

**IMPLEMENTING INCLUSIVE DEVELOPMENT IN TWO CITIES
THROUGH GREEN INFRASTRUCTURE INITIATIVES (GII)
PROJECTS: AN INDONESIA-GERMANY COOPERATION
UNDERGRADUATE THESIS**



**UNIVERSITAS
ISLAM
INDONESIA**

Written by:

FATIH RAETSAAL HUSNURRAHMAN
KUSWANTO

20323099

**DEPARTMENT OF INTERNATIONAL RELATIONS
FACULTY OF PSYCHOLOGY AND SOCIO-CULTURAL SCIENCES
UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA**

2023/2024

**IMPLEMENTING INCLUSIVE DEVELOPMENT IN TWO CITIES
THROUGH GREEN INFRASTRUCTURE INITIATIVES (GII)
PROJECTS: AN INDONESIA-GERMANY COOPERATION
UNDERGRADUATED THESIS**

Submitted to the International Relations Study Program
Faculty of Psychology and Social and Cultural Sciences
Islamic University of Indonesia
To fulfill part of the requirements for obtaining a
Bachelor's Degree in International Relations



**UNIVERSITAS
ISLAM
INDONESIA**

Written by:

FATIH RAFTSAAL HUSNURRAHMAN
KUSWANTO

20323099

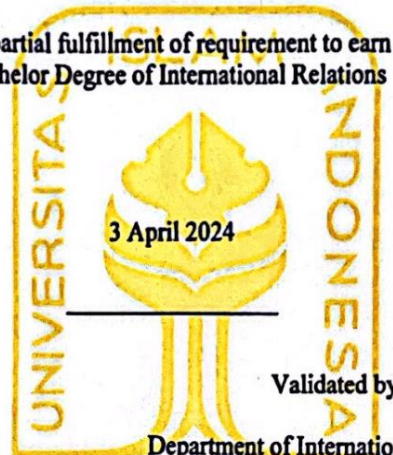
**DEPARTMENT OF INTERNATIONAL RELATIONS
FACULTY OF PSYCHOLOGY AND SOCIO-CULTURAL SCIENCES
UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA**

2023/2024

AUTHORIZATION PAGE
IMPLEMENTING INCLUSIVE DEVELOPMENT IN TWO CITIES
THROUGH GREEN INFRASTRUCTURE INITIATIVES (GI)
PROJECTS: AN INDONESIA-GERMANY COOPERATION

Defended in front of Board of Examiners
in the Department of International Relations
Faculty of Psychology and Socio-Cultural Sciences
Universitas Islam Indonesia

As a partial fulfillment of requirement to earn a
Bachelor Degree of International Relations



Validated by

Department of International Relations
Faculty of Psychology and Socio-Cultural Sciences
Universitas Islam Indonesia
Head of Department



Karina Utami Dewi, S.I.P., M.A.

- Board of Examiners**
1. Rizki Dian Nursita, S.I.P., M.H.I.
 2. Ayu Heryati Naqsabandiyah, S.I.P., M.A.
 3. Hasbi Aswar, S.I.P., M.A., Ph.D.
 4. Karina Utami Dewi, S.I.P., M.A.

Signature

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

STATEMENT OF ACADEMIC INTEGRITY

I hereby declare that this undergraduate thesis is the result of my own independent scientific work, and that all material from the work of others (in books, articles, essays, dissertations, and on the internet) has been stated, and quotations and paraphrases are clearly indicated.

No other materials have been used other than those contained. I have read and understood the university's rules and procedures regarding plagiarism.

Making false statements is considered a violation of academic integrity.

26 May 2023,



Fatih Rafisaal Husnurrahman Kuswanto

TABLE OF CONTENTS

AUTHORIZATION PAGE	iii
STATEMENT OF ACADEMIC INTEGRITY	Error! Bookmark not defined.
TABLE OF CONTENTS	v
LIST OF TABLES	vii
LIST OF PICTURES	viii
APPENDIX LIST	ix
ABSTRACT	x
CHAPTER 1 INTRODUCTION	1
1.1 Background	1
1.2 Research Question	8
1.3 Research Objectives	8
1.4 Research Scope	9
1.5 Literature Review	9
1.6 Research Framework	11
1.7 Provisional Argument	14
1.8 Research Method	15
<i>1.8.1 Type of the Research</i>	<i>15</i>
<i>1.8.2 Subject and Object of the Research</i>	<i>15</i>
<i>1.8.3 Method of Data Collection</i>	<i>15</i>
<i>1.8.4 Process of the Research</i>	<i>15</i>
1.9 Thesis Outline	16
CHAPTER 2 THE INDONESIA- GERMANY COOPERATION IN THE ENVIRONMENTAL SECTOR	17
2.1 The Indonesia- Germany Diplomatic Relationship	17
<i>2.1.1 The present KfW in Indonesia</i>	<i>19</i>
2.2 Green Infrastructure Initiatives	24
<i>2.2.1 Public Transportation</i>	<i>27</i>
<i>2.2.2 Waste Management</i>	<i>28</i>
CHAPTER 3 INCLUSIVE DEVELOPMENT THROUGH THE INDONESIA- GERMANY GREEN INFRASTRUCTURE INITIATIVES	30
3.1 Social Inclusiveness	30
<i>3.1.1 Adopting equity principles to share in development opportunities and benefits</i>	<i>30</i>
<i>3.1.2 Including the knowledge of the marginalized when defining development processes and goals</i>	<i>31</i>
<i>3.1.3 Ensuring a social minimum through a higher level of protection for the most marginalized</i>	<i>33</i>

3.1.4	<i>Targeted capacity building to help the poor benefit from opportunities that they may not be able to otherwise.....</i>	35
3.1.5	<i>Engaging the marginalized in the politics of development governance....</i>	36
3.2	Environment Inclusiveness.....	37
3.2.1	<i>Developing equitably shared rights, responsibilities and risks</i>	37
3.2.2	<i>Ensuring adequate legal protection and building the adaptive capacity of the most vulnerable to cope with resource conflicts and the impacts of climate change.....</i>	38
3.2.3	<i>Greening existing international instruments on trade, investment and development assistance.....</i>	39
3.2.4	<i>Engaging relevant stakeholders in defining and implementing the above instruments.....</i>	40
3.3	Relational Inclusiveness.....	42
3.3.1	<i>Developing specific rules on public and merit goods and ensure that these do not become privatized or securitized directly or indirectly.....</i>	42
3.3.2	<i>Addressing the forces driving economic development across all lines of government.....</i>	43
3.3.3	<i>Focusing on inclusive growth</i>	44
3.3.4	<i>Promoting the supremacy of law at the global and national levels</i>	45
CHAPTER 4 CONCLUSION.....		47
4.1	Conclusion	47
4.2	Recommendations	49
BIBLIOGRAPHY		50
APPENDIX.....		55

