milik mereka, mungkin bentuknya jadi seperti CSR ya. Namun terkait TOD, memang belum dituangkan dalam kebijakan dan peraturan tertulis. Yang jelas pastinya aturan mengenai teknis bangunan pasti harus disesuaikan dengan sirkulasi pejalan kaki supaya mendukung pergerakan masyarakat menuju dan dari stasiun. Jadi penyediaan ruang terbuka dan jalur pedestrian sepertinya harus dipertimbangkan.

What are your interests and motivations in TOD development?

Apakah motivasi dan kepentingan anda/institusi anda dalam pembangunan di sekitar transit?

We hope that the housing in transit area are developed in accordance with the spatial planning regulations. They have to take into account public interest and community welfare. Given that this transit development are most likely to be dominated by the private sector, the housing developers hope to be more aware to provide facilities that can be accessed by the public. It might be better to synchronize private sector based development with the surrounding community.

Kami harapkan, pengembangan perumahan di kawasan transit ini sesuai dengan peraturan yang ditetapkan dalam rencana tata ruang, dan mempertimbangkan kepentingan publik serta demi kesejahteraan masyarakat. Mengingat TOD ini pasti akan didominasi oleh pihak swasta, jadi pengembang perumahan kami harapkan dapat lebih sadar untuk menyediakan fasilitas yang bisa diakses publik, lebih baik lagi apabila dapat mengintegrasikan pembangunannya untuk komunitas sekitar.

How do you perceive the government policy to oblige private developers for providing affordable housing near transit area?

Bagaimana respon anda terhadap kebijakan pemerintah untuk menyediakan perumahan MBR di sekitar transit?

What motivates you to provide affordable housing or public facilities for communities near the transit area?

Menurut anda, mekanisme peraturan seperti apakah yang dapat memotivasi institusi anda untuk membangun perumahan terjangkau dan fasilitas publik bagi masyarakat di sekitar transit?

What is the conditions and barriers to implement formal regulations to induce private and community's involvement in transit development?

Bagaimana peluang dan kendala dalam mengadopsi peraturan dan insentif (subsidi untuk transportasi public, hunian berimbang, insentif penambahan lantai bangunan/KLB, dan insentif untuk penyediaan fasilitas public untuk umum)?

Sufficient housing

TOD Manager: This step might be suitable to be executed after the public transport is built and we can see the development around transit area. In this way, this institutional structure can be justified and the budget can be allocated.

Affordable housing coalition: It is a good choice to be applied because we have limited budget (for low income housing development). However, it might take some time to collaborate with private developers for them to be able to provide affordable housing, and later maintain trust in a long term corporation.

Inclusive housing (mandatory and voluntary): Residential balanced housing might be a bit difficult to be applied for private developers. I personally think that it might be more suitable to appoint the affordable housing provision to the the state-owned enterprises (BUMN). If this kind of regulations are to be implemented, there has to be a clear incentive, such as development taxes, bonus gross floor. The scheme of 1:2:3 might have to be reformed, based on their capacity. Providing affordable housing in transit area is indeed important so the developers have to be well-informed about this, by adding some complementary incentives and subsidy from the government. Additionally, provision of fiscal incentives is highly depend on political decision and government's fiscal ability.

Bonus Gross Floor Area: This scheme is probably the most suitable approach for inducing private developers, so they can get a benefit from the development of affordable housing. However, as housing investment is a long-term investment, there has to be an assurance from the government in terms of conducive investment climate, and how government can help financing development of affordable housing. There has to be a frequent monitoring in the implementation of this bonus gross floor area scheme.

Perumahan terjangkau:

TOD Manager: Ini mungkin bisa dilakukan setelah AMC terbangun dan TOD sudah terlihat, jadi lebih jelas tupoksi dari TOD manager ini dan juga anggarannya lebih bisa dijustifikasi.

Koalisi untuk pendanaan rumah terjangkau: Sangat bagus apabila ini diaplikasikan, karena kita juga terbatas anggaran ya. Tapi mungkin butuh waktu untuk dapat menggandeng swasta dalam bentuk kerjasama koalisi.

Hunian inklusif/hunian berimbang (wajib dan voluntary): Hunian berimbang Terkait hunian berimbang ini sangat susah ya untuk diaplikasikan kepada pengembang swasta. Mungkin yang lebih berperan adalah dari BUMD atau BUMN. Namun, apabila ada aturan yang jelas misalnya dengan adanya pengurangan pajak pembangunan, atau dengan adanya bonus lantai mungkin juga bisa. Namun, memang harus disesuaikan jadi tidak 1:2:3 lagi namun harus direformasikan ulang. Yang lebih potensial adalah penyediaan rumah susun di sekitar kawasan transit, dengan

menghimbau pengembang dengan insentif tertentu bisa dalam bentuk kemudahan proses perizinan, atau lainnya. Ini juga harus dilengkapi dengan subsidi dari pemerintah, dan insentif fiskal ini sangat bergantung pada keputusan politis dan juga kemampuan fiskal pemda.

Penambahan Bonus Lantai :

Skema seperti ini tentunya lebih sesuai apabila dikembangkan dengan pengembang swasta. Karena ada semacam timbal balik yang dapat mereka rasakan terhadap investasi perumahan kelas menengah kebawah. Namun, investasinya sendiri ini kan jangka panjang, tentu harus ada kepastian dari pemerintah tentang ekonomi yang kondusif dan bagaimana pemerintah dapat membantu pembiayaan sewa perumahan terjangkau yang disediakan untuk swasta ini. Ini juga butuh evaluasi secara berkesinambungan dan proses monitoring.

Institutional arrangement to Achieve Equitable TOD (Study Case: Surabaya)

PT. KAI (Transit Operator) [PB-4]

Can you explain about your/your institution's role and responsibility, and how are you involved in transit development?

Dapatkah anda menjelaskan mengenai peran dan tugas anda (institusi anda), dan bagaimana anda terlibat dalam pembangunan berbasis transit/TOD di Surabaya?

Based on the 2013 MoU between the Ministry of Transport, Mayor of Surabaya, and PT. KAI, we serve as the AMC operators. We also own the land around the tram route and tram depots in the Bumirejo, which is planned to be reactivated. The national government has the role to finance the AMC construction along with the reduction of national government's budget allocation. The municipality is currently planning to held public tender with assistance from university representatives as assessment team. Later, maybe we will be appointed as one formal authority to manage development around transit area in Surabaya.

Berdasarkan perjanjian Mou yang dibuat pada tahun 2013 yang lalu, kami berperan sebagai operator AMC. Kami juga yang akan memiliki lahan di sekitar rute dan di depot tram yang ada di kawasan Bumirejo yang rencananya akan direaktivasi. Pembiayaan menjadi kewajiban pemerintah pusat, namun dengan adanya pengurangan anggaran direncanakan ada beauty contest yang akan dibantu oleh tim assessment dari beberapa universitas negeri. Nantinya, mungkin kami akan menjadi salah satu otoritas pengembangan kawasan di sekitar rute AMC, walaupun ini sebenarnya belum dibicarakan.

Is there any specific rules or scheme in the current TOD regulation in regard to increase benefit of AMC and TOD for the communities (particularly the low income)?

Apakah terdapat peraturan atau kebijakan terkait TOD yang berkaitan dengan kepentingan masyarakat/komunitas, terutama masyarakat berpenghasilan rendah/MBR?

Our duty is to count for the public transport (AMC) fare and see if any subsidy can be provided. The transport fare subsidy will be allocated from Surabaya municipality. Regarding tariffs, the municipality had already legalized Mayor Regulation concerning public transport fares, but that is different with tram and LRT. In terms of spatial development, based on recommendations from the World Bank

study, this TOD plan will adopt a Kampung Improvement program. Although it has not been stated in legal regulations.

Saat ini yang terkait dengan tupoksi kami adalah rencana peneydiaan subsidi untuk AMC, yang masih belum tau apakah subsidi ini ada khusus untuk masyarakat MBR atau tidak. Tapi subsidi nantinya dialokasikan oleh Pemerintah Kota Surabaya. Terkait tarif, kalo saat ini kan dari pemerintah Kota Surabaya sudah ada Peraturan Walikota tentang tarif angkutan umum, tapi AMC ini beda karena tram dan LRT. Dari sisi pengembangan tata ruang, berdasarkan rekomendasi dari World Bank, rencana TOD ini akan mengadopsi program perbaikan kampung. Walaupun belum tertuang juga dalam peraturan yang legal.

How private sectors are involved in the public transit operation, as well as the development surrounding the transit area?

Bagaimana pihak swasta (pengembang perumahan dan property, transit operator) dilibatkan dalam operasional AMC dan pembangunan di sekitar transit? Bagaimana proses koordinasi dengan swasta terkait persiapan pengembangan AMC dan TOD?

We can be counted as a hal-private stakeholder, as our status a state-owned enterprise. However, based on the previous MoU that we act as a transport operator. If the potential private company fund the AMC construction, the decision of fare subsidy requires further formal written agreement which involve the private funder. The integration plan of AMC and the current public minibus (lyn) have to be accommodated with some kind of consortium between the AMC operator and minibus operator. Based on the national regulation (Ministry of Transport Regulation concerning public transport), that every public transport vehicle which are privately-owned has to be registered under legal entity/corporation. This regulation might ease the management and maintenance of integrated public transport in the future.

Kami bisa dibilang setengah swasta karena status kami adalah BUMN. Namun, sesuai dengan perjanjian yang telah disepakati kami berada di sisi publik yaitu transport operator. Apabila pihak swasta akan mendanai proyek AMC ini, maka untuk melakukan kebijakan subsidi tariff tiket ini memerlukan perjanjian khusus dnegan perusahaan swasta pemenang tender tersebut, dan ini harus disepakati secara tertulis. Selain itu, rencana integrasi AMC dengan transportasi feeder yaitu bemo atau lyn ini juga harus dilibatkan dan diintegrasikan dalam satu wadah organisasi seperti konsorsium mungkin. Mengingat berdasarkan Peraturan Menteri mengenai angkutan umum, semua angkutan umum milik perorangan harus didaftarkan dibawah lembaga hokum, maka nantinya bemo akan dikelola pemerintah kota. Ini akan mempermudah proses manajemen dan maintenance dari transportasi public secara keseluruhan.

How communities, community-based organization or NGOs are involved in the development surrounding the transit area?

Bagaimana masyarakat atau organisasi non-profit/berbasis komunitas dilibatkan dalam pembangunan di sekitar transit?

Tariff formulation is determined based on willingness to pay from the citizen as the public transit rider, they will be compared with the original operational tariff (without subsidy). Based on this consideration, the subsidized tariff can be established. What is clear is that this public facility must be affordable for all groups of citizen.

In terms of project implementation, the community is very important to determine project success, in this case is the plan for ex-tram depots reactivation in Bumiwarjo. So, we are currently conducting public consultation which involve representatives from the sub-districts and local villages (Kampung) regarding the relocation plan that will be moved to the flats in Romokalisari. Later, the citizen will be moved back to the Bumiwarjo area after the affordable flats in the Joyoboyo area have been built.

Dalam hal penetapan tariff, penetapan dilakukan berdasarkan willingness to pay dari masyarakat, kemudian sisanya akan dicover dari subsidi pemerintah. Yang jelas karena ini fasilitas publik pasti dipertimbangkan agar terjangkau bagi semua lapisan masyarakat.

Dalam hal pelaksanaan proyek, masyarakat sangat penting dalam kelancaran pembangunan AMC dalam hal ini adalah pembangunan reaktivasi depot tram yang ada di Bumiwarjo. Jadi, kami saat ini mengadakan sosialisasi melalui perwakilan dair kecamatan, dan kelurahan setempat terkait rencana relokasi yang akan dipindahkan ke rusunawa. Nantinya akandipindahkan kembali setelah rusun di kawasan Joyoboyo telah terbangun.

What are the barriers in the process of collaboration between stakeholders (government, private sector, community) in regard to achieve equitable TOD (affordable transport fare/public housing for low income/public amenities)?

Apakah kendala dalam proses kolaborasi antar aktor (pemerintah, swasta, masyarakat, dll) dalam rangka mencapai TOD yang berkeadilan (penyediaan tarif terjangkau, perumahan terjangkau, dan fasilitas publik)

The barrier comes from the national government which is not consistent in the sustainability of this AMC project. Their duty to fund this project has been abandoned, eventhough the MoU had been signed. The reduction of fund to construct AMC also become the greatest barrier to quickly execute this project. Now, the municipality has to prepare for public tender scheme to fund AMC project. In addition, the slow process of the current public transport (lyn) registration under legal entity/corporation also hamper the integration process of public transport network and integrated ticketing plan.

In addition to those I have explained, another barrier comes from the relocation plan of informal settlement in Bumiwarjo which we plan for preparing the ex-tram depot reactivation. Some residents object this plan although the land status are mostly owned by PT.KAI. However, we tried to keep coordinating with the local community through representatives from the sub-district level to synchronize data and socialize the relocation plan. Of course, we cannot do these by ourselves so coordination with the municipality and the Ministry of Transport is important. In order to reactivate plan for tram route, we also have to execute land acquisition, but as far as I know, there is no coordination with the City Government regarding land leasing.

In terms of spatial planning aspect surrounding the transit area, this requires coordination and synchronization between transport and spatial planning authority, which is yet to be seen currently. Thus, coordination is important, but we have not yet arrived at the stage to define clear role regarding the arrangement of the area around the transit. Maybe later when AMC has been built, we will discuss this further.

Kendala nya adalah justru dari koordinasi dengan pihak pemerintah pusat yang kurang konsisten dalam pengerjaan proyek ini, seolah-olah urusan yang seharusnya menjadi tanggungjawab pemerintah pusat ditinggalkan begitu saja. Padahal kami sudah menandatangani perjanjian. Seperti kemarin ada pengurangan biaya proyek ini menjadi kendala besar karena harus ada

proses tender atau beauty contest. Selain itu, proses integrasi dengan lyn juga terhambat karena belum semua lyn terdaftar di bawah lembaga hukum yang legal. Ini menghambat proses integrasi ticketing dan penetapan tarif AMC juga.

Selain itu, ada juga kendala terkait relokasi permukiman liar di depot tram di Bumiarjo. Ada perbedaan data jumlah keluarga yang harus direlokasi dan ada beberapa keberatan terkait pemindahan perumahan, padahal kan itu lahan milik PT. KAI. Namun kami berusaha untuk tetap berkoordinasi dengan masyarakat setempat melalui perwakilan dari kelurahan dan kecamatan untuk sinkronisasi data dan sosialisasi mengenai rencana relokasi. Nah untuk lanjutan penertiban di Bumiarjo kami menunggu arahan lebih lanjut. Karena tentu tidak bisa hanya kami saja yang turun. Melainkan juga dari Pemkot. Kalau terkait sewa menyewa lahan depot trem memang bukan ranah daerah untuk memutuskan, kami menunggu arahan dari pusat. Namun sejauh saya belum ada koordinasi dengan Pemkot terkait sewa lahan.

Untuk pengembangan kawasan disekitar transit perlu koordinasi dan sinkronisasi antara tata ruang dengan transport, ini yang sampai saat ini belum terlihat. Namun, memang ada koordinasi namun belum sampai pada penetapan peran yang jelas mengenai pengaturan Kawasan di sekitar transit. Mungkin nanti pada saat pembangunan AMC, akan dibicarakan mengenai hal ini lebih lanjut.

Is there any specific regulations and/or institution/agency to control and monitor public transport fare to be affordable for the low income?

Saat ini, apakah terdapat kebijakan atau institusi/agensi khusus yang mengawasi dan mengontrol tarif AMC?

So far, the municipality has the authority for tariff evaluation and monitoring, this is attached under Surabaya Department of Transport. This agency has the authority to determine public transport fares in Surabaya, which is currently served by city buses, Suroboyo buses and mikrolet (lyn). As long as there is no consortium plan between the the municipality, PT. KAI and the lyn operators, this tariff will still be held authoritatively from the City Government.

Sejauh ini, yang akan mengawasi ini adalah dari Pemerintah Kota yaitu Dinas Perhubungan karena sesuai dengan tupoksinya. Dinas Perhubungan Kota Surabaya yang selama ini memiliki otoritas untuk menetapkan tarif angkutan publik yang ada di Surabaya, yang saat ini dilayani oleh bus kota, Suroboyo bus, dan mikrolet (lyn). Selama belum ada rencana konsorsium antara Pemkot, PT.KAI dan Operator lyn maka ini tarif akan tetap dipegang secara otoriter dari Pemerintah Kota.

Is there any specific rules/regulations for providing affordable housing from the government or private developers surrounding the transit area?

Apakah terdapat kebijakan peraturan khusus mengenai penyediaan perumahan terjangkau untuk MBR baik oleh pemerintah maupun pengembang perumahan swasta?

Related to this, it seems that the municipality will develop a flat area for MBR so that low-income people can feel the good impact of the public facilities built around the transit station. We do not really familiar with regulations for private developers as this becomes the authority of the municipality.

Terkait dengan ini, sepertinya pemerintah kota akan mengembangkan kawasan rusun untuk MBR supaya masyarakat berpendapatan rendah juga dapat merasakan fasilitas di sekitar transit.

Terkait dengan pihak swasta, kami belum mengetahui karena ini tergantung regulasi dari pemerintah kota dari segi tata ruang dan bangunan.

What is your interests and motivations in TOD development?

Apakah motivasi dan kepentingan anda/institusi anda dalam pembangunan di sekitar transit?

In accordance with our vision, which is to provide comfortable and reliable public transportation services, we hope that this project to runs smoothly with consistent coordination and collaboration of the national government, the municipality, private sectors, and the community. PT. KAI as a state-owned company who have little motivation to make big profits. Regarding the provision of housing and public facilities, as long as it supports the smooth operation of AMC and it can be beneficial for the community, we are fully supportive to that.

Sesuai dengan visi kami yaitu untuk memberikan pelayanan transportasi publik yang nyaman dan dapat diandalkan. Serta agar proyek in iberjalan dnegan lancar dengan koordinasi dan kolaborasi pemerintah pusat, kota, swasta dan masyarakat. Kami ini perusahaan BUMN jadi tidak ada motivasi untuk meraup keuntungan besar. Terkait penyediaan fasilitas perumahan dan publik selama itu mendukung kelancaran operasi AMC untuk masyarakat, maka kami sangat mendukung penuh.

What is the conditions and barriers to implement formal regulations (transport fare consession, balance housing ratio, incentive based on FAR (Floor Area Ratio), incentive to construct public spaces/parks and pedestrian) and informal institutions (raising private and community awareness and culture to use public transport and provide public facilities) in Surabaya?

Bagaimana peluang dan kendala dalam mengadopsi peraturan dan insentif (subsidi untuk transportasi public, hunian berimbang, insentif penambahan lantai bangunan/KLB, dan insentif untuk penyediaan fasilitas public untuk umum)?

Integration of public transport operators: It seems that this question is more suitable to be answered by the people from the municipality, because they have the authority to manage the institutional integration between agencies, while we only have the role as operator. At this time it seems like I have walked in that direction, if I'm not mistaken. As far as I know there is one policy that obligates registration of public minibus/ lyn under legal institutions or cooperatives. The process may takes a while, because it is not easy to register several vehicles which are originally owned by private. But if this effort is successful, then the public transport integration plan with AMC can be fully managed under the authority of the municipality/city government.

Public transport tariff regulator agency: This actually depends on the Ministry of Transport. In Jakarta, operational tariffs were usually obtained from studies and surveys. Operators may assess the amount of operational tariff (without subsidies). After that, the subsidized tariff will be calculated by and decided the government by assessing their financial capcity. So the decision and tariff regulations are still under the authority of the national and the local (city) government.

Tariff Formulation: This concept is good and reasonable. But, we have to consider if the community can accept the changing rates? Unless the ticketing system is already implemented, it might be easier to be implemented. But if there is a global issue such as rising of global oil price, will it be burdensome for AMC rider? This scheme will definitely need an in-depth study and from the national government as well.

AMC Subsidies: subsidy with concession system it is very possible to apply, only if the public transport integration and the integrated ticketing are established.

Provision of housing public facilities, we have to abide to government regulations concerning the spatial plan. The provision of integrated pedestrian, shelter and public facility we will certainly be financially viable if there is contributions from the private sector to participate in adopting or adjusting their property design with the transit corridor development and the surrounding area.

Integrasi operator transportasi publik: Sepertinya ini lebih sesuai untuk dijawab oleh pemkot ya, karena beliau – beliau yang lebih berwenang kami kan hanya operator saja. Ya saat ini sepertinya sudah berjalan ke arah sana ya, kalau saya tidak salah. Karena kan ada kebijakan yang mengatur mengenai pendaftaran angkutan mikrolet/lyn dibawah lembaga atau kooperasi yang sah. Dan itu prosesnya juga lama, karena tidak mudah untuk menndaftarkan berapa banyak moda transportasi yang statusnya milik pribadi untuk menjadi milik pemerintah. Tapi apabila ini lancar, maka rencana untuk mengintegrasikan AMC dengan lyn yang ada sepenuhnya menjadi kewenangan Pemerintah Kota.

Agensi regulator tarif transportasi publik: Ini justru malah tergantung pada institusi pusat, Menteri perhubungan. Tapi setelah kami lihat di jakarta, tarif operasional biasanya didapatkan dari kajian dan survey. Operator mungkin akan menilai besaran tarif operasional atau komersial, artinya tanpa subsidi. Nantinya, dari tarif komersial itu akan dihitung lagi tarif bersubsidi yang ditetapkan oleh pemerintah. Jadi tetap keputusannya dan peraturan tarif ada di Pemerintah Pusat dan pemerintah Kota.

Formulasi Tarif : Sebenarnya ini konsep bagus dan masuk akal ya. Tapi, nantinya apakah masyarakat tidak keberatan dengan tarif yang berubah-ubah? Kecuali sistem ticketingnya sudah digital, dan cenderung ke penurunan. Tapi apabila tiba-tiba harga minyak dunia naik, apakah tidak malah memberatkan masyarakat pengguna AMC? Tapi ini pasti akan perlu kajian mendalam dan dari pusat juga.

Subsidi AMC: Terkait dengan aturan subsidi dengan system konsesi sangat mungkin untuk diaplikasikan, dengan syarat moda lyn sudha terdaftar semua dan masyarakat dapat diidentifikasi melalui ticketing yang terintegrasi. Terkait penyediaan fasilitas perumahan an fasilitas publik kami percayakan kepada regulasi pemerintah. Namun, terkait pedestrian, halted an fasilitas publik ini kami pasti akan sangat terbantu apabila ada bantuan dari swasta ikut mengadopsi atau menyesuaikan design property mereka untuk kpeerluan kelancaran operasi AMC.

What should be done and improved in order to induce the concept of equitable TOD in Surabaya?

Apa yang harus dilakukan dan ditingkatkan untuk merangsang penyediaan fasilitas disekitar area transit dalam rangka mencapai TOD yang berkeadilan di Surabaya?

What needs to be improved is the coordination especially with the national government, there must be a clear and binded agreements (referring to MoU) and project target. The willingness and hope of the city mayor of AMC is very large, given the significant role of Surabaya's physical and economic development.

The second one is coordination with the potential AMC (private) funder, as well as (public minibas) lyn operators, by constant consultation and meeting to formulate regulations for public minibas

registration under a legal institution in accordance with Government Regulations. By this, the integration process as AMC with lyn as public feeder can be complemented with ticketing and subsidies. Also, we think that there is distrust between the lyn operator and the city government, so there has to be clear regulations and sustainable coordination.

Building communication with the community is also important, in regard with the provision of public facilities around transit and relocation of tram depots. There needs to be clarity as to the spatial plan that integrate the adjacent kampung and the construction of multi-storey flats/rusunawa (also by engaging the private sector), so that citizen from all groups of income can obtain valuable and beneficial impact of AMC construction.

Yang perlu diperbaiki adalah proses koordinasi dengan pemerintah pusat, harus ada MOU dan perjanjian kerjasama yang jelas dan mengikat dan harus ada tenggat waktunya. Kemauan dan harapan dari ibu walikota terkait pengembangan AMC ini sangat besar, mengingat peran dan perkembangan kota Surabaya yang semakin signifikan.

Yang kedua adalah koordinasi dengan calon pemenang tender proyek AMC, serta operator lyn, yaitu dengan mensosialisasikan peraturan untuk mendaftarkan armadanya dibawah lembaga hukum sesuai Peraturan Pemerintah yang telah mewajibkan, agar proses integrasi lyn sebagai feeder transport AMC dan ticketing serta subsidiya dapat berjalan lancar. Sepertinya ad aketidakpercayaan antara operator lyn dengan pemerintah kota, maka mungkin harus ada peraturan yang jelas dan koordinasi yang berkelanjutan.

Yang ketiga adalah dengan masyarakat terkait dengan penyediaan fasilitas publik dan relokasi depot tram. Perlu ada kejelasan mungkin dari rencana taa ruang bahwa integrasi program KIP dan pembangunan rumah susun (juga dengan swasta) dapat direalisasikan sehingga warga tidak merasa dicurangi karena kehilangan tempat tinggal dan lapangan pekerjaannya.

**Institutional arrangement to Achieve Equitable TOD (Study Case: Surabaya)
University – Urban and Regional Planning, ITS [A1]**

Can you explain about your/your institution's role and responsibility, and how are you involved in TOD development in Surabaya?

Dapatkah anda menjelaskan mengenai peran dan tugas anda (institusi anda), dan bagaimana anda terlibat dalam pembangunan berbasis transit/TOD di Surabaya?

Legally, we don't have any specific task given from the municipality regarding our involvement in transit-oriented development in Surabaya. However, we were often involved in the transit development planning process by the Surabaya municipality. As in 2014 during the formulation of the Urban Development Corridor Plan by the Hansen Partnership and Australian Government funded by the World Bank, we were involved in public consultation to collaboratively in the spatial planning around the station and AMC route. Apart from that, we have conducted several studies with topic of TOD in Surabaya, from the physical development perspective (potential station nodes, land use plan), as well as the ecological perspective on how this TOD concept can contribute to reduce CO₂ emissions.

Secara legal, kami belum mempunyai tugas khusus yang diberikan oleh Pemerintah kota ataupun pusat dalam perencanaan TOD di Surabaya. Namun, kami sering dilibatkan dalam proses perencanaan kawasan berbasis transit atau TOD oleh pemerintah Surabaya. Seperti pada tahun 2014 pada saat penyusunan Urban Development Corridor Plan oleh Hansen Partnership dan Australian Government yang didanai oleh Bank Dunia, kami dilibatkan dalam merencanakan pembangunan di sekitar stasiun dan pemberhentian dari AMC. Terlepas dari itu, kami beberapa kali menyusun research mengenai potensi pengembangan TOD di Kota Surabaya dari segi fisik dan bagaimana peran TOD ini dapat berkontribusi mengurangi emisi CO₂.

Is there any specific rules or scheme in the current TOD regulation in regard to increase benefit of TOD for the low-income communities?

Apakah terdapat peraturan atau kebijakan terkait TOD yang berkaitan dengan kepentingan masyarakat/komunitas, terutama masyarakat berpenghasilan rendah/MBR?

As far as we know, one recommendation from the World Bank studies related to this concept is the integration of Kampung Improvement Programme within AMC transit development. It means that the municipality has a special concern on *Kampung* as the social icon of Surabaya.

Sejauh yang kami tahu, satu hal yang menjadi rekomendasi dari studi Bank Dunia yaitu dengan adanya kolaborasi Program Kampung Improvement Programme. Ini artinya, pemerintah kota sangat memperhatikan keberlangsungan kampung sebagai identitas social kota Surabaya. Dan kampung ka nasal mulanya dari penduduk pendatang yang berasal dari penduduk kelas menengah ke bawah. Dari diintegrasikannya KIP ini, maka pembangunan antara Kawasan koridor AMC dengan

How the principle of equitable or fair TOD are depicted in the current TOD strategies?

Bagaimanakah konsep pembangunan yang berkeadilan tercermin dalam regulasi atau peraturan terkait dengan TOD, transportasi publik dan guna lahan di Surabaya?

There are some social issues of AMC development in Surabaya, which are: public resistance of public minibus towards the development plan of tram and monorail. They perceived operation of this AMC could harm the existing operational of minibus. Thus, the municipality had this idea to integrate the public minibus/lyn as feeder vehicle of AMC, as the planned AMC route cannot reach the local

neighborhood area yet. Second issue is the land acquisition of the ex-tram depot in Bumiarjo (near Joyoboyo) which are now covered by informal low-income settlements. The third issue is the problem of AMC's tariff's to ensure that the formulations are still affordable, especially for the middle and low-income transit riders.

I am sure that this concept (of equitable) has been considered, for example in the policy to preserve Kampung in Tunjungan, Joyoboyo and Darmo. This will be integrated with the Kampung Improvement program without changing its (kampung) function. The provision of open public space and maintaining district that has a keyrole as regional public space are also stated in the Recommendation from World Bank Studies regarding AMC development corridor in Surabaya. In addition, we also consider to integrate several (local and regional) activity center in Surabaya with Park & Ride facilities, plan for using existing public minibas (lyn) as a feeder mode for AMC, provision of a comfortable and safe pedestrian, and provide access from transit stations to the surrounding buildings. The municipalities also discussed the AMC cost, especially the possibility for subsidies / financing cooperation schemes that can create AMC tariff rates in accordance with the (citizen) ability and willingness to pay, so that they are affordable for the middle to lower income citizen.

Ada beberapa isu sosial yang berkaitan dengan pembangunan AMC dan TOD di Surabaya, yaitu : penolakan dari sopir mikrolet terhadap rencana pembangunan trem dan monorail. Mereka memandang dengan dibangunnya AMC ini akan mematikan penghasilan mereka. Karena itu, pemerintah Kota Surabaya mengupayakan untuk mengintegrasikan mikrolet dengan jalur AMC, yaitu sebagai feeder mode, karena AMC kan belum menjangkau daerah-daerah perumahan hanya rute arteri saja. Isu yang kedua adalah pembebasan lahan eks-depot trem yang ada di Bumiarjo dekat terminal Joyoboyo, yang saat ini sudah tertutup pemukiman liar oleh penduduk setempat. Yang ketiga, yaitu masalah tarif bagaimana tarif AMC ini bisa terjangkau bagi seluruh masyarakat, khususnya masyarakat berpenghasilan menengah kebawah.

Saya rasa sudah dipertimbangkan, seperti misalnya dalam pengembangan kawasan transit berbasis TOD direncanakan upaya preservasi kampung di kawasan Tunjungan, Joyoboyo dan Darmo. Ini akan diintegrasikan dengan program Perbaikan Kampung. Namun, fungsi ini tidak serta merta diubah/diganti dengan fungsi lainnya. Penyediaan open public space serta mempertahankan fungsi-fungsi kawasan yang berperan sebagai ruang public direncanakan dalam kebijakan TOD di Surabaya. Mengenai lokasi TOD juga dipertimbangkan bagaimana lokasi yang terintegrasi dengan pusat kegiatan di Surabaya dengan terintegrasi dengan sarana Park&Ride, optimalisasi lyn sebagai moda feeder terintegrasi rutenya dengan AMC, penyediaan jalur pedestrian yang nyaman dan aman serta terintegrasi dengan lokasi transit dan aksesibel ke seluruh bangunan. Begitupula dengan penetapan tarif AMC sudah mulai dipertimbangkan bagaimana pola subsidi/skema kerjasama pembiayaan yang dapat menciptakan besaran tarif AMC yang sesuai dengan kemampuan dan kerelaan untuk membayar, terjangkau bagi kalangan masyarakat menengah ke bawah.

How private sectors are involved in the development planning of the transit area?

Bagaimana pihak swasta dilibatkan dalam rencana pembangunan disekitr jalur AMC?

The developers as private sector seems to be rarely involved in the transit-based planning process in Surabaya. In fact, the majority of the districts that will be passed by AMC route are primary road where many commercial buildings are owned by individuals or private developers.

Pihak swasta selaku developers sepertinya jarang dilibatkan dalam proses perencanaan berbasis transit di Surabaya. Padahal, mayoritas dari jalur – jalur yang dilewati oleh rute AMC dan potensial untuk direncanakan sebagai lokasi TOD adalah kawasan jalur arteri dimana banyak

<p><i>bangunan komersial yang dimiliki oleh perorangan ataupun pengembang swasta.</i></p>
<p>How communities, community-based organization or NGOs are involved in the development surrounding the transit area?</p> <p><i>Bagaimana masyarakat atau organisasi non-profit/berbasis komunitas dilibatkan dalam pembangunan di sekitar transit?</i></p> <p>Civic engagement has been regulated with national and regional regulations and law, which obligates public consultation, hearing, and focus group discussion in every formulation of spatial plan/regulation/development plan. Knowing the significant role of this transit development programme for the society, some public consultation must have been held before, involving representatives from each districts (<i>kecamatan</i>) which are passed by the AMC route to collaboratively formulate plans and strategies for transit area (which was accommodated by the World Bank Studies). The representatives from the district help us to get an overview of the existing conditions and the priority e development programme in their residential area.</p> <p>the non-profit organization might not been grown that much especially in terms of the low income housing. The development of low income housing are usually initiated by state-owned enterprises (<i>Badan Usaha Milik Negara/BUMN</i>) such as PT. Perumahan Nasional, etc.</p> <p><i>Pelibatan masyarakat karena sudah diatur oleh undang – undang, dan setiap produk perencanaan entah itu RTRW ataupun rencana pembangunan masyarakat berhak untuk mengetahuinya. Mengingat objek dan subjek pembangunan ini adalah demi kepentingan masyarakat umum juga. Ini sepertinya sudah dilaksanakan dengan mengundang perwakilan dari unit kecamatan yang dilalui rute AMC dalam perumusan penetapan rute AMC dan rencana strategi TOD dari World Bank tersebut. Mereka menjadi perwakilan dari masyarakat yang membantu kami untuk mendapatkan gambaran mengenai kondisi eksisting dan yang menjadi kebutuhan prioritas terkait pembangunan di kawasan tempat tinggal mereka.</i></p> <p><i>Kalau organisasi non-profit mungkin masih belum terlalu banyak, mungkin untuk gerakan pembangunan perumahan untuk masyarakat MBR biasanya diinisiasi oleh proyek pemerintah ataupun BUMN seperti PT. Perumnas, dan lainnya.</i></p>
<p>Is there any specific regulations and/or institution/agency to control and monitor public transport fare to be affordable for the low income?</p> <p><i>Saat ini, apakah terdapat kebijakan atau institusi/agensi khusus yang mengawasi dan mengontrol tarif AMC?</i></p> <p>We have never been involved to discuss this issue, but so far the regulation of public transportation costs in Surabaya is under the auhtority of Surabaya’s Department of Transport in the form of Local Regulation (<i>Peraturan Daerah</i>) and Mayor Regulations (<i>Peraturan Walikota</i>), in compliance with national regulations.</p> <p><i>Kami belum pernah dilibatkan untuk mendiskusikan masalah ini, namun sejauh ini terkait regulasi ongkos transportasi publik di Surabaya ini menjadi otoritas dinas Perhubungan Surabaya, dengan menaati pada peraturan nasional ataupun peraturan daerah kota Surabaya yang berlaku.</i></p>
<p>What are the barriers to implement equitable TOD (affordable transport fare/public housing for low income/public amenities)?</p>

Apakah kendala dalam (pemerintah, swasta, masyarakat, dll) dalam proses implementasi TOD yang berkeadilan (penyediaan tarif terjangkau, perumahan terjangkau, dan fasilitas publik)?

I think the barrier is the limited knowledge of the government and private sector to notice that transit development planning is not just about design, but it is important to consider its social benefit for the community surrounding the area. Thus, examples or experience from other cities as source of knowledge is important. Study from the World Bank in 2014 have provided recommendation on gradual increase of density and emphasize the importance of creating transition between kampung and transit areas such as pedestrian access from Kampung and adjusted building design private-owned property along the corridor. However, how can the private developers can be encouraged to participate in this concept? There are no specific form of incentives to induce private parties and communities to participate in a collaborative way.

Additionally, because the concept of TOD itself focuses on public transit-based spatial development, then two aspects of spatial and transport must be synchronized. Thus, the coordination between the transit and planning agency can be developed and maintained. So far, we have not seen any plan from the government to develop blueprint integration of spatial and transportation plan. Each aspect still works on its own authority. We think that this concepts needs to be understood and also followed up, to prepare for the possibility of special agency for transit development, or to prepare the formulation of Transit Area Development Plan blueprint. To conclude, the concept of TOD is still not fully understood.

Menurut saya kendalanya ada pada kurangnya kesadaran bahwa dari pemerintah dan juga swasta bahwa penting untuk mengedepankan proses perencanaan pembangunan transit tidak hanya pada design saja, namun juga kepada kepentingan social komunitas yang ada dan tinggal di sekitarnya. Jadi, contoh aplikasi sebagai sumber pembelajaran ini perlu. Dari beberapa rekomendasi kajian yang difasilitasi oleh World Bank pada 2014 yang lalu telah memberikan pedoman mengenai pembangunan kampung secara bertahap menuju kepadatan yang lebih tinggi. Beberapa rekomendasi juga menekankan pada transisi antara kampung dengan kawasan transit, dengan menyediakan jalur dari kampung dan penyesuaian design dari pihak pengembang private. Namun, bagaimana supaya pihak pengembang privat dan masyarakat dapat dipancing untuk turut serta dalam pembangunan dan pemeliharaan? Belum ada bentuk insentif khusus supaya pihak privat dan masyarakat bisa ikut berpartisipasi secara kolaboratif. Selain itu, karena konsep dari TOD sendiri mengadopsi pengembangan tata ruang berbasis stasiun transportasi massal maka dua hal yang harus disinkronisasikan harus diutamakan, yaitu tata ruang dan transportasi. Dari sini, koordinasi antara departemen yang mebidangi operasional public transit dengan perencanaan pembangunan di sekitarnya bisa dilakukan. Selama ini, kami belum melihat ada bentuk rencana dari pemerintah untuk menyusun blueprint integrasi rencana tata ruang dan transportasi. Masing-masing masih berjalan sendiri. Ini perlu untuk dipahami dan juga ditindaklanjuti, untuk mempersiapkan misalnya apabila akan dibentuk suatu institusi pengelola kawasan transit, dan produk blueprint Rencana Kawasan berbasis transit. Jadi konsep TOD ini masih belum dipahami sepenuhnya.

Is there any specific rules/regulations for providing affordable housing from the government or private developers surrounding the transit area?

Apakah terdapat peraturan atau kesepakatan tertulis atau tidak tertulis dari pemerintah kota Surabaya kepada pengembang untuk menyediakan membangun perumahan terjangkau untuk MBR?

Sejauh yang kami tahu, ada kebijakan mengenai hunian 1:2:3 yaitu setiap pengembang yang membangun 1 unit perumahan premium harus dilengkapi dengan rumah menengah dan rumah sederhana bagi masyarakat miskin. Namun,

Is there any specific rules/regulations for private developers to provide public facilities for the community near the transit area?

Apakah terdapat peraturan atau kesepakatan tertulis atau tidak tertulis dari pemerintah kota Surabaya kepada pengembang untuk menyediakan penyediaan fasilitas untuk public, khususnya untuk MBR (Ruang terbuka public/ruang terbuka hijau, perpustakaan untuk umum) untuk baik oleh pemerintah maupun swasta?

This matter is regulated by zoning regulations which are included in the legalized development permit (*Izin Mendirikan Bangunan/IMB*) from the municipalities. Although they are not specifically intended for low-income people but rather in terms of how the private developers can contribute to build public facilities around their commercial buildings which can be accessed by whole groups of community for example public spaces, green spaces, plaza, etc. This is usually stated in the Detailed Spatial Plan (*Rencana Detail Tata Ruang/RDTR*)

Voluntarily, developers can also build public facilities around their property through CSR. CSR in principle is the form of responsibility and contribution of the company allocated from the profit they obtained from their business. Forms of CSR has now been developed, because it seems the private sectors are more aware on the importance of public facilities for the surrounding community as well as for visitors / residents on their property. Some form of action are raising, especially related to the environment, there are so many companies held social services to build mangrove trees or green spaces around Surabaya, and other cities/region. In fact, Bungkul Park in Surabaya is one good example of CSR from the state-owned enterprise, PT. Telkom which provide free WiFi for public surrounding the area. Another form of CSR we can see daily is plant-watering vehicle/truck, which are originally were given by some companies. These kind of CSR programmes might be raising because of the better image of this city, which is currently known as one of the cities that has successfully developed public facilities, parks and green spaces. Surabaya has also been recognized internationally, there are several national awards such as Kalpataru, and also international awards, such the Green City Awards.

Itu kan diatur oleh peraturan zonasi yang dicantumkan dalam ketentuan izin tata ruang atau IMB dari pemerintah Kota ya tetapi memang tidak secara spesifik ditujukan untuk masyarakat berpendapatan rendah tetapi lebih ke bagaimana masyarakat secara keseluruhan dapat menikmati fasilitas yang ada disekitar bangunan komersial. Seperti ruang publik, RTH, plaza dan sebagainya. Ini biasanya menjadi ketentuan dalam RDTR.

Secara voluntary, pihak pengembang juga bisa membangun fasilitas publik di sekitar properti mereka melalui CSR. CSR ini pada prinsipnya adalah bentuk tanggungjawab dan kontribusi perusahaan terhadap profit yang mereka dapatkan dari usaha mereka. Beberapa CSR sekarang sudah berkembang bentuknya, karena sepertinya swasta sudah mulai sadar akan pentingnya fasilitas publik bagi masyarakat sekitarnya maupun bagi pengunjung/penghuni di propertinya. Terutama terkait dengan lingkungan ya, banyak sekali perusahaan yang istilahnya bakti sosial untuk membangun pohon bakau atau membangun RTH dimana. Contoh nyatanya di Surabaya, yaitu Taman Bungkul, fasilitas yang ada di sini juga merupakan bentuk CSR dari BUMN yaitu PT.