LIST OF TABLES

Table 1. The proposed SDGs and inclusive development	12
Table 2. Implementation of Foreign Loans Based on Loan Sources	23
Table 3. 15 Proposals/Dossiers for Pre-Feasibility Studies	25
Table 4. The Standards of Green Infrastructure Initiatives	33
Table 5. Regional Development BAPPENAS	34

LIST OF PICTURES

picture 1. Proportion (%) of Foreign Loans by Sector..... 22

APPENDIX LIST

Appendix 1. Interview Transcripts.....	56
Appendix 2. Research Consent Form - The Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ)	78
Appendix 3. Research Consent Form - Government of Surabaya City	79
Appendix 4. Research Consent Form - Kediri District Government	80
Appendix 5. Research Consent Form - National Development Planning Agency	81
Appendix 6. Research Documentation.....	82
Appendix 7. GIZ Interview Results	83
Appendix 8. BAPENNAS Interview Results.....	101
Appendix 9. Surabaya Interview Results	115
Appendix 10. Kediri Interview Results.....	119

ABSTRACT

This study assesses the effectiveness of implementing the concept of inclusive development through the Green Infrastructure Initiatives Project, a collaborative effort between Indonesia and Germany. The research is centered on two main areas: waste management in Kediri Regency and the public transportation system in Surabaya City. Data was collected through direct interviews with key stakeholders, including Bappenas, GIZ, and the local governments of Kediri Regency and Surabaya City. The findings indicate that the green infrastructure initiative has been successfully implemented, in alignment with inclusive development principles and supported by technical assistance from GIZ. Additionally, the study reveals that effective communication has occurred between the central and local governments, as well as with the community, underscoring the importance of collaboration and cross-sectoral coordination for achieving inclusive development, particularly in the advancement of green infrastructure in Indonesia. These findings offer deep insights into the practices and challenges encountered in executing green infrastructure projects with a focus on inclusivity and provide recommendations for effective sustainable development strategies in the future.

Keywords: Inclusive development, Green Infrastructure Initiatives, waste management, public transportation

CHAPTER 1

INTRODUCTION

1.1 Background

Climate change emerged as a significant issue on the global political agenda in 1979, and in 1989, the Netherlands hosted a series of important meetings to discuss climate change, including the France-Africa Summit in Dakar, G7 meetings, and Non-Aligned Movement meetings. Further discussions were carried out to reach a global commitment in the early 1990s (Glantz 1995). The Intergovernmental Panel on Climate Change issued a report in 1990 calling for a reduction in greenhouse gas emissions and required global cooperation in climate mitigation; however, the emergence of a global financial crisis in 2008, despite a climate agreement in Copenhagen, led society to shift its focus away from climate change awareness. The 15th Climate Change Conference (COP-15) in Copenhagen marked the beginning of a new era in climate negotiations (Gupta 2010) as the success of the Paris Climate Change Conference, which led to the Paris Agreement, significantly strengthened collaborative efforts to address climate change. This achievement is reflected in active participation in assessments conducted by the Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) and national assessments related to climate change. The principles arising from this agreement, such as promoting mutually beneficial cooperation in the future with each country contributing its best, reaffirming the rule of law, justice, and inclusivity, as well as encouraging inter-country learning and shared development, serve as the guiding principles in joint efforts to facilitate the

implementation of the Paris Agreement and participate constructively in designing a broader international system (Gao 2016). Climate change has become a serious concern in society, and the level of concern about the impacts of climate change continues to rise. However, commitments to addressing the challenges of climate change are not yet fully stable (Weber 2010). The sustainability of efforts to address climate change requires broader engagement and strong commitment to achieving sustainable and effective solutions.

Politics and the environment are intricately connected, and environmental politics serve as a bridge to create a harmonious life with nature (Latour 2004). The extensive discourse on environmental issues dates back to the 1980s, when topics such as climate change and biodiversity became prominent political concerns. This reached its peak in the 1990s when the United Nations initiated the largest diplomatic collaboration, urging all nations to address critical issues related to the shared Earth they inhabit (Routledge 1995). Furthermore, (Wysokińska 2017) significant progress has been made in the transition from the 8 Millennium Development Goals (MDGs) to the 17 Sustainable Development Goals (SDGs), which are equipped with 169 sub-targets covering social, economic, and environmental dimensions. However, there is recognition that the governance framework in place remains suboptimal, and an effective approach to collaboration with stakeholders is needed (Weiland et al. 2021). Environmental politics play a crucial role in addressing impending challenges such as climate change, water scarcity, and biodiversity depletion. Innovative environmental solutions are necessary to achieve the objectives of environmental politics (Partzsch 2017). The Paris Agreement represents a form of diplomacy that

integrates more forums and non-state actors in efforts to mitigate global warming. China has demonstrated its commitment to addressing environmental issues by supporting the Paris Agreement and incorporating the SDGs into its national plan, taking responsibility for the threat of climate change (Yu et al. 2020).

Inclusive development also highlights the importance of considering economic, social, and environmental aspects, in line with a prospective perspective in achieving sustainable development (Dörffel and Schuhmann 2022). Green growth and Inclusive development are two predominant dualities rooted in neoliberalism but encompass additional dimensions: environmental issues and the need to share economic growth with the poorest. The awareness that real and sustainable social and economic progress cannot be achieved if a large segment of society is marginalized or overlooked has become a widely accepted principle. In essence, inclusive development is considered a necessity by all segments of society because, first and foremost, it is a moral responsibility of all governments, organizations, and citizens to promote and engage in inclusive development (Chibba 2008). Currently, the widespread acknowledgment is that the political role plays a key part in poverty reduction. The significance of the political dimension encompasses all aspects of development, including the provision of basic services and social protection. It also involves efforts to stimulate growth through job creation, resource management, and recognition of marginalized groups, including women. Politics is now recognized as a crucial force in every phase of the development process, from shaping processes of exclusion and inequality to raising awareness and recognition of issues of injustice (Hickey, Sen, and Bukenya 2015).

Investment in infrastructure is considered key to improving economic efficiency and productivity, thus supporting a country's economic growth while reducing income inequality and poverty levels (Negara 2016). The importance of infrastructure lies not only in enhancing competitiveness but also in its positive impact on efficiency, productivity, and the overall well-being of society. Good infrastructure can provide a strong foundation for the development of various economic sectors, create job opportunities, and improve accessibility and connectivity between regions. Infrastructure progress is key to sustainable goals, emphasized by Indonesia's stabilized governance under President Jokowi from mid-2016 onwards. This political stability formed the basis for detailing the main focus of Jokowi's government, which was centered on infrastructure development and regulatory simplification. Jokowi's administration prioritized efforts in infrastructure development and regulatory reform. Deregulation measures implemented by Jokowi have been designed to reduce bureaucracy and enhance the attractiveness of investment in the infrastructure sector. The de-bureaucratization process also aims to simplify and expedite government procedures, especially those related to the implementation of infrastructure projects. With these policies, Indonesia hopes to revitalize domestic investment climate, ultimately modernizing its physical infrastructure sector (Warburton 2016). As a country setting national strategic development projects during President Jokowi's era, Indonesia is an interesting subject for review regarding the implementation of inclusive development, which is expected to have a comprehensive positive impact on society.

The Green Infrastructure Initiative (GII), launched in 2019, targets three key areas: waste management, water and wastewater management, and public transportation systems. The Water and Wastewater Management project is centered around the Citarum River, including the planning and construction of a Drinking Water Supply System (SPAM) and a Domestic Wastewater Management System (SPALD) in the southern part of West Java. Additionally, it encompasses the Regional Central Cross-Link Drinking Water Supply System (SPAM Regional Lintas Tengah), the Bengawan Solo Ayu project for Water Quality Improvement, and Water Management in Lamongan. Meanwhile, the Public Transportation project involves several initiatives, including the Bandung Metropolitan Urban Railways (Bandung LRT), the second phase of the Surabaya Regional Railways Line (SRRL), the Surabaya BRT, Petanglong Corridor in Greater Pekalongan, and Public Transport in Greater Solo. Solid Waste Management is focused on various projects, such as the Southern West Java Integrated Solid Waste Management - South Coast, the Rebana Regional Integrated Solid Waste Management in Ciayu Maja Kuning, and the establishment of the Regional Sanitary Landfill (TPA) in Sarbagita. It also includes the Development of Regional Sanitary Landfill (TPA) in Kediri, the Integrated Solid Waste Treatment in Regional Magelang and Borobudur TPST (using landfill and 3R approach), and the Development of Integrated Solid Waste Treatment and Regional Landfill in Northern Central Java. In terms of cross-sectoral initiatives, there are Low Carbon Tourism Destination Development: Nusa Penida, Nusa Lembongan, and Ceningan in Bali, Low Carbon Emission Development towards a Friendly Yogyakarta in Yogyakarta, and Milestones towards Low Carbon and

Climate: Resilience Development in East Nusa Tenggara. Germany was chosen as a partner over other countries, focusing on three main areas: waste management, water and wastewater management, and the development of urban public transportation. Initially, the cooperation involved only four provinces, but Germany demonstrated flexibility in expanding the coverage to six provinces. The German Development Bank (KfW) has approved financing totaling 4.8 billion euros or USD 5.1 billion (GIZ 2022). Compared to contributions from other countries based on the performance report of the execution of foreign loans and grants in the fourth quarter of 2021, such as France supporting the development of maritime and meteorological technology, South Korea with its waste management strategy on Batam Island, Austria's investment in maritime vocational education, China's focus on toll road development, and Japan's priority on post-disaster rehabilitation and the development of MRT infrastructure in Jakarta. This cooperation is also under the coordination of Kemenko Marves, Bappenas, and the German government directly, with support from technical ministries and GIZ, ensuring that the project aligns with Indonesia's national development priorities and established sustainability standards.

The four Green Infrastructure Initiative projects that have successfully passed the early feasibility and feasibility study stages include the Integrated Domestic Waste Management of Citarum (ICDWM), Bengawan Solo Ayu for drinking water provision, the Kediri Regional Landfill, and the Surabaya Bus Rapid Transit (BRT). The Kediri Regional Landfill is crucial as the capacity of the Sekoto and Klotok landfills is nearly exhausted, while the Surabaya BRT is necessary due to Surabaya having the second-highest level of congestion in

Indonesia after Jakarta (INRIX 2022). Projects such as the Integrated Citarum Domestic Wastewater Management (ICDWM) involve the cities of Bandung and Cimahi, and the Bengawan Ayu Solo drinking water management initiative involves the city of Surakarta, Klaten Regency, and Wonogiri Regency. Additionally, the sectors of water and waste management necessitate extended observation periods to identify tangible processes, rendering them challenging to assess within a limited timeframe. On the other hand, TPA Regional Kediri, designed to serve the Kediri Raya area, and the Bus Rapid Transit (BRT) Surabaya, specifically designed for the city of Surabaya, show a more focused scope. Once these projects are implemented, the benefits and physical structures can be directly experienced by the local community. Currently, three proposals have been included in the revision of the Bappenas Blue Book for the period 2020-2024, which are the Integrated Domestic Waste Management Scheme of Citarum, the Kediri Raya Regional Final Waste Processing Facility, and the Bengawan Solo Ayu drinking water provision infrastructure. Meanwhile, the proposal for the development of the Surabaya Raya BRT has been submitted for inclusion in the Green Book (GII 2024d). Meanwhile, other cities are still in the process of gathering documents and undergoing feasibility evaluations. In February 2024, Indonesian and German stakeholders discussed recognized priority projects in the revision of the 2022-2024 foreign loan list / blue book, as well as monitoring the progress of ongoing preliminary feasibility studies. These included projects such as domestic waste management in Bengawan Ayu Solo, integrated waste management in the Rebana region, waste management in Sarbagita, integration of water, waste, and waste management in Nusa Penida, and

the Solo Raya BRT service. Although supporting documents have been prepared for these five projects, further reviews of feasibility studies, detailed technical design, cost estimates, land acquisition plans, and social documentation are still ongoing (GII 2024a). At the end of February 2024, Kemenko Marves held a technical consolidation with projects from the East Nusa Tenggara Province (GII 2024c). The following day, a field visit to the Integrated Citarum Domestic Wastewater Management Project was attended by representatives from Kemenko Marves, PUPR, the West Java Provincial Government, the Bandung City Government, the Cimahi City Government, the German Embassy, KfW, and GIZ (GII 2024b). The interaction between local governments, international donors, and the central government reflects a collaborative approach in supporting green infrastructure in Indonesia.

1.2 Research Question

Based on the background above, the research question for this research is: How do the Green Infrastructure Initiatives implement the principle of inclusive development?