Telkom. Selain itu, CSR dalam bentuk kendaraan untuk nyiram tanaman di pinggir jalan saya juga sering lihat. Bentuk CSR ini mungkin juga berkembang karena Surabaya yang saat ini dikenal sebagai salah satu kota yang telah berhasil mengembangkan fasilitas publik dan RTH dengan baik. Dan ini sudah diakui secara internasional juga, buktinya adalah beberapa penghargaan dari nasional seperti Kalpataru, dan juga penghargaan internasional, seperti beberapa tahun lalu Surabaya menang Green City Awards.

What is your interests and motivations in TOD development?

Apakah motivasi dan kepentingan anda/institusi anda dalam pembangunan di sekitar transit?

We do not have any interests related to transit-oriented development in Surabaya. Our involvement in the planning process is hopefully help to provide knowledge for the government as well as the community from the scientific side, based on knowledge and experience of transit development that has been developed previously. In the future, we hope that TOD can reduce private vehicle dependency, reduce traffic congestion, and contribute to the reduction of carbon footprint. In addition, we hope that TOD can also be realized and enjoyed by all groups of citizen, so that the benefits of AMC and the development of transit-based areas can be felt by various groups.

Kami tidak mempunyai kepentingan apa-apa terkait pembangunan berbasis transit di Surabaya. Keterlibatan kami dalam proses perencanaan diharapkan dapat memberikan pengetahuan kepada pemerintah maupun kepada masyarakat dari sisi akademis secara scientific berdasarkan kapasitas ilmu yang kami miliki dan pengalaman pengembangan transit yang telah dikembangkan sebelumnya. Ke depannya, Kami harapkan dengan adanya TOD ini dapat mengurangi ketergantungan terhadap mobil pribadi, emgurangi kepadatan lalu lintas sekaligus berkontribusi terhadap pengurangan carbonfootprint. Selain itu, kami harapkan pembangunan berbasi stransit ini juga dapat dilakukan dan dinikmati oleh masyarakat dari segala level. Juga manfaat dari AMC serta pengembangan kawasan berbasis transit ini dapat dirasakan manfaatnya oleh berbagai kalangan.

How do you perceive the government policy to oblige private developers for providing affordable housing near transit area?

Bagaimana respon anda terhadap kebijakan pemerintah untuk menyediakan perumahan MBR di sekitar transit?

Regulation regarding balanced housing also seems to be one good example of equitable development principle. With this regulation, developers are expected to be more sensitive to the needs of housing development for the low income. This concept has also long been applied to the concept of development in America, namely mixed-income housing. Singapore has also implemented this policy with mixed racial approach. So, the community can socialize with several other people from different races in one residential unit. This is a good approach, because the government has a limited budget for building MBR housing. However, if we see from the developer's perspective, maybe this can be one of the obstacles to maximize the profit they can get from premium type housing. So, as we can see that this balanced residential ratio has mostly been applied for the landed housing. And in Indonesia, it is indeed rare to adopt balanced residential concept for the development of vertical housing. So, the private developers should be given benefit from this, it can be in the form of incentives.

Peraturan mengenai hunian berimbang sepertinya juga merupakan salah satu bentuk konsep berkeadilan. Dengan adanya peraturan tersebut, pengembang diharapkan untuk dapat lebih peka terhadap kebutuhan pembangunan perumahan untuk MBR. Konsep ini juga sudah lama diterapkan pada konsep pembangunan di Amerika yaitu mixed-income housing. Singapura juga

telah menerapkan kebijakan ini dengan mixed racial. Jadi masyarakat dapat bersosialisasi dalam satu unit hunian dengan beberapa masyarakat lain yang berasal dari ras yang berbeda. Jadi ini merupakan suatu kebijakan yang bagus, karena pemerintah memiliki budget terbatas untuk membangun perumahan MBR. Namun, apabila dilihat dari kebutuhan pengembang mungkin ini bisa menjadi salah satu penghambat maksimalisasi profit yang dapat mereka dapatkan dari sekedar mengembangkan hunian tipe premium. Jadi kebanyakan memang ini diaplikasikan pada hunian horizontal. Dan di Indonesia spertinya memang jarang untuk pengembangan perumahan vertical dengan konsep hunian berimbang. Jadi, pengembang harus diberikan ganti atau keuntungan dari ini, mungkin bisa menggunakan bentuk bentuk insentif tertentu.

What is the conditions and barriers to implement such formal regulations (transport fare concession, balance housing ratio, incentive based on FAR (Floor Area Ratio), incentive to construct public spaces/parks, pedestrian and cycling route) and informal institutions (raising private and community awareness and culture to use public transport and provide public facilities) in Surabaya?

Bagaimana peluang dan kendala dalam mengadopsi peraturan dan insentif (subsidi untuk transportasi public, hunian berimbang, insentif penambahan lantai bangunan/KLB, dan insentif untuk penyediaan fasilitas public untuk umum)?

Public transport fare:

Amalgamation of public transport operator: This is an ideal first step to achieve longer term goals, of integrating reliable transportation system. And I think the Surabaya municipality has taken action towards the integrated transport system through registration of the current public transport (lyn) under the legal entities/coorporations. This can be the first reat step to the amalgamation of public transport operator, maybe in the form of consortium or regional owned enterprises/*Badan Usaha Milik Daerah (BUMD)*, with the Fast Mass Transportation operator. So this is possible to do, with there should be a clear legal regulation in the formation in accordance with the competent authority.

Public transport fare regulator agency: As far as we understand, regulations regarding the authority to regulate public transportation tariffs are regulated by the authority of each authority, and this is usually from the center. Moreover, these rates offered by the community are usually subsidized tariffs, so it seems that the regulatory authority is indeed in the government authority.

Fare adjustment formula: Given the development of AMC in collaboration with the private sector, it will be more feasible to provide formulations that can be adjusted at any time. Not to mention the possibility of an uncertain increase in world fuel prices. If the tariff tends to be stable, there will be a time to burden the government budget. Actually this is very important to consider.

Consession subsidies: This is indeed ideal for application for public transportation systems in Indonesia, because as it has been successfully implemented by other countries that also develop the same concept. Besides being more effective and practical, this also benefits both parties, namely the transport operator and the user community. However, this will become very dependent on the ability of the national and regional budgets, as well as agreements between the central government, the Surabaya municipality and the DPRD as the legislator

TOD Groups/manager: TOD Groups can be formed if the transit is already developed. However, the roles of non-government like us from the universities, also the from the public transport operators can help facilitating the potential issues and problems in transit development.

Sufficient Housing:

Inclusionary Housing (mandatory and voluntary): We think that affordable housing regulations for middle and low-income households should be adjusted to the context of each area's characteristics need for affordable housing. For example, the low income housing/informal resettlement should be covered through the government fund/provision, while private sector can contribute on the middle class housing, especially around commercial areas such as Tunjungan, by implementing the concept of balanced residential ratio and bonus on Floor Area Ratio. Also miss, one thing that becomes the most significant factor is location, in accessible location such as city centre, surge of land price is inevitable, thus it will definitely affect developer's ability to provide housing for the low income community because its not profitable. So it requires specific location based tools to implement this kind of incentive. Maybe, this is just my opinion, the voluntary can be implemented in the most accessible area (with high land price, such as Tunjungan or Pakuwon area), while mandatory tool might have been effective to be implemented in the outer area/less accessible area. Because once the public transit is developed, distance wont matter.

Coalition of affordable housing: This is a very good concept if the awareness of the community and private movement should be built, with support from capable non-profit institutions, such as international NGOs. However, because the public transit and corridor development has not been built (yet), public awareness of basic needs (such as: affordable housing) may not be developed, thus the community might not yet familiar with this concept. Currently, the focus of the issue is funding for construction.

Inclusive housing (mandatory and voluntary):

As long as there are sanctions and law enforcement, the implementation must be supervised by the authorities. For example, it should be stated in the development agreement or so, as a form of incentive bargaining. The concept seems to be similar to Transfer of Rights. Then, if this kind of policy is strengthened by regional regulations, and all government officials understand the importance of this balanced residential principle then it will certainly be more effective to reduce the housing crisis. This voluntary scheme can be applied especially in areas dominated by private-owned property, such as apartments or condominiums, but it seems more reasonable to apply to private developers to build middle-class housing. As for the provision of fiscal incentives in the form of reimbursement, this will be difficult because it relies heavily on the decision of the higher government authorities, and the government budget and it must be complemented with former approval by the City Council.

Balanced-residential policy can be applied effectively with incentives, especially in terms of transit development. The incentive can be in the form of Gross Floor Area, considering that it will provide benefits for developers to be able to build additional floor that can be developed as apartments. This should be stated within development permit. We think that these kinds of regulation in terms of provision middle and low-income housing should be able to be adjusted to the context of each regional characteristics and its demand on affordable housing. As for the provision of low-cost housing for informal resettlement, it should be provided by the government, while the private developers can make contribution for the provision of middle income housing (especially in the vicinity of commercial areas, with complementary regulations such as: balanced residential ratio, bonus floor incentives).

Bonus Height Zoning:

This scheme is also mentioned in the TOD Guidelines from the Ministry of Agraria and Spatial Planning. This is possible to be implemented in Surabaya, however, we have maximum limits because

it is limited by the Aviation Operational Safety Area, especially in CBD area in the city center which is dominated by private developers. This can be one big issue to apply bonus floor incentives. However, from the detailed spatial plan draft, we can increase the Building Floor coefficient to 15% of the maximum height set after the discussion process and certain considerations. So, this scheme will be a process of discussion before the legalization of Building permit.

Reduced Parking Requirements:

Most likely to be implemented in the near future, as a complement to other policies related to affordable housing.

Public amenities:

Development Assesment Permit Team: Possible to adopt with government's commitment, eventhough we are not yet familiar with the incentive and disincentive mechanism.

Additional GFA:

- POPS: I personally think that this scheme is very good to be integrated with the zoning regulation, as the current approach is starting to implement this. The requirement to build public spaces (public plaza, parks) are usually stated with the legally binding development permit issued by from the government.
- CSFS: This scheme is innovative, but it depends on the government and developers willingness to prioritize the interests of such social facilities. So far, such integration of community space located within private property is commercialized by the building owner. So, this voluntary integration of social space with exchange of bonus floor area can be a good form of CSR.

Financial grant for innovative programme: This will depend on the fiscal situation of the government. In addition, there has to be a standard in regard on how to assess that such programme is innovative (to be able to receive such grant)? So far, the government usually give CSR rewards for private sectors.

Construction of green open space and pedestrian seems to require a clear agreement, considering that this is not only about construction, but also requires maintenance costs. This form of bonus gross floor incentive is very good but it needs to be discussed again with the developer because this is a new approach. So far, the provision of open green space from the private developer is integrated with the private properties, such as a rooftop, parks around the property and so on.

Transit development planning process in Surabaya which has involved various elements of stakeholders (the municipalities (city government), administrative villages (*kelurahan*), sub-districts (*kecamatan*), academics, expert consultants, and community representative institutions / NGOs). The participatory planning process the land use planning surrounding the transit area towards equitable TOD. It's just that the process hasn't involved the private sector / developer / investor, and this become a barrier to implement livable and equitable transit development, considering that the building/property surrounding the transit nodes are dominated by the private sector

The most important thing is to maintain partnership with development stakeholders, especially private sector. Sharing knowledge about the needs of providing equal opportunities for housing and commercial for all groups of income needs to be informed to the private developers. Initiatives from developers to improve public facilities for the community itself can be found in the form of corporate social responsibility (CSR), it is a proof of concern from the private sector towards their environments and their surrounding society. If the private sector is involved in the process of public consultation and development planning, network and trust in the government can be built. This becomes a strong foundation for fostering good relations between the government and the private sector in development.

Tarif transportasi

Integrasi Institusi: Langkah ini memang idealnya menjadi langkah paling awal yang seharusnya dilakukan dalam mencapai tujuan jangka Panjang, yaitu untuk membentuk system transportasi yang integrative dan andal. Dan saya pikir pemerintah kota Surabaya sudah melakukan aksi kearah sana yaitu dengan adanya Peraturan dari pusat untuk melegalkan moda angkot dalam badan hukum. Ini bisa menjadi cikal bakal institusi atau mungkin nantinya akan dibentuk semacam konsorsium atau BUMD ya, dengan operator Angkutan Massal Cepat. Jadi ini mungkin untuk dilakukan, dengan harusnya ada peraturan legal yang jelas dalam pembentukan sesuai dengan otoritas yang berwenang.

Agensi regulator tarif transportasi publik: Sejauh yang kami pahami, peraturan mengenai kewenangan regulasi tarif transportasi public ini sudah diatur dengan kewenangan masing-masing otoritas, dan ini biasanya dari pusat. Lagipula tarif ini yang ditawarkan masyarakat biasanya tarif subsidi, jadi sepertinya kewenangan regulasi ini memang ada di otoritas pemerintah.

Formulasi tarif transportasi public: Mengingat pengembangan AMC ini bekerjasama dengan swasta, memang akan lebih layak untuk memberikan formulasi yang bisa disesuaikan sewaktu - waktu. Belum lagi dengan adanya kemungkinan kenaikan harga bahan bakar dunia yang tidak menentu. Apabila tarif cenderung stabil maka ada waktunya akan memberatkan anggaran pemerintah. Sebenarnya ini sangat penting untuk dipertimbangkan.

Subsidi tarif: Hal ini memang ideal untuk diaplikasikan untuk system transportasi publik di Indonesia, karena sebagaimana telah berhasil diimplementasikan oleh negara lain yang juga mengembangkan konsep yang sama. Selain lebih efektif dan praktis, ini juga menguntungkan kedua belah pihak yaitu transport operator dan masyarakat pengguna. Namun, ini akan menjadi sangat bergantung pada kemampuan anggaran pusat dan daerah, serta kesepakatan antara Pemerintah pusat, pemerintah Surabaya dan juga DPRD selaku legislatif.

Perumahan terjangkau

Tim TOD: Terkait dengan pembentukan tim atau manajemen TOD Surabaya, mengingat proyeknya AMC sendiri belum dimulai, ini masih belum dibicarakan. Tapi mengingat ini erat kaitannya dengan pengembangan kawasan maka kemungkinan akan dibentuk dibawah BAPPEDA. Ini juga perlu adanya koordinasi yang lebih intens antara tata ruang dan juga perhubungan, serta operator. Tapi melihat pengalaman dari Jakarta yang membentuk PT. MRT, jadi mungkin manajemen TOD di Surabaya dibuat seperti agensi khsus yang mengatur transportasi dan pengembangan kawasan sekitarnya.

Koalisi untuk pendanaan rumah terjangkau: Ini konsep yang sangat bagus, apabila sudah ada kesadaran dari gerakan masyarakat, juga dengan didanai lembaga non-profit yang mampu, misalnya NGO internasional. tapi karena TOD ini sendiri masih belum tampak dan konstruksi AMC belum dijalankan jadi kesadaran masyarakat akan kebutuhan seperti perumahan di sekitar ini mungkin belum tinggi. Masyarakat belum familiar tentang konsep ini. Saat ini, fokus pendanaan sepertinya dari pemerintah saja, yaitu terutama terkait dengan pengembangan moda AMC dan jaringan rutanya.

Hunian inklusif/hunian berimbang (wajib dan voluntary): Asal ada sanksi ataupun penegakan hukumnya, serta diawasi oleh pihak berwenang. Misalnya dikawal dalam perjanjian pembangunan atau sebagainya, sebagai bentuk tawar menawar insentif. Ini akan sangat bagus dilakukan. Konsepnya sepertinya sama ya dengan konsep Transfer of Rights. Lalu, apabila kebijakan seperti ini diperkuat dengan peraturan daerah misalnya, dan seluruh aparat pemerintahan paham akan pentingnya prinsip berimbang ini, tentu akan lebih efektif untuk mengurangi krisis perumahan dan menerapkan hunian berimbang. Jadi sepertinya bisa untuk diterapkan terutama di kawasan yang didominasi oleh properti milik pengembang swasta seperti apartemen atau kondominium, namun sepertinya lebih masuk akal untuk diterapkan bagi pengembang swasta untuk membangun perumahan kelas menengah. Untuk pemberian insentif fiskal yang berupa penggantian, ini akan susah karena sangat bergantung pada keputusan otoritas pemerintahan yang lebih tinggi, dan kemampuan anggaran jadi juga perlu disetujui oleh DPRD. Juga ketinggalan, satu hal yang menjadi faktor paling signifikan adalah lokasi, di lokasi yang dapat diakses seperti pusat kota, lonjakan harga tanah tidak bisa dihindari, sehingga pasti akan mempengaruhi kemampuan pengembang untuk menyediakan perumahan bagi masyarakat berpenghasilan rendah karena tidak menguntungkan. Jadi diperlukan alat khusus berbasis lokasi untuk menerapkan insentif semacam ini. Mungkin, ini hanya pendapat saya, sukarela dapat diterapkan di daerah yang paling mudah diakses (dengan harga tanah yang tinggi, seperti daerah Tunjungan atau Pakuwon), sementara alat wajib mungkin efektif untuk diterapkan di daerah luar / daerah pinggiran yang sudah terhubung transit. Karena begitu transit tersedia, jarak tidak akan jadi masalah.

Kebijakan mengenai hunian berimbang dapat terus diterapkan dengan dilengkapi adanya insentif, apalagi apabila diterapkan dalam konsep TOD. Insentif berupa contoh tadi untuk menambah KLB sangat cocok untuk diterapkan mengingat hal itu akan memberikan keuntungan bagi pengembang untuk dapat menambah unit bangunan yang bisa dikembangkan sebagai apartemen. Hal ini dapat diperjelas juga misalnya dalam surat perizinan pembangunan atau IMB. Kami pikir penetapan regulasi terkait penyediaan perumahan untuk kalangan pendapatan menengah dan rendah harus dapat disesuaikan dengan konteks karakteristik wilayah dan kebutuhan akan perumahan terjangkau disitu. Jadi untuk penyediaan perumahan bagi penghuni kawasan informal sebaiknya diarahkan pada penyediaan oleh pemerintah, sedangkan untuk penyediaan perumahan bagi kalangan menengah bisa bekerjasama dengan swasta terutama di kawasan sekitar komersil, seperti implementasi konsep regulasi hunian berimbang dan juga insentif Bonus lantai

Penambahan Bonus Lantai : Ini sepertinya sudah disebut ya dalam Pedoman TOD dari pusat. Ini mungkin untuk diterapkan di Surabaya, sebagaimana ditetapkan juga dalam pedoman TOD dari pusat. Namun, kita punya batasan maksimal karena terbatas oleh KKOP, terutama di daerah CBD di pusat kota yang didominasi oleh pengembang swasta. Ini menjadi kendala teknis dalam menerapkan insentif penambahan lantai. Namun, dari rencana detail tata ruang yang sedang kami susun, kita bisa menaikkan koefisien Lantai Bangunan hingga 15% dari tinggi maksimal yang ditetapkan setelah proses diskusi dan pertimbangan-pertimbangan tertentu. Jadi, skema ini akan menjadi proses diskusi dalam penerbitan IMB.

Pengurangan kapasitas Parkir: Paling bisa untuk diterapkan dalam waktu dekat, sebagai pelengkap dari kebijakan terkait perumahan terjangkau.

Fasilitas publik:

Pembentukan Tim Assesmen insentif pembangunan: Ini kan biasanya termasuk dalam proses perizinan pembangunan. Keterlibatan akademisi dalam proses seperti ini tampaknya akan memberikan warna baru bagi proses penerbitan perizinan, tapi bisa jadi malah memperlama proses perizinan. Namun, terkait insentif ini sebaiknya diluar agenda perizinan, karena ini merupakan nilai tambah yang bisa ditawarkan oleh pengembang swasta dalam rangka penyediaan fasilitas public.

Bonus Penambahan Lantai/GFA:

- POPS: Saya pribadi berpikir bahwa skema ini sangat bagus untuk diintegrasikan dengan peraturan zonasi, karena pendekatan saat ini mulai menerapkan ini. Persyaratan untuk membangun ruang publik (plaza publik, taman) biasanya dinyatakan dengan izin pembangunan yang mengikat secara hukum yang dikeluarkan oleh pemerintah.
- CSFS: Skema ini inovatif, tetapi itu tergantung pada keinginan pemerintah dan pengembang untuk memprioritaskan kepentingan dari fasilitas sosial tersebut. Sejauh ini, integrasi ruang untuk komunitas yang terletak di dalam properti milik developer kan dikomersilkan oleh pemilik bangunan. Jadi, integrasi ruang sosial dengan pertukaran luas lantai bonus ini bisa menjadi bentuk CSR yang baik.