1.3 Research Objectives

The objectives of this study are:

1. To determine the specific strategies implemented by the government to achieve inclusive development through collaborative efforts between Indonesia and Germany in the Green Infrastructure Initiative project;
2. To analyze the role of the cooperation between Indonesia and Germany in shaping policies and practices that promote inclusive development within the framework of the Green Infrastructure

Initiative;

3. To investigate the challenges and opportunities faced during the implementation of the Green Infrastructure Initiative project and its impact on achieving inclusive development goals.

1.4 Research Scope

The scope of this research is set to the selection of 2 cities based on data from the Ministry of National Development Planning of the Republic of Indonesia. Indonesia is represented by the Coordinating Ministry for Maritime Affairs and Investment (Kemenko Marves), the National Development Planning Agency (Bappenas), and the Ministry of Finance (Kemenkeu). Meanwhile from the German side, representatives from the German Federal Ministry for Economic Cooperation and Development (BMZ), Kfw Entwicklungsbank (KfW) – German National Bank, and Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) are present. In the Green Infrastructure Initiatives project, data collection involves participation from relevant parties such as the Ministry of National Development Planning of the Republic of Indonesia (Bappenas), GIZ, Surabaya City Government, and Kediri Government to analyze the progress of the project in two cities, namely (1) Surabaya is developing public transportation projects, namely the Surabaya Regional Railways Line (SRRL) and the Surabaya Bus Rapid Transit (BRT); and (2) Kediri which is developing sorting stations, final disposal sites, and sanitary landfill sites.

1.5 Literature Review

To better understand the issues discussed in this study, the author conducted a literature review. The author has focused on environmental politics

and the implementation of Inclusive Development. The first journal referenced is entitled 'Strategic green infrastructure planning in Germany and the UK: a transnational evaluation of the Evolution of urban greening policy and Practice' and it describes green infrastructure as a supporter of nature with attention to environmental management. This journal states that Germany is an example for other European countries in implementing green infrastructure development (Allin et al. 2017). Germany already has a good track record in the development of green infrastructure, and with the bilateral cooperation between Indonesia and Germany in this project it can encourage Indonesian environmental facilities to develop better.

The second journal entitled 'The 2030 Agenda for Sustainable Development: Transformative Change through the Sustainable Development Goals?' states that Sustainable Development Goals are an important agenda for environmental politics around the world. The SDGs have 17 goals and 169 targets for a sustainable environment by 2030. Before the SDGs existed, the world had a program, namely the Millennium Development Goals which started in 2000 to 2015. This program had targets for developing countries and developed countries to assist in the form of technology and funding. Indonesia and the rest of the world are taking part in implementing the goals and targets from the MDGs to the SDGs to create a balance in social, economic and environmental aspects (Weiland 2021). The author sees an opportunity for Indonesia to implement the goals and targets of the SDGs with the bilateral cooperation between Indonesia and Germany, which is also included in the 17th point of the partnership.

The third journal titled 'Sustainable Development Goals and Inclusive

Development' posits that inclusive development encompasses three key dimensions: Social, Ecological, and Political progress. Achieving inclusivity requires collaborative efforts that cover Social, Ecological, and Relational Inclusiveness. This involves the application of fairness principles in the distribution of development opportunities, aligning knowledge with development processes and goals, and ensuring a decent standard of living. Pro-poor and gender-sensitive policies are reinforced in the social context, emphasizing policy coherence to maintain macroeconomic stability and prevent excessive interference from developed countries (Gupta and Vegelin 2016).

The three journals mentioned are interconnected, and the collaboration initiated by Indonesia and Germany in the Green Infrastructure Initiatives project can play a role in both environmental politics and bilateral cooperation. In this context, there is a need for new findings regarding the Inclusive Development of the Green Infrastructure Initiatives project. The first journal examines the development of green infrastructure initiatives in Germany and the attention this has received from the European Union. The project in Indonesia, in collaboration with Germany, is an innovation in environmental politics and Inclusive Development. In this case, the author will attempt to analyze the program in the two cities involved in the Indonesia-German Green Infrastructure Initiatives project, namely Kediri (East Java) and Surabaya (East Java). With assistance from Germany in environmental aspects, Indonesia can enhance waste management, water management, and public transportation facilities effectively.

1.6 Research Framework

Inclusive Development

Inclusive development is a term that emerged in the 21st century, and is a combination of social aspects with economic growth through political approaches. The term 'inclusive' is mentioned 52 times in the UN Global Sustainable Development Report 2015, highlighting concrete steps to confront accessibility challenges, reduce social disparities, and promote the formation of more inclusive and sustainable communities. Although challenges persist, the adoption of the SDGs reflects the world's determination to create positive change, leading towards a more inclusive, just, and sustainable future (Gupta and Pouw 2017).

There are three indicators that function as references in Inclusive Development: Social Inclusiveness, Environmental Inclusiveness, and Relational Inclusiveness. In the context of Social Inclusiveness, sustainable urban development emphasizes the development of urban facilities and structures to support smooth mobility and enhance environmental safety.

Environmental Inclusiveness aims to achieve urban sustainability by involving specific strategies that support sustainable development goals. Measures such as the use of renewable energy, energy conservation, and the adoption of environmentally friendly technologies are key sectors.

Relational Inclusiveness involves efforts to encourage developed countries to actively participate in addressing the challenges of climate change. This financial support can come in the form of development aid, low-interest loans, or direct investments in sustainable projects.

Table 1. The proposed SDGs and inclusive development

Principles	Goals	Achievements and limitations
Social inclusiveness		
Ensure equity principles	Goal 5: end inequality	(a) The BRT project in

to share the opportunities for development; Include the knowledge of all; Build targeted capacity building to enable effective participation; Enhance protection for the poorest; Engage all in the politics of development	between sexes; Goal 7: universal access to energy; Goal 8: employment for all; Goal 9: inclusive industrialization; Goal 10: reduce inequalities; Goal 11: inclusive cities; Goal 12: sustainable consumption and production patterns; Goal 13: combat climate change; Goal 15: sustainable livelihoods;	Surabaya and the Regional Landfill in Kediri, which involve marginalized communities in the pre-feasibility study phase, demonstrate a commitment to inclusive and participatory development. (b) The integration of local knowledge and experiences of marginalized communities into decision-making and project implementation needs further enhancement.
Environmental inclusiveness		
Equitably share rights responsibilities and risks; Build resilience and adaptive capacity; Employ 'Green' international cooperative instruments; Involve all stakeholders	Goal 10: reduce inequalities; Goal 11: sustainable cities; Goal 13: combat climate change; Goal 14: sustainably use marine resources; Goal 15: promote sustainable ecosystems and halt land degradation; Goal 17: Revitalize global partnerships	Some goals (a) Waste management projects utilizing modern technology and the development of electric-based public transportation demonstrate efforts towards sustainable cities. (b) The implementation of waste management technology and the use of electric-based public vehicles in Surabaya reflect tangible efforts in reducing greenhouse gas emissions and contributing to climate change mitigation. Initiatives such as processing 90% of waste to reduce the landfill portion also support this objective
Relational inclusiveness		
Ensure that public goods and merit goods do not	Goal 10: reduce inequalities; Goal 11:	These goals aim to (a) Successful PPP projects

<p>become privatized or securitized; Address all drivers and actors; growth takes place within the inclusive development paradigm; Ensure global rule of law and constitutionalism</p>	<p>sustainable cities; Goal 12: sustainable consumption and production patterns; Goal 17: Revitalize global partnerships</p>	<p>contribute to the development of sustainable, resilient, and inclusive urban spaces; (b) By focusing on green infrastructure and efficient waste management, these initiatives contribute to climate action; (c) minimizing the ecological footprint of urban development.</p>
--	--	---

Source: (Gupta and Vegelin 2016)

This research framework will be applied to assess the alignment of the GII project in Kediri and Surabaya with the principles of inclusive development, where the research will concentrate on the principles outlined in the table.

1.7 Provisional Argument

The Indonesia-Germany collaboration in managing waste, water and wastewater, and transportation showcases a sustainable development approach that merges social, environmental, and relational aspects.

1. Supporting inclusive development that prioritizes the empowerment of marginalized groups and facilitates participatory access in projects to advance quality of life.
2. Highlights the intersection of inclusive development and environmental sustainability through sustainable technological practices.
3. German support, both financial and technical, underscores the significance of international collaboration for achieving inclusive global sustainability.

1.8 Research Method

1.8.1 Type of the Research

This research employs a qualitative analysis approach, conducting interviews with stakeholders and detailing citations from various literary sources. In qualitative research, the commonly used sampling technique is purposive sampling, a method of selecting data sources in which individuals considered to have the most knowledge about a project are chosen to facilitate the researcher in exploring the object under study (Sugiyono 2015).

1.8.2 Subject and Object of the Research

In this research, Germany is the subject as a key actor in the cooperation of the Green Infrastructure Initiatives. It is important to have a comprehensive understanding of these programs from the stakeholders' perspective.

1.8.3 Method of Data Collection

Structured interviews were used which involved the data collector preparing the research instrument. This consisted of written questions, complete with pre-prepared answer options. When conducting interviews, the data collector may have also used tools such as a tape recorder, images, and other materials.

1.8.4 Process of the Research

This research used a qualitative method and the research process was as follows:

1. The data processing procedures employed in qualitative research involve collecting data through interviews with stakeholders. Interviews were conducted with stakeholders, including The National Development Planning Agency of Indonesia, German Development Cooperation (GIZ),

Surabaya City Government, and Kediri Government.

2. The analysis examined Inclusive Development in the Green Infrastructure Initiatives project within the communities of two cities related to the Indonesia-Germany collaboration.
3. Conclusions will be drawn based on the results of the interview data and adjusted to address the research questions

1.9 Thesis Outline

Chapter I: This chapter discusses the introduction and background of the issues related to the public perception of the two cities in the Green Infrastructure Initiatives (GII) Projects: Indonesia-Germany Cooperation. It also outlines the research questions, research objectives, research scope, literature review, research framework, provisional argument, and research methods.

Chapter II: This chapter contains the data analysis of the Germany-Indonesia cooperation and the programs of the Green Infrastructure Initiatives in Indonesia.

Chapter III: This chapter describes the results of the research conducted based on the research methodology outlined in Chapter I.

Chapter IV: This chapter contains the conclusions of the results of the analysis and discussion of the issues, as well as recommendations that could be utilized for the further research.

CHAPTER 2

THE INDONESIA- GERMANY COOPERATION IN THE ENVIRONMENTAL SECTOR

2.1 The Indonesia- Germany Diplomatic Relationship

Initiated in 1952, the collaborative efforts between Indonesia and Germany, focusing on ecological issues, have matured into a strategic partnership committed to addressing climate change and promoting sustainable progress. The diverse nature of this cooperation reflects the comprehensive nature of the bilateral relations, emphasizing a common goal for sustainable and enduring progress (Harimurti 2017). Additionally, climate change is an important issue that needs to be addressed. Germany, as part of the European Union, has responded to environmental issues by planning to reduce carbon dioxide emissions by 25-30 percent by 2005. Germany also provides institutions focused on shared environmental goals (Vogler 1999). Additionally, climate change is an important issue that needs to be addressed. Germany, as part of the European Union, has responded to environmental issues by planning to reduce carbon dioxide emissions by 25-30 percent by 2005. Germany also provides institutions focused on shared environmental goals (Hatch 1995). Subsequently, environmental issues in Eastern Europe have become a primary focus for governments, particularly political parties in formulating environmental law policies to be implemented by the international community (Millard and Waller 1992). The German government successfully reduced carbon dioxide emissions in 1987 and 1993 by 14.8 percent. In 2005, Germany had a more mature target to reduce carbon dioxide emissions, with joint support from the Christian Democratic Union and the Social

Democratic Party playing a significant role in setting the agenda, thus receiving support from German courts regarding the direction of environmental law in Germany (Rüdig 2002). In the green infrastructure project between Indonesia and Germany, cooperation is the main focus, which includes stages of negotiating to reach an agreement, implementing the project with the application of green technology, monitoring progress regularly, resolving disputes wisely, and building and maintaining trust between both parties (Princen 2003).

The collaboration between Indonesia and Germany in the environmental sector, supported by the German Ministry for Economic Cooperation and Development (BMZ) and the German Federal Ministry for the Environment, Nature Conservation, and Nuclear Safety (BMU), showcases a series of initiatives aimed at forest conservation and climate change mitigation. Key initiatives, such as the Forest and Climate Change Project (FORCLIME) active from 2010 to 2020, play a crucial role in promoting forest conservation and sustainable forest management in locations such as Kapuas Hulu, Malinau, and Berau, with the goal of reducing greenhouse gas emissions and improving the quality of life for local residents. The Forest Programme (FP) running in Jambi and Sulawesi from 2016 to 2022, aims to develop strategies for biodiversity conservation and integrated Watershed Management (DAS). Projects under the auspices of the BMU, including efforts for biodiversity conservation and climate change adaptation in the Gunung Leuser ecosystem area, as well as ecosystem restoration and critical land rehabilitation projects in various areas across Indonesia, illustrate the dedication of both countries to address global environmental challenges and strengthen their cooperation base to support environmental preservation and

sustainable development progress (Kehutanan 2018).