Bantuan dana untuk program inovatif:

Ini akan sangat bergantung kepada kemampuan fiskal daerah, karena batasan dari program inovatif ini seperti apa? Sejauh ini kan pemerintah biasanya memberikan penghargaan kepada perusahaan dengan program CSR yang baik.

Pembangunan RTH dan pedestrian sepertinya perlu perjanjian kerjasama yang jelas, mengingat ini bukan hanya biaya konstruksi tetapi juga biaya perawatannya. Bentuk insentif seperti bonus lantai ini sangat bagus namun perlu dibicarakan lagi dengan pihak pengembang karena peraturan ini masih peraturan baru. Sejauh ini penyediaan RTH dari pengembang ini terintegrasi dengan bangunan milik swasta itu sendiri seperti rooftop, penghijauan di sekitar properti dan sebagainya.

Potensi yang ada adalah proses perencanaan TOD di Surabaya yang sudah melibatkan berbagai elemen/unsur masyarakat (pihak pemkot, kelurahan, kecamatan, akademisi, konsultan ekspertis, serta lembaga perwakilan masyarakat/LSM). Proses perencanaan secara partisipatif ini sangat mendukung dalam mewujudkan pola-pola pemanfaatan ruang kawasan transit yang direncanakan TOD mengedepankan konsep berkeadilan. Hanya saja proses ini belum banyak melibatkan pihak swasta/developer/investor, sehingga dapat menjadi kendala dalam upaya mewujudkan konsep TOD yang berkeadilan. Kepemilikan lahan di sekitar kawasan transit yang dikuasai secara masif oleh pihak swasta dapat menjadi kendala berarti untuk mewujudkan konsep TOD yang berkeadilan tersebut.

Yang terpenting adalah membangun komunikasi dengan pelaku pembangunan, selain masyarakat juga swasta. Sharing knowledge mengenai kebutuhan pengembangan berimbang atau pembangunan berkeadilan ini kepada pengembang. Inisiasi dari pengembang untuk komunitas sendiri saat ini sudah dapat dilihat dari bentuk social responsibility misalnya, itu adalah bentuk kepedulian dan normal mereka terhadap sekitarnya. Jadi, apabila swasta juga dilibatkan dalam proses sosialisasi dan perencanaan strategi, network dan kepercayaan terhadap pemerintah dapat dibangun . Ini merupakan salah satu landasan kuat untuk membina hubungan baik antara pemerintah dengan swasta dalam pembangunan.

What should be done and improved in order to induce the concept of equitable TOD in Surabaya?

Apa yang harus dilakukan dan ditingkatkan untuk merangsang penyediaan fasilitas disekitar area transit dalam rangka mencapai TOD yang berkeadilan di Surabaya?

The most important thing in the development around the transit is how to build and maintain cooperation with the private sector, through regulations, even from small forms of coordination and engagement that must be maintained from now. **So that the private sector can be more aware of the issues and intentions of government policies, and they are willing to cooperate within the private public partnership.** In addition, supervision and law enforcement from the government must be held and regulate, with the help from community-based organization to help the monitorign and evaluation process of many development programmes.

Yang paling penting dalam pengembangan di sekitar transit adalah bagaimana membangun dan memelihara kerjasama dengan pihak swasta, baik melalui peraturan maupun bentuk koordinasi dan pelibatan kecil yang harus mulai dibiasakan. Sehingga pihak swasta paham akan isu dan maksud dari kebijakan pemerintah, dan mereka mau untuk bekerjasama bentuk publik privat partnership. Selain itu, pengawasan dan penegakan hukum juga harus diperjelas dair pemerintah, mungkin dengan adanya pembentukan organisasi dari komunitas itu sendiri dapat mempermudah proses monitoring evaluasi.

Institutional arrangement to Achieve Equitable TOD (Study Case: Surabaya) ITS – Jurusan Arsitektur [A2]

Can you explain about your/your institution's role and responsibility, and how are you involved in TOD development in Surabaya?

Dapatkah anda menjelaskan mengenai peran dan tugas anda (institusi anda), dan bagaimana anda terlibat dalam pembangunan berbasis transit/TOD di Surabaya?

In this transit development plan, we developed coordination with Surabaya municipality in regards with *Kampung* development in Surabaya. In this case, we help the government as the advisory team that provides input / recommendations based on our academic and practical capacity. In addition, we often participate as Community Assistance Team to assist the community in the process of improving economic conditions in the village, for example in terms of the capacity of Small and Medium Enterprises (SMEs) and how to empower local economic development through the community cooperatives.

Dalam rencana pengembangan kawasan berbasis transit atau TOD ini, kami menjadi mitra kerja pemerintah Surabaya dalam pengembangan kampung, yang rencananya akan diintegrasikan dengan TOD di Surabaya. Dalam hal ini, kami membantu pemerintah sebagai tim advisor yang memberikan masukan/rekomendasi berdasarkan kapasitas kami secara akademis dan praktikal. Selain itu, kami juga menjadi sering berpartisipasi aktif sebagai Tim Asistensi Masyarakat yang mendampingi masyarakat dalam proses peningkatan kondisi ekonomi di kampung, misalnya dalam hal kapasitas keterampilan Usaha Kecil Menengah atau pemberdayaan koperasi komunitas.

Is there any specific rules or scheme in the current TOD regulation in regard to increase benefit of TOD for the low income communities?

Apakah terdapat peraturan atau kebijakan terkait TOD yang berkaitan dengan kepentingan masyarakat/komunitas, terutama masyarakat berpenghasilan rendah/MBR?

Rules or regulation which incorporate equitable concept in terms of transit development are still lacking. However, there are some policy content which can be integrated within TOD context, for example the balanced-residential ration based on Law no. 1 of 2011 on Housing and Settlement Areas. This regulation is usually applied to horizontal housing, which consequently affects the site design.

However, this regulation can be improved/redesigned by providing incentives to the induce the private sector/developers to incorporate the development of housing/flats for the low income around the station / public transportation stops.

Associated with policies that are related with soci-cultural character of Surabaya, the transit development incorporates *Kampung Integration Programme (KIP)*. The Comprehensive KIP is delivered under the municipality's program named "Slum Area Social Rehabilitation". I think this concept (KIP integration to TOD) provides a very unique example, because the priority of the village concept is the socio-cultural attachment in the community. However, this is also tricky considering the characteristics of development around the transit are tends to be high intensity development. The building intensity decreases as the distance gets further from the transit station /transit corridors. From the previous experience, the C-KIP program not only improve the quality of housing and public facilities for the village community, but also increase the participation of local communities to participate in building the village for mutual benefit and prosperity.

Knowing the housing crisis especially for low-income people, it is also necessary for private developers to collaboratively develop affordable housing. Currently, the government is working in partnership with the state-owned enterprises to construct affordable housing. The private developers have been regulated by laws and government regulations in the form of balanced residential ratio. This may also be applied to the development of the area around the transit, to meet housing needs for middle-income people down.

Terkait dengan ini, memang belum ada peraturan yang benar-benar diintegrasikan dalam konteks pembangunan transit. Namun ada kebijakan formal yang potensial dan kami rasa sudah diintegrasikan dalam pedoman pembangunan TOD. Yaitu prinsip hunian berimbang berdasarkan Undang – Undang Nomor 1 Tahun 2011 tentang Perumahan dan Kawasan Permukiman. Hal ini biasanya diterapkan pada konsp perumahan horizontal dan berpengaruh pada design tapak perumahan. Namun, ini bisa juga diterapkan dengan memberikan insentif kepada swasta untuk mengembangkan konsep hunian berkembang pada permukiman vertical atau apartemen yang ada di sekitar stasiun/pemberhentian transportasi publik.

Terkait dengan kebijakan yang sesuai dengan karakter social budaya di Surabaya, yaitu integrasi dengan perkampungan. Program perbaikan kampung ini yaitu Comprehensive KIP, yang dianggarkan pemerintah melalui Program RSDK, kepanjangannya Rehabilitasi Sosial Daerah Kumuh. Ini yang rencananya akan ditempelkan dalam pembangunan kawasan ebrbasis transit di Kota Surabaya. Ini saya rasa menjadi salah satu konsep equity yang sangat unik dari Indonesia. Namun, hal ini juga tricku mengingat karakteristik dari pembangunan di sekitar transit adalah pembangunan dengan intensitas tinggi, dan perlahan-lahan intensitas menurun menjauhi jarak dari koridor rute transportasi publik. Namun, apabila ini dapat perlahan – lahan dikembangkan menjadi pengembangan rusunawa misalnya, permukiman masyarakat kelas menengah kebawah yang ada di perkampungan dapat tetap dimaintain tanpa mengurangi nilai social budayanya. Karena yang diutamakan dari konsep kampung adalah keterikatan sosial budaya di masyarakatnya. Dari pengalaman yang sudah ada, program C-KIP ini bukan hanya dapat meningkatkan kualitas rumah dan fasilitas publik bagi masyarakat kampung, tetapi juga meningkatkan partisipasi masyarakat lokal untuk turut serta membangun kampung demi kemaslahatan dan kesejahteraan bersama.

Untuk menjembatani itu, serta mengingat adanya krisis perumahan khususnya bagi masyarakat berpendapatan rendah, perlu juga upaya pembangunan perumahan terjangkau bagi pihak swasta. Saat ini kan pemerintah bermitra kerja dengan BUMN terkait pembangunan perumahan terjangkau. Pihak swasta secara umum sudah diatur oleh Undang – Undang dan peraturan

pemerintah terkait dengan penyediaan hunian berimbang. Ini mungkin juga bisa diterapkan dengan pengembangan kawasan di sekitar transit, untuk memenuhi kebutuhan perumahan bagi masyarakat berpendapatan menengah kebawah.

How the principle of equitable or fair TOD are depicted in the current TOD strategies?

Bagaimanakah konsep pembangunan yang berkeadilan tercermin dalam regulasi atau peraturan terkait dengan TOD, transportasi publik dan guna lahan di Surabaya?

Related to the concept of equitable development, I personally think that this is a new concept. And I this concept is still far to be implemented in the case of AMC and Transit development around the transit corridor. However, it needs to be taken into account since the route passes through middle and low-income sub-districts (kecamatan). Based on our perspective, the ideal concept of transit development is how to integrate affordable housing around the transit based on citizen's needs, also public space and facilities for the community.

Terkait dengan konsep pembangunan yang berkeadilan ini merupakan hal yang baru ya. Dan saya rasa ini pemikiran yang cukup jauh namun perlu juga dipertimbangkan mengingat rute dari AMC yang melewati permukiman kelas menengah kebawah dan kampung. Sepengetahuan kami, konsep dari TOD yang ideal adalah bagaimana mengintegrasikan affordable housing dan keperluan masyarakat di sekitar transit seperti public space dan fasilitas untuk komunitas.

How private sectors are involved in the development planning of the transit area?

Bagaimana pihak swasta dilibatkan dalam rencana pembangunan disekitr jalur AMC?

The developers as private sector seems to be rarely involved in the transit planning process in Surabaya. In fact, the majority of the routes that are planned to be passed by the AMC route are arterial roads, where many commercial buildings are owned by individuals or private developers.

Pihak swasta selaku developers sepertinya jarang dilibatkan dalam proses perencanaan berbasis transit di Surabaya. Padahal, mayoritas dari jalur – jalur yang dilewati oleh rute AMC dan potensial untuk direncanakan sebagai lokasi TOD adalah kawasan jalur arteri dimana banyak bangunan komersial yang dimiliki oleh perorangan ataupun pengembang swasta.

How communities, community-based organization or NGOs are involved in the development surrounding the transit area?

Bagaimana masyarakat atau organisasi non-profit/berbasis komunitas dilibatkan dalam pembangunan di sekitar transit?

Community involvement has been regulated by law which states that every blueprint formulation (such as the spatial plan document) the community has the right to be involved and informed about it. Knowing the object and subject of this development is for the sake of public benefit. The form of community involvement has been carried out by inviting representatives from the sub-district unit which are passed through the AMC route. They were involved in the consideration of AMC route, and in the formulation of transit development around the corridor (study from the World Bank). The representatives helped us to get an overview of the existing conditions and the priority needs related to development in their area of residence.

The existence of non-profit organizations might not be much, maybe only in the context of the low-income citizen empowerment, or environmental activist. The development of low-cost housing/multistorey rental – flats are oftendelivered by the government or the state-owned

enterprises such as PT. Perumahan Rakyat, etc.

Pelibatan masyarakat karena sudah diatur oleh undang – undang, dan setiap produk perencanaan entah itu RTRW ataupun rencana pembangunan masyarakat berhak untuk mengetahuinya. Mengingat objek dan subjek pembangunan ini adalah demi kepentingan masyarakat umum juga. Ini sepertinya sudah dilaksanakan dengan mengundang perwakilan dari unit kecamatan yang dilalui rute AMC dalam perumusan penetapan rute AMC dan rencana strategi TOD dari World Bank tersebut. Mereka menjadi perwakilan dari masyarakat yang membantu kami untuk mendapatkan gambaran mengenai kondisi eksisting dan yang menjadi kebutuhan prioritas terkait pembangunan di kawasan tempat tinggal mereka.

Kalau organisasi non-profit mungkin masih belum terlalu banyak, mungkin untuk gerakan pembangunan perumahan untuk masyarakat MBR biasanya diinisiasi oleh proyek pemerintah ataupun BUMN seperti PT. Perumnas, dan lainnya.

Is there any specific regulations and/or institution/agency to control and monitor public transport fare to be affordable for the low income?

Saat ini, apakah terdapat kebijakan atau institusi/agensi khusus yang mengawasi dan mengontrol tarif AMC?

We have never been involved to discuss this issue, but so far, the public transportation fare has been regulated under the authority of the Surabaya’s Department of Transport, in compliance with national regulations and the Mayor regulations.

Kami belum pernah dilibatkan untuk mendiskusikan masalah ini, namun sejauh ini terkait regulasi ongkos transportasi publik di Surabaya ini menjadi otoritas dinas Perhubungan Surabaya, dengan menaati pada peraturan nasional ataupun peraturan daerah kota Surabaya yang berlaku.

What are the barriers in the process of collaboration between stakeholders (government, private sector, community) in regard to achieve equitable TOD (affordable transport fare/public housing for low income/public amenities)?

Apakah kendala dalam proses kolaborasi antar aktor (pemerintah, swasta, masyarakat, dll) dalam rangka mencapai TOD yang berkeadilan (penyediaan tarif terjangkau, perumahan terjangkau, dan fasilitas publik)

Kampung is an important element that must be preserved in Surabaya. However, related to the development of transit area, Mayor Tri Rismaharini seems to agree that the element of social cultural characteristic *Kampung* must maintained is s among the people in it. So, *Kampung* integration with transit development (which was also one of the recommendations from the Transit Corridor Development from the World Bank Study in 2014) needs continuous coordination between the government, the community and the private sector (which dominates the land ownership around the potential transit nodes. The private sector should be involved in the process *kampung* integration within TOD in Surabaya, considering that the transit areas are located in the center of the city /arterial roads which tends to be dominated by private developers, such as malls, trade, hotels, condominium, apartments. On the other hand, the existence of *Kampung* around the potential transit area becomes a significant element as city’s icon, which will give further impact for the existence of the adjacent *Kampung*.

Another barrier is the lack of enforcement of regulations and clear sanctions for the development actors. For example, following the balanced-residential ratio tied to the private sector, the

government does not state clear sanctions or moratorium to incentivize the private developers to incorporate affordable housing within their properties. Besides, many more regulations are not too enforced' so that they are less effective to address the housing issues in Surabaya.

Kampung merupakan elemen penting yang juga harus dilestarikan di Surabaya. Namun, terkait dengan pengembangan kawasan berbasis transit ini, ibu Walikota sepertinya juga sepakat bahwa elemen kampung yang harus dipertahankan adalah karakteristik social budaya diantara masyarakat di dalamnya. Jadi, proses integrasi kampung, dengan kawasan transit (yang juga menjadi rekomendasi dari Kajian Pengembangan kawasan Transit AMC dari World Bank pada 2014 yang lalu) ini sangat butuh koordinasi antara masyarakat dan pihak swasta yang akan mendominasi pembangunan komersial dan perumahan di sekitar proyek transit. Terkait dengan pengembangan kampung, pihak swasta seharusnya dilibatkan dalam proses integrasi proyek KIP dalam TOD di Surabaya. Mengingat kawasan rencana TOD terletak di pusat jalur jalur arteri yang didominasi oleh bangunan milik privat, seperti mall, perdagangan, hotel, apartemen kondominium. Di sisi lain, keberadaan kampung di sekitar kawasan komersial tersebut juga sangat kuat sebagai identitas kota. Mengingat perkembangan kawasan mixed-use dalam TOD akan mempengaruhi keberadaan kampung tersebut.

Hambatan lain adalah kurangnya penegakan peraturan dan sanksi yang jelas bagi pelaku pembangunan. Misalnya saja dengan kebijakan hunian berimbang yang diikat dengan swasta, pemerintah tidak menetapkan adanya sanksi atau moratorium supaya pihak pengembang swasta segera mengimplementasikan kebijakan ini. Dan bukan hanya itu, banyak lagi peraturan yang masih 'ompong' sehingga kurang efektif dalam mengatasi isu – isu pembangunan di Surabaya.

Is there any specific rules/regulations for providing affordable housing from the government or private developers surrounding the transit area?

Apakah terdapat peraturan atau kesepakatan tertulis atau tidak tertulis dari pemerintah kota Surabaya kepada pengembang untuk menyediakan membangun perumahan terjangkau untuk MBR?

So far, the development of affordable housing by private developers is by regulation of the concept of 1: 2: 3 balanced residential-ratio. However, the implementation of incorporating this regulation in the transit development seems to be a bit difficult because developers will definitely prioritize the development of upper middle /premium housing, because it is considered to be more profitable.

Sejauh ini, regulasi mengenai pembangunan perumahan sederhana untuk pengembang privat adalah dengan regulasi konsep hunian berimbang 1:2:3, namun untuk aplikasinya dalam konsep TOD sepertinya susah karena pengembang pasti akan lebih prioritas pada pembangunan permukiman menengah keatas/premium, karena dianggap lebih menguntungkan.

Is there any specific rules/regulations for private developers to provide public facilities for the community near the transit area?

Apakah terdapat peraturan atau kesepakatan tertulis atau tidak tertulis dari pemerintah kota Surabaya kepada pengembang untuk menyediakan penyediaan fasilitas untuk public, khususnya untuk MBR (Ruang terbuka public/ruang terbuka hijau, perpustakaan untuk umum) untuk baik oleh pemerintah maupun swasta?

The provision of public facilities on is usually stated in the Zoning Regulations of the Spatial/Detailed

Spatial Plan document. For example, to develop housing, a developer must provide amenities such as green open space and public facilities. The corridor development plan also states the development transition between transit area with the adjacent *kampung*, in the form of building adjustment of the private building facade along the corridor, or the construction of a local market adjacent to the surrounding *Kampung* that sells the local products. The plan of this program will be synchronized with the *Kampung* development program (C-KIP).

Apart from transit-based development context, the private sector can participate in providing public facilities in the form of Corporate Social Responsibility (CSR), using allocation from their profit benefits towards the public/environmental/social development. However, currently, most CSRs are usually not inlined with public needs of public facilities or government development plan.

Ketetapan untuk menyediakan fasilitas publik pada satu stuan bangunan biasanya tertuang dalam ketentuan yang ditetapkan oleh Peraturan Zonasi dalam RTRW atau RDTR. Misalnya, dalam proses pembangunan perumahan, pengembang wajib menyediakan fasilitas ruang terbuka hijau dan fasos fasum. Selain itu, dalam rencana pembangunan koridor transportasi publik juga ada ketentuan transisi pembangunan kawasan transit dengan kampung yang ada disekitarnya. Seperti penyesuaian fasade bangunan privat di koridor AMC, atau pembangunan pasar lokal di kampung daerah sekitar transit yang menjual produk kampung lokal tersebut. Rencananya program ini akan disinkronisasikan pada program pengembangan kampung (Kampung Komprehensif). Namun, masih belum tahu eksekusinya bagaimana.

Terlepas dari kontes pembangunan berbasis transit, pihak swasta dapat turut menyediakan fasilitas publik dalam bentuk Corporate Social Responsibility (CSR), yaitu dengan menyisihkan keuntungan yang mereka dapatkan kepada pembangunan lingkungan atau masyarakat di sekitar properti mereka. Namun, untuk saat ini kebanyakan CSR masih belum bisa diarahkan pada kebutuhan daerah akan fasilitas atau infrastruktur publik.

What is your interests and motivations in TOD development?

Apakah motivasi dan kepentingan anda/institusi anda dalam pembangunan di sekitar transit?

We are representatives of academicians, who can suggest development solutions to the government regarding urban development strategies and policies, which in this case are related with community-based transit development. We expect that the concept of transit development will consider the existence of the adjacent *Kampung* which become the sociocultural icon of Surabaya. So, our involvement in Surabaya transit planning and TOD project is to provide input and recommendations in the context of adjacent *Kampung* with the transit area, which involve the *Kampung* residents.