In 2022, the visit of Jennifer Lee Morgan, the Secretary of State and Special Envoy for International Climate Action of Germany, to Indonesia marked a significant turning point in the cooperation between the two countries in the environmental and renewable energy sectors. Discussions were aimed at strengthening cooperation in the transition to cleaner energy and enhancing investment in Renewable Energy Sources (RES), with the goal of creating more organized and enduring collaboration. Germany's ambition to achieve carbon neutrality by 2045, along with Indonesia's plan to issue a Presidential Regulation on Renewable Clean Energy, signifies the joint determination of both countries to face the challenges of climate change. This step further solidifies the bilateral relations that have been closely knit for nearly 70 years, demonstrating a shared commitment to addressing the global climate crisis (Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia 2022).

2.1.1 The present KfW in Indonesia

The Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) was established after World War II, in 1948, with the initial goal of reviving the German economy through financial support from the United States via the Marshall Plan. KfW has since evolved into one of the leading development banks in the world, with assets amounting to \$558 billion as of 2014. More than just a bank, KfW plays a crucial role in Germany's energy strategy, focusing on the financing of renewable energy and energy efficiency projects. Its widespread global presence, through 70 offices and representations, enables it to collaborate with other international development institutions, such as the World Bank and the European Investment Bank,

reinforcing its role in supporting sustainable development initiatives and energy transformation across the globe. The primary aim of establishing KfW was to assist partner countries in their efforts to combat poverty, maintain peace, and protect the environment (Griffith Jones 2016).

The active participation of the German government in funding development projects in Indonesia, particularly through the Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW), serves as an example of international cooperation focused on sustainable development and improving quality of life. By utilizing the capital market to secure funds under more favorable conditions, including the issuance of bonds guaranteed by the federal government of Germany, KfW is able to offer loans with low interest rates to Indonesia. This enables the execution of vital projects in sectors such as infrastructure, health, and energy, which contribute not only to economic growth but also to the achievement of sustainable development goals. The direct involvement of KfW as a financing institution in this cooperation demonstrates the strong commitment of the donor country in supporting the progress of developing nations, marking a strategic synergy that results in positive social and economic impacts for the Indonesian people. Such cooperation paves the way for the exchange of knowledge and technology, as well as strengthening the mutually beneficial bilateral relations between Germany and Indonesia. Through synergy between cities, the exchange of knowledge and resources can be enhanced, allowing for technology transfer and experiences that can accelerate development at the local level (Kurniawan et al. 2013).

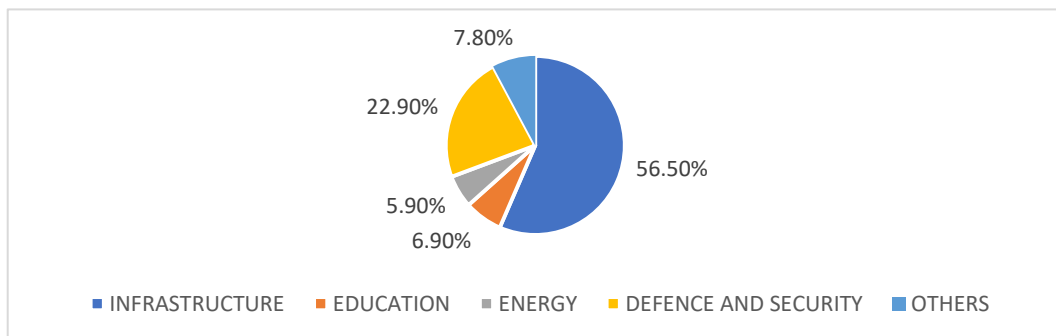
The Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW), in collaboration with the Directorate General of Human Settlements, provides funding support for the

development of Final Waste Processing Sites (TPAs) and supporting facilities in five districts/cities, namely Jambi City, Malang City, Jombang Regency, Sidoarjo Regency, and the Pekalongan Region. With a strong commitment to grant assistance in the form of Capacity Building, including the implementation of Overseas Training Programs and Fact-Finding Missions, KfW focuses not only on the physical aspects of infrastructure development but also significantly invests in the development of local human resources. These activities aim to enhance understanding and skills related to waste management, demonstrating KfW's holistic approach to not just the infrastructural aspects but also the crucial human element in sustainable development efforts (Dinas Komunikasi dan Informatika Provinsi Jawa 2015). PT PLN (Persero) signed a loan agreement with Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW). This loan is valued at 85 million euros, approximately Rp1.36 trillion (referring to the exchange rate of Rp15,971 per euro), and is directed to fund the construction of the Kumbih III Hydroelectric Power Plant (PLTA Kumbih III). KfW not only provides loans but also participates in supporting renewable energy projects such as the PLTA Kumbih III from the feasibility study stage to financing. This reflects KfW's commitment to supporting sustainable and environmentally friendly initiatives in the energy sector (Primadhyta 2017).

The KfW Development Bank, in its effort to support the recovery of infrastructure damaged by earthquakes in Central Sulawesi and West Nusa Tenggara, allocated funds amounting to 25 million Euros, equivalent to approximately Rp 413 billion. The management of this grant assistance was carried out through the United Nations Development Programme (UNDP) in

collaboration with several Indonesian ministries, and aimed at the recovery and reconstruction of affected infrastructure facilities, with the hope that it could be used effectively and efficiently to address the impact of damage, assist affected communities, and accelerate the recovery process (Pramudyani 2018). This reflects the government's commitment, as mirrored in the National Medium-Term Development Plan (RPJMN) 2020-2024, which allocates 56.5% of foreign loans for the infrastructure sector, indicating a high priority in foreign financing for the improvement of social welfare and the strengthening of the local economy. The Green Infrastructure Initiatives policy and international cooperation across various sectors represent strategic steps that are in line with the Indonesian government's vision in the era of globalization to achieve national goals together.

picture 1. Proportion (%) of Foreign Loans by Sector



Source: (Bappenas 2023)

KfW plays a crucial role in supporting sustainable development in Indonesia through international cooperation, having provided loan funds of approximately USD 142 million by the year 2020 (Direktorat Jenderal Pengelolaan Pembiayaan dan Risiko 2020). This is funding is coordinated by the Ministry for Maritime Affairs and Investment (Kemenko Marves), the National Development Planning Agency (Bappenas), the Ministry of Environment and Forestry (KLHK), the Ministry of Public Works and Housing (PUPR), and the

Ministry of Home Affairs (Kemendagri) to realize projects that support sustainable development goals, particularly through the Green Infrastructure Initiatives. This joint effort aims to promote sustainable development in Indonesia by integrating environmental, social, and economic aspects in various development initiatives. Through effective collaboration and management strategies, including the utilization of the Subsidiary Loan Agreement (SLA) or lending to state-owned enterprises (SOEs), this collective effort is designed to advance sustainable development in Indonesia. There is also a method called grant approaches, where foreign loans can be directly allocated to specific institutions or entities without having to go through the Ministry or Agency that originally received the loan (Bappenas 2023).

Table 2. Implementation of Foreign Loans Based on Loan Sources

(Equivalent in Million USD)

No	Lender	Project Name	Loan Value	No	Loan Source	Loan Amount	Loan Value
I	Multilateral Creditors	59	7.791,6	II	Bilateral Creditors	50	7.243,9
1	World Bank	28	4.684,2	1	Japan	25	5.517,9
2	ADB	11	1.664,7	2	Germany	3	215,5
3	IsDB	11	1.012,4	3	France+AFD	4	244,4
4	IFAD	5	284,9	4	Austria	7	208,7
5	Saudi Fund	4	145,4	5	Korea	6	377,3
				6	China	5	680,1

Source: (Bappenas 2021)

As bilateral creditors, the Government of Indonesia, along with countries such as Japan, Germany, France, Austria, Korea, and the People's Republic of China, provides significant contributions to the financing of projects across various sectors (Bappenas 2021).

2.2 Green Infrastructure Initiatives

In the context of the Indonesia-Germany cooperation, in particular the Inclusive Development Green Infrastructure Initiatives, collaborative solutions to reduce the impact of the urban heat island effect are of great importance. Green Infrastructure Initiatives, such as increasing urban green areas, using environmentally friendly materials, and building designs that can reduce the heat island effect, demonstrate concrete steps in the effort to mitigate climate change in modern cities (Alexandri and Jones 2008). Green Infrastructure Initiatives include the use of technology and innovation to develop environmentally friendly infrastructure. With design innovation, building materials, and resource management, developing countries can enhance their competitiveness by creating a sustainable business environment (Santiago 2014). Partnerships between the public and private sectors through supporting institutions facilitate the development of green infrastructure, enabling the private sector to contribute, and enhancing the necessary financial and technical capacity (Andersen and Johnson 2015). The development of green infrastructure offers a new approach to sustainability, focusing on the sustainable use of resources, environmental protection, and enhancing community well-being. Inclusive political institutions lay a strong foundation for inclusive economic development, encouraging community participation in decision-making, respecting individual rights, and managing public resources fairly. This creates equal opportunities for all segments of society, reduces economic inequality, and promotes sustainable development (Sachs 2012). Technology and social change play a crucial role in driving both developed and developing countries towards sustainability through the

Sustainable Development Goals. Concepts such as the green economy, which integrates environmental aspects with the economy, the green society, which unites environmental and social goals, and inclusive development, which emphasizes social and ecological aspects, are part of this approach (Gupta and Vegelin 2016). Sustainable practices long employed by local communities and "off-grid" services involving community participation in environmental management also become an integral part of green infrastructure initiatives (Kooy, Walter, and Prabaharyaka 2018) Allocation of green infrastructure resources based on principles of social and economic equity is crucial to avoid inequality and ensure all communities feel the positive impacts of green infrastructure (Gupta and Pouw 2017).

Table 3. 15 Proposals/Dossiers for Pre-Feasibility Studies

A. Projects in Preparation Phase			Province
Sector	No	Name	
Water and Wastewater Management	1	a. Integrated Citarum Wastewater Management	West Java
		b. Southern West Java Integrated Water Supply and Wastewater Management	
	2	SPAM Regional Lintas Tengah	East Java
	3	Bengawan Solo Ayu (Water Quality Improvement)	Central Java
	4	Water Management Lamongan	East Java
Solid Waste Management	5	Southern West Java Integrated Solid Waste Management – South Coast	West Java
	6	Rebana Regional Integrated Solid Waste Management	West Java
	7	Regional Sanitary Landfill (TPA Sarbagita)	Bali
	8	Development of TPA in Regional Kediri (Sanitary Landfill)	East Java

	9	a. TPST in Regional Magelang and Borobudur (Integrated landfill + 3R)	Central Java
		b. TPA in Regional Northern Central Java	Central Java
Urban Public Transport	10	Bandung Metropolitan Urban Railways(Bandung LRT)	West Java
	11	Surabaya Regional Railways Line 2nd Phase	East Java
	12	Greater Surabaya BRT	East Java
	13	Corridor Petanglong (Greater Pekalongan)	Central Java
	14	Public Transport in Greater Solo: Electric Buses and Corridor Extension (Subosukowonosraten)	Central Java
Cross Sectoral	15	Low Carbon Tourism Destination Development: Nusa Penida, Nusa Lembongan, and Ceningan	Bali
	16	Low Carbon Emission Development towards Yogyakarta BERSAHABAT / FRIENDLY YOGYAKARTA	Yogyakarta
	17	Milestones towards Low Carbon and Climate: Resilience Development in East Nusa Tenggara	East Nusa Tenggara

Source: (GIZ 2024a)

Green Infrastructure Initiatives are a series of projects that have been discussed by both countries and started with pre-feasibility preparation. These initiatives aim to introduce and implement sustainable green infrastructure in these regions. There are 17 projects that will be run by Indonesia and Germany across three aspects: Commitment to Waste Management, Water and Wastewater Management, and Public Transportation. The projects represent a strategic investment by the German government in promoting sustainability in Indonesia, providing loans of up to 4.8 billion Euros to support the initiatives. The joint commitment between Indonesia and Germany ensures that a number of supporting infrastructure projects for the Green Infrastructure Initiative (GII) can be included in the Blue Book, which is a list of medium-term foreign loan plans. The strong link between urban growth and the transportation sector has resulted in increased synergy between urban planning and transportation in a joint committee (Schöller

Schwedes 2010). Although debates continue over the precise distribution of greenhouse gas (GHG) emissions, it is clear that the majority of global emissions are produced through energy production and consumption. Energy mediates human relationships and is centrally pivotal in mediating the human-nature relationship. Indications of how energy mediates human relationships emerge from every effort to map energy usage onto something like the UN Human Rights (Shaw 2013).