Kami merupakan representative dari pihak akademisi, yang dapat memberikan solusi dan masukan secara netral kepada pemerintah mengenai strategi dan kebijakan pembangunan perkotaan, serta dalam lingkup pengembangan kampung berbasis masyarakat. Kami harapkan konsep pengembangan transit masih tetap mempertimbangkan keberadaan kampung yang merupakan identitas kota Surabaya. Jadi, keikutsertaan kami dalam pembahasan dan perencanaan proyek TOD adalah untuk dapat memberikan masukan dan rekomendasi dalam rangka integrasi kampung dengan kawasan transit, yang tentunya harus melibatkan pihak komunitas kampung.

How do you perceive the government policy to oblige private developers for providing affordable housing near transit area?

Bagaimana respon anda terhadap kebijakan pemerintah untuk menyediakan perumahan MBR di sekitar transit?

I personally think that to incorporate the balanced residential ratio should emphasize more in the diversity of the community (the high income, middle, and the low income), which seems to be the initial purpose of this policy. However, currently, the government emphasizes only on how private developers can contribute to the construction of housing specifically for the low-income citizen. And this seems to have been applied from several settlement strategies in several countries around the world, for example some cities in America. So, the most important is not the ratio of 1: 2: 3, but the purpose of this policy induce the developers to consider diverse community, thus filling the gap of public facilities between the high-income and the low income.

Yang seharusnya lebih ditekankan dalam peraturan berimbang adalah kemajemukan dari komunitas. Sepertinya ini yang melatarbelakangi munculnya kebijakan ini. Namun, saat ini yang ditekankan pemerintah adalah supaya pengembang swasta dapat ikut berkontribusi dalam pembangunan perumahan untuk MBR, seiring dengan adanya krisis rumah untuk masyarakat pendapatan rendah. Dan ini sepertinya sudah diterapkan dari beberapa strategi permukiman yang ada di beberapa negara di seluruh dunia, contohnya beberapa kota di Amerika. Jadi yang terpenting bukan angkanya 1:2:3, namun bagaimana swasta bisa tergerak untuk mempertimbangkan kemajemukan komunitas, serta menjembatani gap antara yang MBR dengan masyarakat menengah keatas.

What is the conditions and barriers to implement such formal regulations (transport fare concession, balance housing ratio, incentive based on FAR (Floor Area Ratio), incentive to construct public spaces/parks, pedestrian and cycling route) and informal institutions (raising private and community awareness and culture to use public transport and provide public facilities) in Surabaya?

Bagaimana peluang dan kendala dalam mengadopsi peraturan dan insentif (subsidi untuk transportasi public, hunian berimbang, insentif penambahan lantai bangunan/KLB, dan insentif untuk penyediaan fasilitas public untuk umum)?

Public transport fare:

Amalgamation of public transport operator: Do you mean institutional integration? If we see from the other developed transit cities, they have implemented this integrated transportation system, not only Mass Rapid Transit transportation, but also with feeder transportation. But the problem in Indonesia is that there are still many private-owned public transports, such as public minibus or Kopaja in Jakarta, which are owned by private cooperatives. What must be done beforehand is to collect data on all transportation owned by these individuals and make them register under legal agency or cooperation, maybe in some form of consortium.

Public transport fare regulator agency: So far, this fare cap regulation has been regulated under formal Law and managed by department in the municipality, in Surabaya this matter is managed under the Department of transportation. To delegate this authority to other (independent) agency, it requires a long process. Additionally, in order to establish independent transport fare regulator, there must be a legal law and regulation from the national government.

Fare adjustment formula: It seems difficult to adjust the flexibility of this fare cap regulation, because

with fiscal conditions that are quite volatile, this will burden the community if the AMC tariffs are often changed from time to time within a short period. So far, this has been regulated by the Mayor's Regulation, and it has been implemented in other cities in Indonesia, such as Jakarta MRT, the rates are also fixed-rate and will be evaluated again every year if necessary. Subsidies have also been considered in the fixed-rate tariff.

Concession subsidies: This policy will be definitely implemented, considering that the current discussion between the municipality and the national government who have decided the possibility of subsidies for AMC, so that it will be easier for people to use mass transportation. This has also been applied to Suroboyo bus. Passengers do not need to pay with money to ride the bus, but only by handing several used plastic bottles. These kinds of innovations are being driven by the municipality.

Sufficient housing: Tim TOD/Manajer: We strongly support this, if AMC has been operated it is necessary to establish an action team or maybe ad-hoc team that manage not only the public operations, but also the development of transit area which also includes public housing and other public facilities.

Coalition of affordable housing: It must be clear as to what kind of configuration of coalition. From the worldwide TOD experience, this type of coalition needs support from NGOs, while the current existence of housing-related NGOs in Surabaya, also in Indonesia are very limited. Right now, maybe we can find more NGOs from environmental activist of poverty reduction, and community empowerment.

Inclusive housing: This balanced residential incentive seems very suitable to be applied in the TOD concept in Surabaya, considering the development of TOD is based on mixed-use principles, while in reality the low-income citizen living in the potential transit area is quite a lot. However, there needs to be an adjustment in this balanced residential policy so that developers understand and willing to incorporate affordable housing within their units. It is also necessary to look at the community's perspective regarding their needs and willingness of the people to live in vertical housing around the typical mixed-use transit area, given that there are social preferences that some of the citizen do not prefer to move to into vertical settlements. In addition, developers need some certainty in their investment, so that their effort on the affordable unit construction will be followed up by the high occupancy rates from citizen in order for them to receive worth profit.

Bonus Height Zoning: The central government's have stated some policies to urge regional governments to implement this kind of incentive (which was stated in the national TOD guidance). This will surely begin to be implemented in the future, because it is more profitable both for developers and the government (because contribution from the developers help the affordable housing crisis issue).

Reduced Parking Requirements: Parking reduction must be balanced with the provision of park and ride facilities near the transit stations, as we can see now in Surabaya. However, the Park and Ride facilities seems not to be utilized optimally, because the AMC has not been developed yet. We hope with the construction of AMC, this facility can be utilized more by private vehicle owners, in order to make them easier to do mode-shifting to AMC and other public transportation.

Public amenities

Development assessment team: The Surabaya municipality has its own Standard Operating Procedure for issuing development permit. As this form of incentive has never been implemented, it is

important to consider an assessment team.

Bonus of Gross Floor Area: This may be the most applicable incentive scheme that can be implemented to stimulate private developers to be more interested in building housing for low-income communities around transit area. Considering the land price within the transit area is quite high because the high accessibility, the developers need to be rewarded with incentives

Fiscal incentive for community's innovations: The municipality has allocated funds in the form of grants for C-KIP for development/improvement of kampung and local economic empowerment, which we are also involved in it. However, this scheme has not yet been integrated with transit development. It would be great if this concept is used to increase involvement from communities to gain innovative ideas to develop their own neighborhood

Tarif terjangkau

Integrasi institusi: Integrasi institusi? Memang idealnya di negara-negara yang telah menerapkan ini sebagai upaya untuk membentuk system transportasi yang terintegrasi, tidak hanya angkutan Mass Rapid Transit ya, tetapi juga dengan angkutan feeder. Namun kendalanya di Indonesia adalah karena kepemilikan dari system transportasi yang ada masih banyak yang merupakan pribadi, seperti angkot dan juga kopaja di Jakarta itu kan masih koperasi. Yang harus dilakukan adalah dengan mengumpulkan data seluruh transportasi milik perseorangan ini dan mendaftarkan dalam BUMD atau seperti konsorsium.

Agensi regulator tarif transportasi public: Selama ini kan sudah diatur dalam Undang-undang bahwa ini merupakan kewenangan masing-masing daerah, yang biasanya berada di bawah Dinas yang membidangi perhubungan. Kalau di Surabaya ini kan merupakan otoritas dari Dinas Perhubungan Kota Surabaya. Untuk membentuk suatu institusi yang mandiri, ini membutuhkan proses yang Panjang. Salah satunya dengan membentuk agensi yang terdiri dari berbagai aspek, dan ini juga membutuhkan kekuatan hokum dari pemerintah pusat dan daerah. Jadi, harus ada kewenangan dari pusat juga.

Formulasi tarif transportasi publik: Sepertinya susah untuk merubah regulasi seperti ini menjadi lebih fleksibel. Karena dengan kondisi fiscal yang cukup fluktuatif, maka ini akan memberatkan masyarakat apabila tarif dari AMC akan berubah-ubah. Makanya selama ini diatur oleh Peraturan Walikota, begitupun dengan kota lain di Indonesia, seperti Jakarta tarif MRT juga ditetapkan fixed-rate dan akan dievaluasi lagi setiap tahun jika perlu. Subsidi juga sudah dipertimbangkan dalam penetapan tarif itu.

Subsidi tarif: Kebijakan ini pasti akan dikembangkan, mengingat saat ini pemerintah kota Bersama pusat sudah membicarakan mengenai kemungkinan subsidi untuk AMC. Pemerintah kota selama ini juga memudahkan masyarakat untuk menggunakan transportasi massal, seperti yang diaplikasikan pada Suroboyo bus pengendara tidak perlu membayar cukup membayarkan dengan sampah botol plastic. Jadi, inovasi seperti ini yang sedang digerakkan oleh pemkot Surabaya.

Perumahan terjangkau:

Tim TOD: Kami sangat mendukung ini, apabila AMC sudah dioperasikan perlu dibentuk suatu tim aksi atau mungkin ad-hoc yang mengatur tidak hanya mengenai operasional AMC, tetapi juga pengembangan Kawasan di sekitar transit, termasuk di dalamnya juga mengatur kebutuhan

perumahan dan fasilitas public lainnya.

Koalisi untuk pendanaan rumah terjangkau: koalisi ini harus jelas seperti apa bentuknya, karena dari pengalaman negara berkembang bentuk koalisi macam ini sangat membutuhkan NGO, sedangkan NGO perumahan kan sangat terbatas. NGOs yang kegiatannya focus pada pemberdayaan masyarakat mungkin lebih banyak ditemukan

Hunian inklusif/hunian berimbang (wajib dan voluntary): Konsep hunian berimbang ini sepertinya sangat cocok untuk diterapkan dalam konsep TOD di Surabaya, mengingat pengembangan TOD berpang pada prinsip mixed-use, sedangkan secara kenyataan banyak masyarakat MBR yang bermukim di daerah tersebut. Namun, perlu ada penyesuaian dalam kebijakan hunian berimbang ini agar pengembang paham dan mau untuk menyediakan perumahan kelas menengah kebawah di unit mereka. Juga perlu untuk melibatkan melihat persepsi dari masyarakat terkait kemauan masyarakat untuk tinggal di hunian yang berkonsep vertical di daerah transit, mengingat secara kultur memang ada beberapa komunitas yang tidak berkenan untuk pindah ke permukiman vertical, namun ada juga yang mau. Pengembang pastinya butuh kepastian bahwa investasi mereka terhadap permukiman MBR dapat diapresiasi dengan tingkat okupansi yang tinggi dari MBR tersebut.

Penambahan bonus lantai: Ini sepertinya sudah menjadi salah satu kebijakan pemerintah pusat untuk menghimbau pemerintah daerah daam menerapkan insentif seperti ini. Hal ini pasti akan mulai berkembang ke depan, karena lebih menguntungkan secara jangka Panjang baik pengembang, maupun pemerintah karena mereka terbantu dalam penyelenggaraan hunian terjangkau.

Pengurangan kapasitas parkir: pengurangan ini harus diimbangi dengan penyediaan fasilitas park and ride, seperti yang telah disediakan di Surabaya saat ini. Namun, dalam pelaksanaannya sepertinya belum efektif, kami harapkan dengan dibangunnya AMC fasilitas ini lebih dapat digunakan oleh pemilik kendaraan pribadi supaya lebih mudah melakukan mode-shifting ke AMC dan transportasi public lainnya.

Fasilitas public

Pembentukan tim assessment insentif pembangunan: Pemkot Surabaya telah memiliki Standar Operasional Prosedur dan mekanisme sendiri dalam penerbitan izin pembangunan, namun karena bentuk insentif ini masih belum pernah dilakukan, maka penting untuk dipertimbangkan tim assessment seperti ini.

Bonus penambahan lantai/GFA: ini mungkin skema insentif yang paling bisa diimplementasikan untuk developer swasta supaya lebih tertarik dalam membangun perumahan untuk masyarakat berpendapatan rendah di sekitar kawasan transit. Mengingat nilai lahan disana cukup tinggi karena aksesibilitanya juga tinggi, jadi pengembang perlu diberikan insentif sebagai bentuk fasilitas yang dapat mereka gunakan dalam operasionalnya.

Bantuan dana untuk program inovatif: Sebagian besar dapat dilaksanakan dalam waktu dekat, sebagai pelengkap kebijakan terkait perumahan yang terjangkau. Pemerintah kota telah mengalokasikan dana dalam bentuk hibah untuk C-KIP sebagai bentuk peningkatan kampung dan pemberdayaan ekonomi lokal, dimana kami dilibatkan di dalamnya. Namun, skema ini belum terintegrasi dengan pengembangan transit. Jadi konsep ini sangat bagus untuk meningkatkan keterlibatan dari komunitas untuk mendapatkan ide-ide inovatif untuk mengembangkan

lingkungan mereka sendiri.

What should be done and improved in order to induce the concept of equitable TOD in Surabaya?

Apa yang harus dilakukan dan ditingkatkan untuk merangsang penyediaan fasilitas disekitar area transit dalam rangka mencapai TOD yang berkeadilan di Surabaya?

Collaborative approach becomes one potential solution to implement equitable transit development, especially to involve the community and private developers (who own the buildings in the transit area). In regard with the housing provision, there needs to be a strategy that balances housing development for the upper middle class and low-income citizen, thus it must be supported by public policies so that private developers are willing to contribute to the construction of housing for the low income citizen, and other public facilities that can be accessed by the public around the transit area. Coordination with private developers can also develop their understanding on the development concept and policies applied by the government.

Proses kolaborasi adalah yang terpenting dalam proses pengembangan TOD dengan konsep berkeadilan. Terutama dengan komunitas dan juga pihak pengembang swasta yang merupakan pemilik dari bangunan property yang ada di kawasan sekitar transit. Dari sisi penyediaan perumahan misalnya, perlu adanya strategi yang menyeimbangkan pembangunan perumahan untuk masyarakat menengah ke atas dan masyarakat berpendapatan rendah. Dan ini juga harus didukung dengan kebijakan yang sesuai agar pengembang swasta mau berkontribusi dalam pembangunan perumahan untuk MBR dan juga fasilitas umum lain yang dapat diakses publik di sekitar kawasan transit. Peningkatan koordinasi dengan pengembang swasta ini juga dapat meningkatkan pemahaman pengembang terhadap konsep yang akan diaplikasikan oleh pemerintah melalui kebijakan – kebijakan yang dilakukan.

**Institutional Arrangement to Achieve Equitable TOD (Case Study: Surabaya)
PT. Pakuwon [PV1]**

Can you explain about your (institution's) role and responsibility, and what are your involvements in TOD development in Surabaya?

Dapatkah anda menjelaskan mengenai peran dan tugas anda (institusi anda), dan bagaimana anda terlibat dalam pembangunan berbasis transit/TOD di Surabaya?

Our developer company owns several properties in this area, such as malls and apartments. We have also heard about the issue of the development of AMC transit in Surabaya. However, we have invested commercial and apartment buildings in this area long ago. The development of Fast Mass Transportation (AMC) will lead to the development of investment in property because the area will become more accessible.

Perusahaan pengembang kami memiliki beberapa properti yang ada di wilayah ini, yaitu mall dan apartemen. Dalam pengembangan transit AMC di Surabaya, kami juga pernah mendengar tentang isu ini. Namun, kami telah lama menginvestasikan bangunan komersial dan apartemen di daerah ini. Dengan adanya pembangunan Angkutan Massal Cepat (AMC), tentunya investasi di bidang properti akan lebih berkembang kedepannya karena kawasan akan menjadi strategis.

Is there any specific regulation or policies regarding the TOD which is related to the interests of the community, especially the low-income communities (LICs)?

Apakah terdapat peraturan atau kebijakan terkait TOD yang berkaitan dengan kepentingan masyarakat/komunitas, terutama masyarakat berpenghasilan rendah/MBR?

One of the policies that is the regulation of public transportation fare determined by the Mayor's Regulation. In addition, there is a balanced residential ratio policy (1: 2: 3) in the field of housing developed by the private sector under the Indonesian Law (Undang – Undang) No. 1/2011. However, the developer feels that the regulation is a bit burdensome if it applied also to the construction of residents around public transport stations. It seems that a special mechanism by the government or transit operators such as PT. KAI is needed to engage private stakeholder in order to develop low-cost housing units alongside with the construction of the condominium and high rise building.

Salah satu kebijakan yang berpihak pada masyarakat MBR adalah regulasi tarif transportasi publik yang ditetapkan oleh perwali. Kemudian, terdapat juga kebijakan hunian berimbang (1:2:3) di bidang perumahan yang dikembangkan oleh swasta berdasarkan Undang – Undang bidang perumahan no. 1/2011. Namun dari pihak pengembang ini sedikit berat apabila diterapkan juga di dalam kontes pembangunan residen di sekitar stasiun angkutan publik. Sepertinya perlu ada mekanisme khusus yang mungkin bisa dimulai oleh pemerintah atau operator transit misalnya PT.KAI untuk menggaet pihak swasta dalam membangun unit rumah untuk MBR bersama dengan unit rumah menengah dan mewah.

How is the concept of equitable development reflected in regulations related to TOD, public transportation and land use in Surabaya?

Bagaimanakah konsep pembangunan yang berkeadilan tercermin dalam regulasi atau peraturan terkait dengan TOD, transportasi publik dan guna lahan di Surabaya?

Honestly, we are not aware of the policies that will be taken in the TOD development efforts, especially if it is related to LICs. However, we understand the development of the residential and commercial property; for example, we are required to equip our building units with public and social facilities for the community and visitors.

Jujur kami kurang tahu dengan kebijakan yang akan diambil dalam pengembangan TOD ini, apalagi terkait dengan MBR. Yang kami paham adalah terkait dengan pengembangan property perumahan dan komersial misalnya, kami diwajibkan untuk melengkapi unit bangunan kami dengan fasilitas umum dan fasilitas social untuk masyarakat dan pengunjung.

How private sectors are involved in the development planning around the transit area?

Bagaimana pihak swasta dilibatkan dalam rencana pembangunan disekitr jalur AMC?

It seems that the private sectors were not too involved in the planning process of the transit development. We know that there was a study conducted by World Bank to prepare for development around the AMC route. However, I personally believe other developers are supportive towards the public transportation and TOD because it is strongly important to reduce congestion and enhance citizen to utilize public transport. It will also increase economic growth. If the development of the park and ride station is also developed then the private sector must also get the benefit because the location will be more strategic to be visited by the community.

Sepertinya pihak swasta tidak terlalu dilibatkan dalam proses perencanaan pembangunan di sekitar transit. Namun, kami tahu bahwa ada beberapa kajian atau studi yang dilaksanakan untuk mempersiapkan pembangunan di sekitar jalur AMC. Namun, kami dan saya yakin pengembang lain pasti sangat mendukung pembangunan transportasi publik ini karena Surabaya memang butuh transportasi publik untuk mengurangi kemacetan. Ini juga akan meningkatkan pertumbuhan ekonomi dan apabila pengembangan park and ride juga dikembangkan maka pihak swasta pasti juga diuntungkan karena lokasi akan lebih strategis untuk dikunjungi masyarakat.

How communities, community-based organization or NGOs are involved in the development surrounding the transit area?

Bagaimana masyarakat atau organisasi non-profit/berbasis komunitas dilibatkan dalam pembangunan di sekitar transit?

We often hold CSR activities for the environment and communities around our property. CSR is a form of our concern for social and environmental issues around us, and we always provide funds for corporate social responsibility activities annually. While there are still not many non-profit organizations in our property development.

Kami sering mengadakan CSR untuk lingkungan dan komunitas sekitar. CSR ini adalah salah satu bentuk kepedulian kami terhadap isu social dan lingkungan yang ada, dan setiap tahun selalu kami anggarkan untuk social responsibility. Klawi untuk organisasi non-profit, dalam pembangunan property kami mungkin masih belum banyak ya.

Are there written or unwritten regulations or agreements from the government to the developers to provide affordable housing for the LICs?

Apakah terdapat peraturan atau kesepakatan tertulis atau tidak tertulis dari pemerintah kota Surabaya kepada pengembang untuk menyediakan membangun perumahan terjangkau untuk MBR?

Yes, it is facilitated by the national law of housing which states balanced-residential ratio of 1:2:3. It means that every 1 unit of high-income housing should be complemented with 2 units of middle-cost and 3 units of low-cost housing. However, it seems that the policy is not too assertive because there is no obligation to provide a balanced residential in one plot. The development of middle income and low-income units can be constructed on different lands as long as it is within one city. This becomes a loophole for the developer to get around this policy. Thus, private developers may build luxury housing in the city center, or in particular transit area, then they can (and either prefer) construct the middle-income and low-income units in other locations, or maybe in other areas with lower land value.

Ya itu tadi sepertinya hanya berdasarkan Undang – Undang perumahan tentang kebijakan hunian berimbang 1:2:3 setiap pengembang yang membangun 1 rumah mewah diwajibkan untuk melengkapi dengan 2 unit rumah sedang dan 3 unit rumah sederhana untuk MBR. Namun, sepertinya kebijakan tersebut tidak terlalu tegas karena tidak ada kewajiban untuk menyediakan unit hunian berimbang tersebut dalam satu hamparan. Pembangunan rumah sederhana, dan sangat sederhana untuk melengkapi pembangunan rumah pendapatan tinggi bisa dilakukan di lahan yang berbeda asalkan harus dalam satu kota/kabupaten. Ini yang sepertinya bisa menjadi celah pengembang untuk menyiasati kebijakan ini. Jadi, bisa saja pengembang swasta

membangun perumahan mewah misalnya di pusat kota, atau di lahan yang dilewati oleh transportasi massal, namun dengan adanya kebijakan ini maka mereka bisa menyediakan rumah sederhana dan sangat sederhana di lokasi lain karena ada celah hukumnya.

Are there written or unwritten regulations or agreements from the government to the developers to provide public facilities, especially for the LICs (public open space/green open space, public library) by the government and the private sector?

Apakah terdapat peraturan atau kesepakatan tertulis atau tidak tertulis dari pemerintah kota Surabaya kepada pengembang untuk menyediakan penyediaan fasilitas untuk public, khususnya untuk MBR (Ruang terbuka public/ruang terbuka hijau, perpustakaan untuk umum) untuk baik oleh pemerintah maupun swasta?

There are usually design requirements to provide public and social facilities (public open spaces or green spaces) to obtain a permit from the government. It is usually regulated in the form of building coefficient. We understand that every commercial building unit needs to be equipped with social facilities such as a plaza, or rooftop garden. However, it is indeed the government's obligation to build related facilities such as pedestrians.

Dalam proses perizinan yang diterbitkan oleh pemerintah kota, biasanya ada persyaratan design untuk melengkapi fasilitas umum dan fasilitas social berupa ruang terbuka publik atau ruang terbuka hijau. Biasanya ini diatur dalam bentuk Koefisien dasar bangunan (KDB). Kami juga menyadari bahwa suatu unit bangunan komersial saat ini perlu dilengkapi dengan fasilitas social misalnya seperti plaza, atau rooftop garden. Namun untuk fasilitas seperti Terkait dengan pedestrian sepertinya itu memang kewajiban pemerintah untuk membangunnya.

What are your interests and motivations in the development around the transit area?

Apakah motivasi dan kepentingan anda/institusi anda dalam pembangunan di sekitar transit?

We expect private vehicle use and congestion to decrease due to the development of public transportation in the city of Surabaya. But we also hope that the development of public transportation that passes through this region can improve economic activities and the development based on mixed-use. We also seek to develop property based on mixed-use in accordance with the current trends. If it collaborates with the existence of AMC stations, it will be very beneficial for us. We are also aware of the housing crisis for the low income. However, we believe that there are also many private developers and other individuals who will be competing to invest property in areas where AMC passes.

Dengan adanya pembangunan transportasi publik di kota Surabaya, kami harapkan pemakaian kendaraan pribadi dan kemacetan berkurang. Namun dari sisi pengembang property dan perumahan kami berharap dengan dikembangkannya transportasi publik yang melewati kawasan ini juga dapat meningkatkan aktifitas perekonomian dan pembangunan mixed-use disini. Seperti yang menjadi trend saat ini kami juga berupaya mengembangkan kawasan berbasis mixed-use apabila ini dikolaborasi dengan keberadaan stasiun AMC maka ini sangat akan menguntungkan kami. Kami juga menyadari adanya krisis perumahan untuk MBR. Dan kami yakin banyak juga pengembang swasta maupun perorangan lain yang akan berlomba-lomba berinvestasi property di daerah yang strategis dan dilewati AMC.

How do you perceive the government policy to oblige private developers for providing affordable housing near transit area for the LICs?

Bagaimana respon anda terhadap kebijakan pemerintah untuk menyediakan perumahan MBR di sekitar transit?

To be honest, this is very difficult to implement because of the ratio of high-cost: middle-cost: low-cost housing (1: 2: 3). The ration means that 50% of the whole unit is middle-cost housing. Developers need certainty that the units that are adjusted for the LICs will be filled immediately because we still need to see the profit and investment return.

Sejujurnya, hal ini sangat susah untuk diimplementasikan karena rasio rumah mewah : sedang : sederhana 1:2:3, itu sama dengan 50% dari keseluruhan unit adalah untuk rumah sederhana MBR. Pengembang butuh kepastian bahwa unit yang disesuaikan untuk MBR itu akan segera penuh terisi, karena tidak dipungkiri kami melihat pada profit dan investment returnnya.

What motivates you to get involved in the provision of affordable housing or public facilities for communities near the transit area?

Apakah yang dapat memotivasi institusi anda untuk membangun perumahan terjangkau dan fasilitas publik bagi masyarakat di sekitar transit?

In our opinion, the government has their own duties to provide affordable housing, especially for the low-income citizen. In addition, taxes for building flats are charged to developers, which make it difficult for us to reduce rental costs or the cost of selling flat units. While the central government has also set a price limit for the flat unit. Except, if there are subsidies from the government for the middle class or LIC. Basically, private developers need the certainty of development, such as the mechanism of clear requirements and permits and other facilities from the government. If there is indeed a need for low-cost housing by the private sector in the transit area, then the rules must be clear not only by a policy of balanced housing arrangement. We also need to be certain about the existing market, thus, we must pay attention to LIC's willingness to occupy what they want, then we adjust it to the government and private sector's vision and mission.

Menurut kami, pemerintah sudah ada kewajiban dan tupoksinya sendiri untuk menyediakan perumahan terutama untuk MBR. Lagipula, membangun rumah susun ini pajaknya PPNnya dibebankan kepada pengembang, ini yang membuat kami sulit untuk menekan biaya sewa atau biaya jual unit rusun. Sedangkan pemerintah pusat juga sudah menentukan plafon harga rusun. Kecuali, apabila ada subsidi dari pemerintah bagi masyarakat menengah atau MBR. Pada dasarnya pengembang swasta butuh kepastian pembangunan, mulai dari mekanisme persyaratan dan perizinan yang jelas, serta kemudahan lain yang dapat menjadi insentif dari pemerintah. Apabila memang ada beberapa kebutuhan perumahan MBR yang perlu dipenuhi oleh swasta di kawasan transit, maka aturannya harus jelas tidak bisa hanya dengan menetapkan hunian berimbang. Kami juga perlu dipastikan mengenai pasar yang ada, jadi harus diperhatikan maunya MBR terhadap hunian yang mereka inginkan, kemudian disesuaikan dengan visi misi pemerintah dan swasta.

What are the opportunities and barriers to implement formal regulations (transport fare concession, balance housing ratio, incentive based on FAR (Floor Area Ratio), incentive to construct public spaces/parks, pedestrian and cycling route) and informal institutions (raising private and community awareness and culture to use public transport and provide public facilities) in Surabaya?

Bagaimana peluang dan kendala dalam mengadopsi peraturan dan insentif (subsidi untuk transportasi public, hunian berimbang, insentif penambahan lantai bangunan/KLB, dan insentif untuk penyediaan fasilitas public untuk umum)?

It will be better to provide incentives but it should be complemented with information on housing needs for low and middle class and their location preferences. It can be provided through online spatial planning information, or through the housing authority. Thus, the developer can allocate the housing unit in preferred location next to the station area. However, it is better to separate the provision for middle and low-class housing, especially for the vertical dwelling. Maybe profit-developer can help provide the middle-income class housing. While the government and state-owned enterprises focus on providing rental flats for the low-income communities. Thus, it will not give us a financial burden, and the sale price can be more controlled.

Inclusive/balanced housing (compulsory and voluntary): This is the same as the government regulation on balanced residential ratio which is still which still lacking in the implementation. We understand that there is currently a housing crisis for the middle to lower segment. However, the tendency of private developers is currently focused on the middle or millennial segment, such as young families or small families, especially in vertical residential segments such as apartments. It still hasn't happened in Surabaya, but because Jakarta has limited land, many people start living in apartments, especially young families. To be honest, this is rather burdensome if every company is

imposed with a policy like this, especially if the market is emphasized to low-income people because the profit is low while the construction costs and taxes are high. But it would be better if there were incentive and information about housing needs and location preferences for the middle and lower class through online map or housing services. So that the developer can allocate to the locations needed. However, it seems that it needs to be limited, so for example private developers fill the house with an agreed amount for the middle class, and State-Owned Enterprises focus on providing flats for LICs. So, we are not financially burdened, and the rental price can still be controlled by the government.

We support development that focuses on LICs, and such forms of incentives are very likely to be developed because we also get benefit from the addition of Floor Building Coefficient, for example so that the density and occupancy rates increase. But it needs to be rechecked for the needs of the low-income communities because the culture of our society is still not used to live in vertical housing and social attachments such as in the village is still strong. It is unfortunate if the government and the private sector already provide facilities but are not inhabited by those who really need it. As I said earlier, developers only need certainty to accelerate development and increase our profit. Furthermore, there needs to be an offer or an incentive so that the developer wants to build a simple housing unit in the transit area, not in another area that has a market. Even though the market for middle and high-cost housing in mixed-use areas is more prospective compared to low-cost housing.

The provision of public facilities has been stated in the development licensing agreement regarding the Basic Building Coefficient. However, if it provides more than that, such as the pedestrian, it will burden the developer to maintain it. The government must already have a provisioning program in that field. Maybe it can be implemented but there must be clear rules regarding who will do the maintenance and so on.

hunian inklusif/hunian berimbang (wajib dan voluntary): Sebenarnya ini kan sama ya sedikit banyak dengan peraturan pemerintah tentang hunian berimbang. Tapi kan penegakannya masih kurang Kami paham bahwa sekarang ini sedang ada krisis perumahan untuk segmen menengah kebawah. Namun, saat ini tendensi pengembang swasta sepertinya ke segmen menengah atau milenial, seperti keluarga muda atau keluarga kecil terutama pada segmen hunian vertikal seperti apartemen. Di Surabaya mungkin belum, tapi di Jakarta karena lahan terbatas sudah banyak yang mulai tinggal di apartemen terutama keluarga muda. Sejujurnya ini agak berat apabila setiap perusahaan dikenakan kebijakan seperti ini, terutama apabila pasarnya ditekan kepada masyarakat berpendapatan rendah, karena profitnya rendah sedangkan biaya pembangunannya sendiri dan pajaknya sudah tinggi. Tapi akan lebih baik apabila ada insentif, namun kami juga harus dikawal dengan informasi mengenai kebutuhan rumah untuk masyarakat menengah kebawah dan lokasi kecenderungannya berada dimana. Misalnya dengan informasi peta online, atau informasi lewat dinas perumahan. Jadi pengembang bisa mengalokasi pada lokasi-lokasi yang dibutuhkan. Namun, sepertinya perlu dibatasi saja, jadi misalnya pengembang swasta mengcover kebutuhan menengah sampai berapa, dan BUMN fokus kepada penyediaan rusunawa untuk MBR. Jadi, kami tidak terbebani secara finansial, dan harga sewanya tetap dapat dikontrol oleh pemerintah.

Pada prinsipnya kami mendukung pembangunan yang pro masyarakat MBR, dan bentuk insentif seperti itu sangat mungkin untuk dikembangkan karena kami juga mendapatkan keuntungan dari ditambahkannya KLB sehingga kepadatan dan tingkat hunian jadi bertambah. Namun hal ini perlu dikroscek lagi dengan kebutuhan masyarakat MBR, karena budaya dari masyarakat kita masih belum terbiasa untuk hidup di hunian vertikal dan keterikatan social seperti di kampung masih kuat. Percuma apabila pemerintah dan swasta sudah menyediakan fasilitas namun tidak dihuni oleh yang benar-benar membutuhkan. Seperti yang saya sampaikan sebelumnya, developer hanya butuh kepastian untuk percepatan pembangunan dan tidak memungkiri bahwa kami berorientasi pada profit. Sehingga perlu ada suatu penawaran atau insentif supaya pengembang mau membangun unit rumah sederhana di kawasan transit, bukan di wilayah lain yang memang sudah jelas ada pasarnya. Padahal di kawasan mixed-use pasar untuk perumahan kelas menengah keatas lebih prospektif dibandingkan dengan perumahan MBR.

Terkait dengan penyediaan publik spaces sepertinya sudah tertuang dalam perjanjian perizinan pembangunan tentang Koefisien dasar bangunan, ada batasannya dan sisanya untuk ruang

terbuka publik. Namun, apabila menyediakan lebih dari itu atau seperti pedestrian sepertinya berat apalagi untuk merawat/maintenance. Pemerintah kota pasti sudah mempunyai program penyediaan di bidang itu. Mungkin bisa diterapkan namun harus ada aturan yang jelas mengenai siapa yang akan memelihara dan sebagainya.

What should be performed and improved in order to induce the provision of transit facilities (as mentioned above) towards equitable TOD in Surabaya?

Apa yang harus dilakukan dan ditingkatkan untuk merangsang penyediaan fasilitas disekitar area transit dalam rangka mencapai TOD yang berkeadilan di Surabaya?

What needs to be improved is coordination between the government and the private sector. Because we are not given the socialization about development projects in Surabaya, even though the project has a big impact on our property and commercial/residential development in Surabaya. So, the attachment between the government and the private sector is still lacking. Looking back, we are actually aware of the problems of existing social issues. We also often hold CSR activities, such as assistance for elementary school and kindergarten renovations, mosque construction assistance and so on. It is also as a form of our concern for the welfare of society. Many other developers have also been aware of environmental and social issues, such as building parks and Telkom provides internet in the park.

Selain itu, peraturan yang ada juga harus diperjelas dan dilengkapi dengan mekanisme insentif karena kita juga mempunyai isu keterbatasan lahan dan harga tanah yang mahal untuk perumahan, terutama di kota besar. Pengembang akan lebih peka terhadap situasi yang ada dan pasti akan ikut berkontribusi terhadap pembangunan fasilitas umum dan social, karena kami percaya kesuksesan pembangunan bukan hanya dari kami melainkan dari dukungan masyarakat dan pemerintah. This is the background of the implementation of CSR by our company. CSR activities are purely initiatives from the developer. CSR is a business ethics from a private company and its nature is not compelling. It would be better if social activities like this could be appreciated as a form of cooperation with the government program. For example, we once planted 500 mangrove trees in Mangrove Tourism Forest, mosque expansion, and others. Public facilities such as open space for children in Menteng-Jakarta were also built using CSR funds.

Mungkin yang perlu diperbaiki adalah koordinasi antara pemerintah dengan pihak swasta. Karena sejauh ini kami kurang diberikan sosialisasi mengenai proyek – proyek di Surabaya, padahal proyek tersebut punya dampak besar terhadap property kami dan pembangunan komersial/perumahan secara umum di Surabaya. Jadi, keterikatan antara pemerintah dan swasta masih kurang. Apabila dilihat ke belakang, sebenarnya kami aware dengan masalah isu – isu sosial yang ada. Kami juga sering mengadakan CSR, seperti bantuan untuk renovasi Sekolah Dasar dan TK, bantuan pembangunan masjid dan sebagainya Itu semua juga adalah bentuk kepedulian kami terhadap kesejahteraan masyarakat. Beberapa pengembang lain juga sudah banyak yang sadar akan isu lingkungan dan social, seperti menmbangun taman, misalnya Telkom menyediakan koneksi internet di taman.

Selain itu, peraturan yang ada juga harus diperjelas dan apabila bisa dilengkapi dengan mekanisme insentif maka lebih bagus lagi. Mengingat kita juga mempunyai isu keterbatasan lahan untuk perumahan, terutama di kota besar, harga tanah yang sangat mahal. Pengembang akan lebih peka terhadap situasi yang ada dan pasti akan ikut berkontribusi terhadap pembangunan fasilitas umum dan social, karena kami percaya kesuksesan pembangunan bukan hanya dari kami melainkan dari dukungan masyarakat dan pemerintah. Ini yang menjadi latar belakang pelaksanaan CSR oleh perusahaan kami. CSR ini biasanya murni inisiatif dari pihak pengembang. CSR ini termasuk dalam apa ya, bisa dibidang etika bisnis dari swasta dan sifatnya tidak memaksa. Namun apabila kegiatan social seperti ini bisa diapresiasi sebagai bentuk kerja sama yang sejalan

dan sesuai program pemerintah maka akan lebih bagus lagi. Contohnya, kami pernah mengadakan penanaman 500 pohon mangrove di Hutan Wisata Mangrove di Rungkut. Selain itu, ada juga perluasan masjid, dan banyaklah. Di Jakarta, fasilitas publik seperti open space untuk anak-anak juga dibangun menggunakan dana CSR yaitu di Menteng. Banyaklah.

**Institutional Arrangement to Achieve Equitable TOD (Case Study: Surabaya)
Perum Perumnas [PV2]**

Can you explain about your (institution's) role and responsibility, and what are your involvements in TOD development in Surabaya?

Dapatkah anda menjelaskan mengenai peran dan tugas anda (institusi anda), dan bagaimana anda terlibat dalam pembangunan berbasis transit/TOD di Surabaya?

Our company is a State-Owned Enterprise that has a vision and mission to provide quality housing facilities for the community. We partner with the local government through the provision of regional or horizontal or vertical housing in the form of property rights flats or rental leases. Previously, the National Public Housing Development Company had also been involved in the TOD project in Jakarta to build housing for LICs in the form of property rights flats/Rusunami around the transit area in Jakarta.

Perusahaan kami merupakan Badan Usaha Milik Negara yang mempunyai visi misi untuk menyediakan fasilitas perumahan yang berkualitas bagi masyarakat. Kami bermitra kerja dengan pemerintah local melalui penyediaan perumahan kawasan atau horizontal maupun vertical dalam bentuk rumah susun hak milik atau rumah susun hak sewa. Sebelumnya, perum perumnas juga pernah terlibat dalam proyek TOD di Jakarta untuk membangun perumahan untuk MBR berupa Rumah susun hak milik/rusunami di sekitar kawasan transit di Jakarta.

Is there any specific regulation or policies regarding the TOD which is related to the interests of the community, especially the low-income communities (LICs)?

Apakah terdapat peraturan atau kebijakan terkait TOD yang berkaitan dengan kepentingan masyarakat/komunitas, terutama masyarakat berpenghasilan rendah/MBR?

This concept has not been clearly stated in the TOD framework, but the balanced occupancy concept has been applied in the draft of the National TOD guidelines designed by the Ministry of Agrarian and Spatial Planning. And this requires coordination and equalization of frames with private developers because TOD land is usually premium land (due to high access). The tendency of private developers to provide affordable housing is lower.

Kalau di Surabaya, konsep ini memang belum secara jelas tertuang dalam framework TOD, namun sebelumnya konsep hunian berimbang sudah diterapkan dalam draft pedoman TOD Nasional yang dirancang oleh Kementerian Agraria dan Tata Ruang. Dan ini membutuhkan koordinasi dan penyamaan frame dengan pihak developers swasta mengingat harga lahan TOD biasanya lahan premium (karena akses tinggi) kecenderungan pihak pengembang swasta untuk menyediakan hunian yang terjangkau lebih rendah.

How is the concept of equitable development reflected in regulations related to TOD, public transportation and land use in Surabaya?

Bagaimanakah konsep pembangunan yang berkeadilan tercermin dalam regulasi atau peraturan terkait dengan TOD, transportasi publik dan guna lahan di Surabaya?

How private sectors are involved in the development planning around the transit area?

Bagaimana pihak swasta dilibatkan dalam rencana pembangunan disekitr jalur AMC?

The private sector, especially housing and property developers do not seem to be involved in the TOD development planning process in Surabaya. In fact, most landowners around the TOD planned area in Surabaya are controlled by private developers, so we should be able to access at least provide input for

TOD development plans around AMC stations in Surabaya.

Sejauh ini dalam konteks pengembangan TOD di Surabaya, pihak swasta khususnya pengembang perumahan dan property sepertinya tidak banyak dilibatkan dalam proses perencanaan. Padahal, kebanyakan pemilik lahan di sekitar kawasan rencana TOD di Surabaya dikuasai oleh pengembang swasta, jadi seharusnya kami diberi akses untuk paling tidak memberikan masukan untuk rencana pengembangan TOD di sekitar stasiun AMC di Jakarta.

How communities, community-based organization or NGOs are involved in the development around the transit area?

Bagaimana masyarakat atau organisasi non-profit/berbasis komunitas dilibatkan dalam pembangunan (perumahan atau fasilitas publik untuk komunitas) di sekitar transit?

After the development permit is issued by the government, we usually conduct socialization to the surrounding community regarding the construction of our property before the construction starts.

Terkait dengan ini, setelah izin pembangunan diterbitkan oleh pemerintah, maka sebelum dimulai pelaksanaan pembangunan kami biasanya melakukan sosialisasi kepada masyarakat sekitar terkait pembangunan property kami.

Are there written or unwritten regulations or agreements from the government to the developers to provide affordable housing for the LICs?

Apakah terdapat peraturan atau kesepakatan tertulis atau tidak tertulis dari pemerintah kota Surabaya kepada pengembang untuk menyediakan membangun perumahan terjangkau untuk MBR?

As I said before about balanced housing policy (1: 2: 3). Basically, housing specifically for LICs is usually initiated by the government in the form of rental flats. However, we also have a big role in the construction of facilities for LICs, because we have the vision to improve the welfare of the community and not to focus solely on business profits. So. It is our duty to commit for helping the government to build simple housing (rumah sederhana) and housing for the low income. This approach (of collaborating with government-owned enterprises) is also adopted in the TOD planning in Jakarta, which involve the government-owned enterprises (such as PT. PP) to build rusunawa for the low income.

Seperti yang sebelumnya saya sampaikan, mengenai kebijakan hunian berimbang (1:2:3). Pada dasarnya perumahan khusus untuk MBR biasanya diinisiasi oleh pemerintah dalam bentuk rumah susun sewa. Namun, kami juga mempunyai peran besar dalam pembangunan fasilitas untuk MBR, mengingat BUMN mempunyai visi untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat dan tidak berfokus pada keuntungan bisnis semata. Jadi kami wajib untuk berkomitmen membantu pemerintah dalam menyediakan perumahan sederhana dan perumahan untuk masyarakat berpenghasilan rendah. Seperti pendekatan yang dilakukan dalam konsep TOD yang ada di Jakarta, pembangunan rusunawa juga berkolaborasi dengan BUMN seperti PT. PP.

What are the barriers in the process of collaboration between stakeholders (government, private sector, community) in order to achieve equitable TOD (affordable transport fare/public housing for low income/public facilities)?

Apakah kendala dalam proses kolaborasi antar aktor (pemerintah, swasta, masyarakat, dll) dalam rangka mencapai TOD yang berkeadilan (penyediaan tarif terjangkau, perumahan terjangkau, dan fasilitas publik)

Private developers seem to feel less involved in the planning process of transit areas in Surabaya. This might be possible because the role of the private sector is considered insignificant towards the formulation of policies for the development of the transit area. We also actually do not know comprehensively about the transit-based area development strategy that will be developed in Surabaya. Even though these TOD points are dominated by the majority of private parties such as commercial areas, apartments, malls, and others. But because we are rarely involved, our perceptions and knowledge are ultimately lacking.

In addition, the licensing process that is too complicated and uncertain will also reduce the growth of property investment. Bureaucratic processes that are confusing and less transparent in the licensing process complicate the development process. It would be better if there was a form of incentive for us who could help build housing for low-income people.

Selama ini, pengembang swasta sepertinya kurang merasa dilibatkan dari proses perencanaan

kawasan transit di Surabaya. Hal ini mungkin bisa jadi karena peran swasta dianggap belum signifikan terhadap formulasi kebijakan pengembangan kawasan transit. Kami juga sebenarnya kurang mengetahui secara komprehensif mengenai strategi pengembangan kawasan berbasis transit yang akan dikembangkan di Surabaya. Padahal titik – titik TOD ini mayoritas didominasi kepemilikannya oleh pihak swasta seperti kawasan komersial, apartemen, mall, dan lain lain. Tapi karena kami jarang dilibatkan maka persepsi dan pengetahuan kami akhirnya kurang.

Selain itu, proses perizinan yang terlalu berbelit-belit dan belum pasti juga akan mengurangi pertumbuhan investasi properti tentunya. Proses birokrasi yang membingungkan dan kurang transparan dalam proses perizinan pembangunan ini mempersulit pembangunan. Dan juga mungkin kalau ada bentuk insentif bagi kami yang bisa turut membangun perumahan untuk masyarakat berpenghasilan rendah maka akan lebih bagus lagi.

Are there written or unwritten regulations or agreements from the government to the developers to provide public facilities, especially for the LICs (public open space/green open space, public library) by the government and the private sector?

Apakah terdapat peraturan atau kesepakatan tertulis atau tidak tertulis dari pemerintah kota Surabaya kepada pengembang untuk menyediakan penyediaan fasilitas untuk public, khususnya untuk MBR (Ruang terbuka public/ruang terbuka hijau, perpustakaan untuk umum) untuk baik oleh pemerintah maupun swasta?

Technical requirements in the licensing process are the fulfillment of facilities as a building complement, such as the Green Base Coefficient as many as 30% of the total land area. All of these are contained in the spatial licensing issued by the local government. Regarding the integration of building design with the transit area, we are also informed that there will be provisions for building facilities that will accommodate pedestrians, such as bus stops or pedestrians. The obligation is not yet clear because the AMC transit has not yet been completed, apart from the government provision to the private sector which is usually tied to a development permit.

Biasanya, dalam proses perizinan kami diberikan persyaratan teknis mengenai utilitas yang harus dipenuhi sebagai pelengkap bangunan, seperti Koefisien Dasar Hijau sebesar 30% dari seluruh luasan lahan. Ini semua tertuang dalam perizinan tata ruang yang diterbitkan oleh pemerintah lokal. Terkait dengan integrasi design bangunan dengan kawasan transit, kami juga diberikan pengetahuan bahwa akan ada ketentuan untuk membangun fasilitas yang akan mengakomodasi pejalan kaki, seperti halte atau pedestrian. Tapi ya mungkin karena belum terbangun transitnya makanya belum jelas kewajibannya untuk apa. Terlepas dari ketentuan dari pemerintah kepada swasta yang biasanya terikat dalam perjanjian izin pembangunan.

What are your interests and motivations in TOD development?

Apakah motivasi dan kepentingan anda/institusi anda dalam pembangunan di sekitar transit?

Our motivation is in accordance with our vision and mission, which is to provide housing needs for the wider community. Financial benefits are not the main goal of development from the SOEs. SOEs have the vision to provide public facilities with the main goal of achieving public welfare. Our Minister has also committed to support TOD facilities by providing affordable housing in the form of flats. Because if a flat development by a private developer is more inclined to financial profit orientation, then the rental price may be more elevated and depends on fiscal conditions. SOEs are considered to be potential institutions to develop the concept of affordable settlements and to complement the needs of the middle and lower classes of the government. This is the crisis of middle to lower housing in Surabaya because developers are currently targeting to target 'millennial' generations; middle-income groups (young couples looking for housing). Areas around transit in Indonesia tend to be strategic areas with high land values. Several flat projects around the MRT routes and stations in Jakarta have begun to be built, for example, Tanjung Station.

Motivasi kami adalah sesuai dengan visi misi kami, yaitu untuk menyediakan kebutuhan perumahan bagi masyarakat luas, dimana keuntungan finansial bukanlah tujuan utama pembangunan dari pihak BUMN atau BUMD. BUMN mempunyai visi untuk menyediakan fasilitas

publik dengan tujuan utama untuk mencapai kesejahteraan masyarakat. Menteri kami juga sudah berkomitmen untuk mendukung fasilitas TOD dengan menyediakan perumahan terjangkau berupa rumah susun. Karena apabila pembangunan rusun oleh pengembang swasta yang lebih cenderung pada orientasi keuntungan finansial, maka bisa saja harga sewa lebih ditinggikan dan semua tergantung kondisi fiscal. BUMN dianggap menjadi institusi yang potensial untuk mengembangkan konsep permukiman terjangkau, untuk melengkapi kebutuhan kelas menengah kebawah dari pemerintah. Sekarang ini kan lagi krisis perumahan menengah kebawah di Surabaya, karena pengembang sedang ngetrend untuk menargetkan generasi 'milenial' yaitu kalangan pendapatan menengah, misalnya pasangan muda yang sedang mencari hunia. Di Indonesia di kawasan sekitar transit cenderung merupakan kawasan strategis dengan nilai lahan yang tinggi. Beberapa proyek rusun di Jakarta disekitar rute dan stasiun MRT sudah mulai dibangun, contohnya Stasiun Tanjung.

How do you perceive the government policy to oblige private developers for providing affordable housing near transit area for LICs?

Bagaimana respon anda terhadap kebijakan pemerintah untuk menyediakan perumahan MBR di sekitar transit?

We strongly support this policy, because we believe the purpose of AMC development is to reduce the use of private vehicles and reduce congestion. The development is aimed at all levels of society including low-income people which also focus on the existence of settlements and middle-class villages around the potential TOD land. In addition, the need for lower middle-class housing is very high in Surabaya, so this policy is believed to be able to inspire the private sector to fill the vacancy in fulfilling community housing in order to help the government. However, it seems that not many private parties have implement this policy especially in areas that are expensive such as around station/terminal. The concept of balanced housing will be more difficult to apply to vertical housing.

Kami sangat mendukung hal ini, karena kami yakin maksud dari pengembangan AMC ini untuk mengurangi pemakaian kendaraan pribadi, mengurangi kemacetan dan ini ditujukan kepada seluruh lapisan masyarakat termasuk masyarakat berpendapatan rendah. Terlebih lagi dengan keberadaan permukiman dan perkampungan kelas menengah kebawah di sekitar lahan potensial TOD. Selain itu, Kebutuhan akan perumahan kelas menengah kebawah sangat tinggi di Kota Surabaya, jadi kebijakan ini dipercaya dapat menggugah pihak swasta untuk membantu pemerintah mengisi kekosongan pemenuhan perumahan masyarakat. Namun, sepertinya belum banyak pihak swasta yang memenuhi ini apalagi di kawasan yang memang secara harga mahal karena strategis dan lebih sempit, seperti di sekitar stasiun transportasi massal. Konsep hunian berimbang ini akan lebih susah untuk diaplikasikan pada hunian vertikal.

What kind of actions/regulations motivates you to provide affordable housing or public facilities for communities near the transit area (as mentioned above)?

Apakah yang dapat memotivasi institusi anda untuk membangun perumahan terjangkau dan fasilitas publik bagi masyarakat di sekitar transit?

Clarity of regulations needs to be implemented immediately. The need for frequency equalization/understanding of the TOD concept between the government, the private sector, and also the community. We need certainty about the smooth development, so the form of incentives such as ease of licensing and land acquisition in the transit area may be a form of government facilitation for the procurement of housing and public facilities in the TOD area.

In addition to mandatory provisions from the government, we are also directed to contribute to voluntary building from the company's revenue through social responsibility or CSR. This has also been regulated in the legislation concerning social responsibility to the environment and the welfare of the communities around the company. And as directed by the legislation, CSR is initially directed to SOE companies. The form of CSR activities is tailored to the focus of the company's activities or in accordance with social issues because there are many problems in the community and the environment that need help to be resolved such as a housing backlog for low-income people. Our CSR has been focused more on humanitarian programs, such as health services and so on.

Sepertinya elemen yang perlu dikembangkan adalah perlunya kejelasan peraturan. Perlunya penyamaan frekuensi/pemahaman mengenai konsep TOD antara pemerintah, swasta, dan juga masyarakat. Kami membutuhkan kepastian mengenai kelancaran pembangunan, sehingga bentuk insentif seperti kemudahan perizinan dan pengadaan lahan di kawasan transit mungkin bisa menjadi bentuk fasilitasi pemerintah untuk pengadaan pembangunan perumahan dan fasilitas umum di kawasan TOD.

Selain ketentuan wajib dari pemerintah, kami juga diarahkan untuk turut berkontribusi membangun secara sukarela dari pendapatan perusahaan melalui tanggung jawab sosial atau CSR. Ini juga sudah diatur dalam peraturan perundangan dari pusat, ada undang – undang dan peraturan pemerintahnya tentang tanggung jawab sosial kepada lingkungan dan kesejahteraan masyarakat di sekitar perusahaan. Dan seperti yang diarahkan oleh peraturan perundangan tersebut, awalnya CSR ini kan diarahkan kepada perusahaan BUMN seperti kami juga kan termasuk BUMN. Biasanya bentuk CSR yang dilakukan ini disesuaikan dengan fokus kegiatan perusahaan atau sesuai dengan isu sosial, karena banyak sekali masalah di masyarakat maupun lingkungan yang butuh bantuan seperti backlog perumahan untuk masyarakat berpenghasilan rendah. Kalau CSR yang pernah dilakukan kami yaitu lebih ke program kemanusiaan, seperti pelayanan kesehatan dan sebagainya.

What are the opportunities and barriers to implement such formal regulations (balanced housing ratio, incentive based on FAR (Floor Area Ratio), incentive to construct public spaces/parks, pedestrian and cycling route) and informal institutions (raising private and community awareness and culture to use public transport and provide public facilities) in Surabaya?

Bagaimana peluang dan kendala dalam mengadopsi peraturan dan insentif (subsidi untuk transportasi public, hunian berimbang, insentif penambahan lantai bangunan/KLB, dan insentif untuk penyediaan fasilitas public untuk umum)?

One of the obstacles to the implementation of the TOD concept in Surabaya is the certainty of the point of plan and the construction of public transportation. So, we can map out the investment potential that can be developed in the transit area. If there is a mapping for vertical housing needs for LICs, then we can do the construction. Many flats were developed in the area around the MRT station in Jakarta.

The concept of mixed income housing is very close to the concept of balanced housing in accordance with Law No. 1 of 2011, but this also needs to be supplemented by regulations regarding subsidies from the government to LICs. So that people can easily access affordable housing options. In addition, there is a need for intensive socialization so that the program is right on target and people understand the mechanism.

Sepertinya terkait dengan Salah satu yang menjadi penghambat adalah dari implementasi konsep TOD di Surabaya adalah kepastian titik rencana dan pembangunan transportasi publik. Karena dengan begini, kami bisa memetakan potensi investasi yang dapat dikembangkan di area transit, lalu apabila memang ada pemetaan kebutuhan perumahan vertical untuk MBR, kami bisa mengakomodir karena biasanya kan memang BUMD punya peran dalam hal ini. Seperti yang sudah ada di Jakarta, banyak rusunawa yang dikembangkan di Kawasan sekitar stasiun MRT.

Terkait dengan konsep mixed income housing sebenarnya ini sangat dekat konsepnya dengan hunian berimbang sesuai peraturan undang – undang No. 1 Tahun 2011, namun ini juga perlu dilengkapi dengan regulasi mengenai subsidi dari pemerintah kepada MBR. Sehingga masyarakat dapat menakses pilihan perumahan terjangkau dengan mudah dan disertai dengan sosialisasi yang gencar supaya tepat sasaran dan masyarakat paham mekanisme yang ditetapkan.

What should be performed and improved in order to induce the concept of equitable TOD in Surabaya?

Apa yang harus dilakukan dan ditingkatkan untuk merangsang penyediaan fasilitas disekitar area transit dalam rangka mencapai TOD yang berkeadilan di Surabaya?

The most important are awareness from the government and also all parties of development on the principle of inclusive and fairness. If all parties are aware that the transit area is an area that should

be provided and accessible to all groups of people of all ages, income, etc., **then they will be willing to** integrate and include policies regarding the development of the transit area and also most importantly in the spatial plan. Spatial planning and regional regulations are the references for development because it has legal power. Secondly, it needs to be emphasized how the private sector and the community can be involved in the elements of development around the transit area. We will collaborate with the community if it is equipped with clear regulations, and can also be complemented with incentives for private developers in order to create a win-win solution.

Yang paling penting adalah kesadaran dari pemerintah dan juga seluruh pihak pembangunan atas prinsip inklusif dan berkeadilan tersebut. Apabila semua sadar bahwa kawasan transit adalah kawasan yang seharusnya disediakan dan dapat diakses untuk semua grup masyarakat dari segala usia, pendapatan, dll maka mereka akan willing to integrate and include kebijakan mengenai itu dalam pengembangan kawasan transit dan juga yang terpenting dalam rencana tata ruang. Yang menjadi acuan pembangunan yang pasti kan tata ruang dan peraturan daerah, karena itu yang mempunyai kekuatan hukum. Yang kedua, perlu ditekankan bagaimana pihak swasta dan masyarakat dapat dilibatkan dalam elemen – elemen pembangunan di sekitar kawasan transit. Kami akan berkolaborasi dengan masyarakat apabila dilengkapi dengan regulasi yang jelas, dan juga bisa dilengkapi dengan insentif terhadap pihak pengembang swasta sehingga tercipta win-win solution.

**Institutional Arrangement to Achieve Equitable TOD (Case Study: Surabaya)
Community Representatives of Tunjungan [c1]**

Can you explain about your (institution's) role and responsibility, and what are your involvements in TOD development in Surabaya?

Dapatkah anda menjelaskan mengenai peran dan tugas anda (institusi anda), dan bagaimana anda terlibat dalam pembangunan berbasis transit/TOD di Surabaya?

Our sub-district is an area planned to be traversed by the TRAM AMC route. Back in 2014, we were often involved in the TOD area plan which also covered our area. Furthermore, there are several villages that will get influence from this transit-based development. At that time, we were socialized about the concepts of village development that would be adjusted to the transit of TRAM AMC.

Area kecamatan kami merupakan kawasan yang direncanakan untuk dilalui oleh rute TRAM AMC. Dahulu pada tahun 2014, kami sering dilibatkan dalam rencana kawasan TOD yang juga meliputi kawasan kami. Dan ada beberapa kampung yang akan mendapatkan pengaruh dari pembangunan berbasis transit ini. Saat itu, kami sempat disosialisasikan mengenai konsep – konsep pengembangan kampung yang akan disesuaikan dengan transit.

Is there any specific regulation or policies regarding the TOD which is related to the interests of the community, especially the low-income communities (LICs)?

Apakah terdapat peraturan atau kebijakan terkait TOD yang berkaitan dengan kepentingan masyarakat/komunitas, terutama masyarakat berpenghasilan rendah/MBR?

One of the policies in favor of the LICs is the regulation of public transportation fare determined by the Mayor's Regulation, but only the transportation of the Lyn that is regulated by it at the moment. In addition, policies related to balanced occupancy (1: 2: 3) in the field of housing developed by the private sector are also regulated by the Housing Law No. 1/2011. However, the developer feels that the regulation is a bit burdensome if it applied also to the construction of residents around public transport stations. It seems that a special mechanism by the government or transit operators such as PT. KAI is needed.

Salah satu kebijakan yang berpihak pada masyarakat MBR adalah regulasi tarif transportasi publik yang ditetapkan oleh perwali namun saat ini yang diatur adalah transportasi angkutan umum atau lyn. Kemudian, di bidang perumahan terdapat juga kebijakan hunian berimbang (1:2:3) di bidang perumahan yang dikembangkan oleh swasta berdasarkan Undang – Undang bidang perumahan no. 1/2011. Namun dari pihak pengembang ini sedikit berat apabila diterapkan juga di dalam kontes pembangunan residen di sekitar stasiun angkutan publik. Sepertinya perlu ada mekanisme khusus yang mungkin bisa dimulai oleh pemerintah atau operator transit misalnya PT.KAI

How is the concept of equitable development reflected in regulations related to TOD, public transportation and land use in Surabaya?

Bagaimanakah konsep pembangunan yang berkeadilan tercermin dalam regulasi atau peraturan terkait dengan TOD, transportasi publik dan guna lahan di Surabaya?

We do not know what kind of TOD development strategy, but it seems that this TOD program will include village improvement programs as obtained in coordination from the World Bank some time ago. With the existence of several villages in our region, this concept will be a good strategy that is always supported by us. To be honest, we are a little worried if the spatial plan around this tram stop will be developed into a trading area such as a mall, and expensive housing. It happened in the

development of a trading area in Tunjungan Plaza which was equipped with apartments and hotels. Therefore, we hope that the residential areas here are still maintained.

Sejujurnya kami belum tahu bentuk strategi pengembangan TOD seperti apa, namun dari proses koordinasi dari World Bank beberapa waktu yang lalu, sepertinya program TOD ini akan memasukkan program perbaikan kampung, mengingat di kawasan kami juga ada beberapa kampung maka ini akan menjadi strategi yang bagus dan tentunya akan kami dukung. Sejujurnya, kami sedikit mengkhawatirkan apabila rencana tata ruang di sekitar halte tram ini akan dikembangkan menjadi kawasan perdagangan seperti mall, dan perumahan mahal. Karena ini juga sedang terjadi saat ini, seperti pengembangan kawasan perdagangan yang di Tunjungan Plaza saat ini sudah ada apartemen dan hotelnya. Sedangkan kami berharap kawasan permukiman yang ada di sini masih tetap dipertahankan.

How are the private sectors involved in the development plan around the AMC route?

Bagaimana pihak swasta dilibatkan dalam rencana pembangunan disekitr jalur AMC?

How communities, community-based organization or NGOs are involved in the development surrounding the transit area?

Bagaimana masyarakat atau organisasi non-profit/berbasis komunitas dilibatkan dalam pembangunan di sekitar transit?

So far, in the context of developing the area around the AMC, we are involved in the process of socialization of the AMC line plan which has now been marked on the potential points of tram stops. In addition, we have also been invited to coordinate the development plan of the area around the station and tramway, which complimented with park and ride station combined with modern shops and public facilities. In relation to the existence of NGO organizations, so far no NGOs have tried to facilitate in the issue of settlement relocation for AMC. But I remember that one of the NGO “Tunas Hijau” provide the local community for kampung site-visiting, learning about domestic-waste management to educate and inspire kampung inhabitants for improving waste and environmental management in the area.

Sejauh ini dalam konteks pengembagan kawasan di sekitar AMC, kami dilibatkan dalam proses sosialisasi rencana jalur AMC dimana sekarang sudah diberi tanda mengenai titik – titik potensial halte tram. Selain itu, kami juga pernah diundang koordinasi mengenai rencana pengembangan kawasan di sekitar stasiun danhalte tram, dimana di dekat sini akan dibangun stasiun park and ride yang nantinya juga akan dikembangkan disana ada toko dan fasilitas perdagangan. Terkait dengan keberadaan organisasi LSM, sejauh ini belum ada LSM yang mencoba memfasilitasi terkait dengan isu relokasi maupun AMC. Yang pernah kesini adalah kalo tidak salah Organisasi LSM Tunas Hijau yang memberikan wisata dan studi lingkunganuntuk berwisata ke kampung pengelolaan sampah dan lingkungan di daerah kami.

Are there any specific regulations and/or institution/agency to control and monitor public transport fare to be affordable for the low income communities?

Saat ini, apakah terdapat kebijakan atau institusi/agensi khusus yang mengawasi dan mengontrol tarif AMC?

Are there written or unwritten regulations or agreements from the government to the developers to provide affordable housing for the LICs?

Apakah terdapat peraturan atau kesepakatan tertulis atau tidak tertulis dari pemerintah kota Surabaya kepada pengembang untuk menyediakan membangun perumahan terjangkau untuk

MBR?

Are there written or unwritten regulations or agreements from the government to the developers to

provide public facilities, especially for the LICs (public open space/green open space, public library) by the government and the private sector?

Apakah terdapat peraturan atau kesepakatan tertulis atau tidak tertulis dari pemerintah kota Surabaya kepada pengembang untuk menyediakan penyediaan fasilitas untuk public, khususnya untuk MBR (Ruang terbuka public/ruang terbuka hijau, perpustakaan untuk umum) untuk baik oleh pemerintah maupun swasta?

What are your interests and motivations in the AMC development around the transit area?
Apakah motivasi dan kepentingan anda dalam pembangunan AMC di sekitar transit?

We (also the community) really expect the construction of the tram to be completed quickly so it can reduce congestion in Surabaya. We also hope that the fare is in accordance with our economic conditions so that people around the bus stop can use it comfortably. In addition, we expect the government and the private sector to consider the need to maintain the village or at least build facilities for the community such as affordable and subsidized houses, and facilities that can be enjoyed by the community.

Saya pribadi dan masyarakat disini sangat mengharapkan pembangunan tram cepat selesai dan dapat mengurangi kemacetan di Surabaya. Kami juga berharap tarifnya sesuai kantong sehingga masyarakat di sekitar halte seperti kami ini bisa menggunakannya sehari-hari dan nyaman. Selain itu, kami harapkan pemerintah dan pihak swasta dapat mempertimbangkan perlunya dipertahankan kampung atau paling tidak dibangun fasilitas untuk masyarakat seperti rumah yang terjangkau dan bersubsidi, dan fasilitas yang bisa dinikmati masyarakat.

How do you perceive the government policy to oblige private developers for providing affordable housing near transit area and the plan of integrating KIP in transit area?

Bagaimana respon anda terhadap kebijakan pemerintah untuk menyediakan perumahan MBR di sekitar transit?

We strongly support this policy, because, with the provision of settlements and public facilities that can be accessed by all levels of society, especially low-income people, it will help the community to enjoy the facilities provided in the area around the AMC route. In addition, we can continue to work as usual because the residents are working in areas near here. Thus, if we can get housing facilities at an affordable price, it will be really helpful.

Kami sangat mendukung kebijakan pemerintah itu, karena dengan disediakannya permukiman dan fasilitas publik yang bisa diakses oleh seluruh lapisan masyarakat, terutama masyarakat berpendapatan rendah, ini akan membantu masyarakat untuk bisa menikmati fasilitas yang disediakan di daerah sekitar jalur AMC, dan kami tetap bisa beraktivitas seperti semula. Mengingat penduduk disini memang kerja di daerah-daerah dekat sini. Jadi apabila ada fasilitas perumahan bisa kami dapatkan dengan harga yang terjangkau maka akan bagus.

What can motivate your institution to collectively develop and construct housing and public facilities for the local communities near the transit area (as mentioned above)?

Apakah yang dapat memotivasi institusi anda untuk membangun perumahan terjangkau dan fasilitas publik bagi masyarakat di sekitar transit?

Basically, because of the strong bond and sense of belonging of this neighborhood is very high, so if it relates with urgent matter, we can initiate such activity such as renovation of public facilities such as roads and bridges. This is done according to schedule with the neighbor. However, apart from that, there is a village improvement program from the municipality. Through the government budget, we are also facilitated with the existence of Yayasan Kampung and some representatives from ITS to manage the budget for the public infrastructure development/renovation, or small business development through the local neighborhood cooperative.

Pada dasarnya, karena ikatan kekeluargaan dan rasa memiliki kampung kami sangat tinggi, jadi terkait dengan perbaikan fasilitas seperti jalan dan jembatan ini dapat kami inisiasi sendiri, dan ini dilakukan sesuai jadwal bersama-sama penduduk lain. Namun, diluar dari itu ada program perbaikan kampung dari Pemko. Melalui anggaran pemerintah, dan fasilitasi dari Yayasan Kampung dan biasanya kami didampingi oleh perwakilan dari ITS untuk mengelola anggaran tersebut untuk perbaikan sarana prasarana kampung dan pengembangan usaha kecil melalui koperasi kampung.

What are the opportunities and barriers to implement formal regulations (transport fare concession, balance housing ratio, incentive based on FAR (Floor Area Ratio), incentive to construct public spaces/parks, pedestrian and cycling route) and informal institutions (raising private and community awareness and culture to use public transport and provide public facilities) in Surabaya?

Bagaimana peluang dan kendala dalam mengadopsi peraturan dan insentif (subsidi untuk transportasi public, hunian berimbang, insentif penambahan lantai bangunan/KLB, dan insentif untuk penyediaan fasilitas public untuk umum)?

What should be performed and improved in order to induce the provision of transit facilities (as mentioned above) towards more equitable TOD in Surabaya?

Apa yang harus dilakukan dan ditingkatkan untuk merangsang penyediaan fasilitas disekitar area transit dalam rangka mencapai TOD yang berkeadilan di Surabaya?

It seems that the community must be involved in the development of the area around the AMC station, thus, this development can be felt by all the people around here as there are many old villages and housing that have been inhabited by local residents for a long time in the Tunjungan area. Besides that, the construction of shops here must also pay attention to the public interest by building parks or other public facilities that make people comfortable in the area around the AMC station.

Sepertinya masyarakat harus dilibatkan dalam pembangunan kawasan di sekitar stasiun/halte AMC, supaya pembangunan ini dapat dirasakan oleh semua masyarakat yang ada di sini juga.

Mengingat di sekitar tunjungan ini juga banyak perkampungan dan perumahan lama yang dihuni oleh penduduk local sejak lama. Selain itu pembangunan pertokoan disini juga harus memperhatikan kepentingan publik, bisa dicapai dengan membangun taman atau fasilitas publik lain yang membuat orang nyaman beraktivitas didaerah sekitar stasiun/halte AMC.

**Institutional Arrangement to Achieve Equitable TOD (Case Study: Surabaya)
Community Representatives of Joyoboyo [C2]**

Can you explain about your (institution's) role and responsibility, and what are your involvements in TOD development in Surabaya?

Dapatkah anda menjelaskan mengenai peran dan tugas anda (institusi anda), dan bagaimana anda terlibat dalam pembangunan berbasis transit/TOD di Surabaya?

I am the head of the RW in the village of Bumiarjo, where it is as a planned area for the tram project to pass. In the process of building the AMC tram route, it will require the redevelopment of the tram stop that has been covered by settlements in our area.

Saya adalah ketua RW di kampung Bumiarjo, dimana wilayah ini merupakan wilayah yang direncanakan untuk dilewati proyek tram. Rencananya, dalam proses pembangunan rute trem AMC ini akan membutuhkan pembangunan kembali depot tram yang sudah tertutup pemukiman di daerah kami.

Is there any specific regulation or policies regarding the TOD which is related to the interests of the community, especially the low-income communities (LICs)?

Apakah terdapat peraturan, kebijakan, atau strategi terkait TOD yang berkaitan dengan kepentingan masyarakat/komunitas, terutama masyarakat berpenghasilan rendah/MBR?

How is the concept of equitable development reflected in regulations related to TOD, public transportation and land use in Surabaya?

Bagaimanakah konsep pembangunan yang berkeadilan tercermin dalam regulasi atau peraturan terkait dengan TOD, transportasi publik dan guna lahan di Surabaya?

When we were invited by the City Government several years ago, there were several concepts that would be added to this transit-based development, namely the improvement program for the village and the local market. Besides that, we still do not know about other plans.

Pada saat kami pernah diundang oleh Pemerintah Kota beberapa tahun yang lalu, ada beberapa konsep yang akan ditambahkan dalam pembangunan berbasis transit ini, yaitu program perbaikan kampung dan pasar local. Selain itu, kami masih belum tahu terkait rencana yang lain.

How are the private sectors involved in the development plan around the AMC route?

Bagaimana pihak swasta dilibatkan dalam rencana pembangunan disekitar jalur AMC?

How communities, community-based organization or NGOs are involved in the development surrounding the transit area?

Bagaimana masyarakat atau organisasi non-profit/berbasis komunitas (seperti LSM) dilibatkan dalam pembangunan di sekitar transit?

We have been invited in the development planning process around the transit by the City Government. If I am not mistaken, the study was held by the World Bank along with representatives from other sub-districts (kecamatan) whose area is passed with tram and LRT, and from representatives of government and public-owned enterprises (BUMD). There seems to be no assistance from an NGO to facilitate the AMC and TOD development plan, we only saw peoples from the local universities. In the last few months of 2017, we were only told by our sub-district public official (camat/lurah) about the plan of relocation of the settlement in Bumiarjo for the reactivation of the tram stop by PT. KAI.(C2)

Sejauh ini kami dilibatkan dalam proses rencana pembangunan di sekitar transit oleh Pemerintah Kota, kalau tidak salah waktu itu juga dibantu dengan World bank bersama dengan perwakilan dari kecamatan lain yang dilalui jalur trem dan LRT, serta dari perwakilan pemerintah dan BUMD. Sepertinya tidak ada perwakilan dari organisasi LSM yang mencoba memfasilitasi rencana pembangunan AMC dan TOD ini. Pada beberapa bulan lalu di 2017, kami juga sudah diberikan sosialisasi dari PT. KAI mengenai rencana relokasi perkampungan disini untuk pembangunan kembali depot tram.

Are there any specific rules/regulations for private developers to provide public facilities for the community near the transit area?

Apakah terdapat peraturan atau kesepakatan tertulis atau tidak tertulis dari pemerintah kota Surabaya kepada pengembang untuk menyediakan penyediaan fasilitas untuk public, khususnya untuk MBR (Ruang terbuka public/ruang terbuka hijau, perpustakaan untuk umum) untuk baik oleh pemerintah maupun swasta?

Some time ago, we found out about the relocation plan of our resettlement to reactivate the tram stop, and we will be accommodated in the flats in Romokalisari. There are people who agree, but most of them do not like the plan. Some people prefer to live in landed house because they grew out of this area. They see that the neighborhood of this community is close to each other. They also not familiar to live in a high place (such as apartment or whatsoever). However, currently the government is still in the process of socialization, considering the number of residents here who do not have a legal title of land ownership.

Beberapa waktu yang lalu, kami mendengar bahwa relokasi masyarakat di sekitar sini akan ditampung dalam rusun, masyarakat sini jelas ada yang setuju dan ada yang tidak. Beberapa masyarakat lebih memilih untuk tinggal di rumah yang menapak tanah, Karena sudah merupakan kultur dari masyarakat sini, pandangan mereka komunitas kampung seperti ini lebih guyub. Mereka juga tidak terbiasa hidup di bangunan yang tinggi. Namun, ini masih rencana dan saat ini sedang tahap sosialisasi, mengingat penduduk disini memang banyak yang tidak memiliki surat kepemilikan lahan yang legal.

What are your interests and motivations in the AMC development around the transit?

Apakah motivasi dan kepentingan anda dalam pembangunan AMC di sekitar transit?

We have no interest because we don't have the project. However, we hope that the development of AMC can reduce congestion and can be enjoyed by all levels of society, especially people who live close to the AMC station area. In addition, we hope that the government and those who will be the actors of development around AMC stations will participate in providing facilities that can be accessed by local residents, such as affordable housing and facilities that can be accessed by the surrounding community. Thus, local communities and low-middle income people can also enjoy tram facilities as well as the surrounding facilities.

Mengingat kami bukan yang mempunyai proyek maka kami tidak ada kepentingan apa-apa. Namun, kami berharap pembangunan AMC ini dapat mengurangi kemacetan dan dapat dinikmati oleh semua lapisan masyarakat, terutama masyarakat yang tinggal dekat dengan area stasiun AMC. Selain itu, kami harapkan kepada pemerintah dan pihak yang akan menjadi pelaku pembangunan di sekitar stasiun AMC supaya ikut menyediakan fasilitas yang bisa diakses oleh penduduk local, seperti perumahan terjangkau, fasilitas yang dapat diakses oleh masyarakat sekitar. Dengan begitu, masyarakat local dan yang berpendapatan menengah rendah dapat pula menikmati fasilitas yang disediakan berupa tram dan juga fasilitas di sekitarnya.

How do you perceive the municipality's plan regarding AMC and TOD, along with the plan of residential relocation in your area?

Bagaimana anda atau masyarakat yang tinggal di sekitar anda menanggapi rencana pembangunan AMC dan TOD, serta rencana relokasi perumahan/perkampungan di daerah anda (dalam rangka reaktivasi kembali depot tram AMC)?

In general, we strongly support the development of AMC and TOD in Surabaya, although socialization of the relocation plan from the government is still rare. Many residents have heard about the plan to relocate Bumiarjo and around 2,300 families will be relocated from the land owned by PT. KAI. However, the plan to relocate to flats is not in this area, but in Romokalisari where it is a far from here. There are some people who want to be moved as long as they are given the same housing and work facilities. The problem is that the average community works in this area or opens a stall around the station. The construction of a bus stop and relocation will certainly affect their work. Thus, the response of citizens is between positive and negative. Residents want a replacement that is in accordance with the condition of settlements as before. If possible, we also want residential facilities and jobs alongside with development around this station.

Pada umumnya, kami sangat mendukung pembangunan AMC dan TOD di Surabaya, walaupun belum sering ada sosialisasi dari pemerintah mengenai rencana relokasi ini. Banyak warga yang sudah mendengar mengenai rencana relokasi permukiman bumiarjo dan kalau tidak salah ada kira-kira 2.300 kepala keluarga akan direlokasi dari lahan yang katanya milik PT. KAI ini. Namun, rencananya diberi penggantian rencananya akan direlokasi ke rumah susun tapi bukan di sini, tapi di Romokalisari dan itu jauh dari sini. Ada beberapa yang mau untuk dipindah asalkan diberi fasilitas perumahan dan pekerjaan sama seperti disini. Masalahnya rata-rata orang masyarakat sini bekerja di daerah sini atau membuka warung juga di sekitar terminal. Pembangunan depot dan relokasi ini pasti akan mempengaruhi lahan pekerjaan mereka. Jadi sebenarnya respon warga dari sini antara positif atau negatif. Warga menginginkan ada penggantian yang sesuai dengan relokasi permukiman disini. Kalau bisa, kami juga menginginkan adanya fasilitas permukiman dan lapangan pekerjaan dengan pembangunan di sekitar stasiun ini.

How do you perceive the government policy regarding AMC development and plan of TOD and its community programme (integrating KIP and local market with transit area)?

Bagaimana respon anda terhadap kebijakan pemerintah dalam pembangunan AMC, TOD dan program yang ada di dalamnya (integrasi KIP dan menyediakan perumahan MBR di sekitar transit)?

We have heard this during the socialization of studies from the World Bank, namely the planned integration of village improvement programs and the provision of markets in the area around AMC. We strongly support the plan, because residents in the village also really need to use AMC (especially if the fares are affordable) and we also expect to be able to access the facilities that will be developed here (shops, malls, and the development of Joyoboyo stations).

Kami pernah mendengar ini pada saat sosialisasi studi dari World Bank, yaitu rencana integrase program perbaikan kampung dan penyediaan pasar dengan kawasan di sekitar AMC. Ini kami

sangat mendukung, karena warga dikampung juga sangat perlu untuk memakai AMC (khususnya apabila tarifnya terjangkau) dan kami harapkan dengan fasilitas yang akan dikembangkan disini (pertokoan, mall, dan pengembangan stasiun joyoboyo) kami juga mendapatkan akses untuk menggunakan fasilitas itu.

What kind of actions/regulations motivates you to collectively develop and construct housing and public facilities for the local communities near the transit area (as mentioned above)?

Apakah yang dapat memotivasi institusi anda untuk membangun perumahan terjangkau dan fasilitas publik bagi masyarakat di sekitar transit?

The allocation of funds and programs from the government is enough to help accelerate the construction of the Community Flats which are also assisted by the private sector. The government can also provide allocations for social rehabilitation funds for slum areas and Village Improvement programs in the form of grants from the government. We also don't know who will build the project around here, but it looks like private developers will do it. Apart from that, we can take the initiative to work together for small improvements around our area, such as planting trees or repairing roads or bridges. Because the attachment of citizens between one another is very high so that everyone knows each other. Thus, they are easier to mobilize so that the environment around us is more comfortable.

Sepertinya adanya alokasi dana dan program dari pemerintah cukup membantu untuk mempercepat pembangunan rusunawa disini, dibantu dengan pihak swasta juga bisa. Dari pemerintah bisa juga dengan alokasi dana rehabilitasi social daerah kumuh, juga dari program Perbaikan Kampung berupa hibah dari pemerintah.. Jujur kami juga tidak tahu siapa yang akan membangun di sekitar sini, tapi sepertinya dari rencananya juga akan ada pengembang swasta. Terlepas dari itu, apabila itu terkait dengan perbaikan – perbaikan kecil, dan misalnya program menanam pohon atau perbaikan jalan atau jembatan kami bisa dengan bergotong royong membantu. Karena keterikatan social disini kan tinggi, orng-orangnya kenal satu sama lain. Jadi mereka lebih mudah untuk dimobilisasi supaya lingkungannya lebih nyaman.

What are the conditions and barriers to implement formal regulations (transport fare concession, balance housing ratio, incentive based on FAR (Floor Area Ratio), incentive to construct public spaces/parks, pedestrian and cycling route) and informal institutions (raising private and community awareness and culture to use public transport and provide public facilities) in Surabaya?

Bagaimana peluang dan kendala dalam mengadopsi peraturan dan insentif (subsidi untuk transportasi public, hunian berimbang, insentif penambahan lantai bangunan/KLB, dan insentif untuk penyediaan fasilitas public untuk umum)?

Constraints on the construction of these facilities are flats or apartments that are mixed in type and not all people whose culture lives in the village want to live in areas such as flats or apartments. We are happy with the harmony and closeness of the people here and we hope that it will be maintained.

Kendala dibangunnya misalnya rusun atau apartemen dengan dicampur tipe rusunnya, tidak semua masyarakat yang budayanya masih kampung mau untuk tinggal di kawasan seperti itu. Kami terkadang senang dengan sosialisasi dan kerukunan, kedekatan warga yang ada disini dan kami mengharapkan itu tetap terjaga.

What should be conducted and improved in order to induce the provision of transit facilities (as mentioned above) towards more equitable TOD in Surabaya?

Apa yang harus dilakukan dan ditingkatkan untuk merangsang penyediaan fasilitas disekitar area transit dalam rangka mencapai TOD yang berkeadilan di Surabaya?

It seems that we have to perform a good and proactive socialization from the government, and PT. KAI as the owner of the former tram stop here. Good socialization and discussion to the community will assess what the community wants.

Sepertinya yang sekarang perlu dilakukan adalah sosialisasi yang baik dan proaktif dari pemerintah kota Surabaya, dan PT. KAI selaku pemilik lahan bekas depot tram disini. Dengan adanya sosialisasi yang baik dan diskusi dengan masyarakat, bisa dinilai apa yang diinginkan oleh masyarakat.