2.2.1 Public Transportation

Urban public transportation infrastructure guarantees the daily operations of a city. Furthermore, the development of urban public transportation infrastructure provides benefits in terms of job opportunities, accelerating mobilization, and promoting social development (Sun and Cui 2018). The Surabaya Regional Rail Line (SRRL) Development Project is a vital initiative expected to be a major driver in regional economic development. Referring to Presidential Regulation Number 80 of 2019, the SRRL project is part of the strategy for economic development in several areas of East Java. The first phase of this project includes the construction of a 34.3-kilometer railway line divided into several segments, including the construction of new lines and the upgrading of existing ones. With a total investment of USD 338 million, mostly financed through loans from Germany and the remainder from the state budget, this project marks a significant commitment to developing transportation infrastructure in Indonesia. The budget details include USD 35 million for land acquisition and settlement compensation, USD 28 million for contingencies, USD 10.4 million for taxes and import duties, and USD 14.6 million for financing costs (Chan 2023). In

addition to the SRRL, the city of Surabaya is also developing a Bus Rapid Transit (BRT) project aimed at reducing traffic congestion and air pollution, as well as decreasing the community's dependency on private vehicles. With a development plan of 94 routes with 50 stops covering a total length of 40.7 kilometers, the Surabaya BRT is expected to offer convenient and efficient transportation access for its residents. The stops are designed to be comfortable and safe, providing easy access for all users, including those with disabilities (Nurchahyo 2023). As emphasized in Government Regulation Number 59 of 2022 concerning Urban Areas, public transportation plays a crucial role in meeting urban needs. The main goal of an integrated transportation system is to provide users with a system that is convenient, accessible, safe, fast, and affordable (Chowdhury et al. 2018).

2.2.2 *Waste Management*

TPA Regional Kediri, located in Surat Village, Mojo District, Kediri Regency, East Java, has reached a crucial phase in the Green Infrastructure Initiatives plan and will be included in the Blue Book of Bappenas. This project has developed with the involvement of Gesellschaft Für Internationale Zusammenarbeit (GIZ), an agency under the German Foreign Ministry and the European Union. GIZ conducted feasibility studies and surveys, including assessments of road access and waste processing models at the TPA Regional Kediri. This technical support from GIZ can help optimize waste management, from collection to disposal at the landfill. Waste processing in Kediri Regency uses the sanitary landfill method, which is also implemented in Kediri City. For the Regional Landfill, the government has also prepared about 50 hectares of land (Basalamah 2022). The development of this regional landfill is not only the

physical construction, but also includes efforts for integrated waste management from upstream to downstream, including the operation of Waste Management Facilities for Reuse, Reduce, Recycle (TPS-3R) and village-level waste banks. According to Law 23 of 2014 concerning Regional Government, the East Java Provincial Government has a responsibility for developing regional waste management systems. With an investment of around Rp 600 billion or EUR 37 million, this project will not only build a 50-hectare Sanitation Landfill for the Greater Kediri area but also has the potential to adopt Refuse Derived Fuel (RDF) technology and develop sorting stations and landfill sites in the region.

Out of the total 17 projects proposed in the Green Infrastructure Initiatives, four projects have been selected for submission to the Blue Book. These projects include the Integrated Citarum Domestic Wastewater Management (ICDWM), the Bengawan Solo Ayu project focusing on drinking water provision, the Kediri Regional Landfill, and the Bus Rapid Transit in Surabaya. A primary requirement for these projects to be included in the Blue Book is the completion of all supporting technical aspects and Requirement Compliance documents.

CHAPTER 3

INCLUSIVE DEVELOPMENT THROUGH THE INDONESIA-GERMANY GREEN INFRASTRUCTURE INITIATIVES

Chapter II has comprehensively explained the relationship between Indonesia and Germany in the environmental sector and foreign aid. This section also elucidates how the Indonesia-Germany relationship impacts Indonesia's development in alignment with the 2020-2024 National Medium-Term Development Plan (RPJMN). Therefore, to further this discussion, Chapter III will compare interviews with four stakeholders: Bappenas, GIZ, the Surabaya City Government, and the Kediri Regency Government. For the analysis contained within this chapter, the author utilizes the Inclusive Development theory by (Gupta and Vegelin 2016).

3.1 Social Inclusiveness

This research assesses the green infrastructure collaboration between Indonesia and Germany using Gupta and Vegelin's (2016) Five Principles of Social Inclusiveness. It focuses on equity, the inclusion of marginalized groups, the enhancement of social standards, capacity building, and the participation of these groups in governance.

3.1.1 Adopting equity principles to share in development opportunities and benefits

This principle highlights the urgency of providing non-discriminatory access to opportunities and development for all individuals (Atuguba 2010).

In the green infrastructure collaboration between Indonesia and GIZ, the selection of provinces is based on an analysis of needs and fund allocation,

affirming a commitment to sustainable development and the principle of equality. As a concrete example, a feasibility study in Kediri highlights the central role of women in household waste management, demonstrating the integration of gender equality in project implementation, in line with the goals of social inclusion and equal opportunities (GIZ, interviewed by The Author, January 2024).

The development of inclusive public transportation, in line with the RPJMN 2020-2024, supports the achievement of SDG 11, promoting gender equality by ensuring safe and comfortable accessibility for all, including women and marginalized groups (Bappenas, interviewed by The Author, February 2024).

In the waste management strategy of Kediri Regency, the principle of fairness is implemented by providing equal access to all villages to utilize 3R (Reduce, Reuse, Recycle) waste collection facilities, supporting environmental sustainability. The policy of allocating residual waste to specific locations based on geographical conditions, such as to Sekoto or regional landfills, ensures fair and equitable service (The Kediri Regency Government, interviewed by The Author, February 2024).

The planned integration of transportation modes not only considers the city center but also peripheral areas, underscoring the principle of justice by offering equal opportunities for every citizen to access efficient and affordable public transportation facilities (The Surabaya City Government, interviewed by The Author, February 2024).

3.1.2 Including the knowledge of the marginalized when defining development processes and goals

Marginalization marks the condition of individuals or groups experiencing

restrictions in access to integral participation and contribution opportunities in the decision-making arenas of the social, economic, and political sectors (Baber and McMaster 2016).

In the Indonesia-Germany cooperation for green infrastructure, the steering committee focuses on the importance of local political commitment and regional fiscal capability. This initiative also involves marginalized communities gaining knowledge about green infrastructure, supporting their inclusive participation in development (GIZ, interviewed by The Author, January 2024).

The bottom-up approach in determining green infrastructure project locations ensures alignment with local needs and encourages active involvement of marginalized communities, as evidenced by the Regional Landfill initiative in Kediri which enhances awareness and participation in waste management. In Surabaya, the project serves as a practical example for marginalized communities about the importance of urban mobility plans for better accessibility and equality (Bappenas, interviewed by The Author, February 2024).

In project development, the active involvement of communities and NGOs is vital for gathering feedback, especially in terms of empowering local communities. For instance, in the waste management project of Kediri Regency, prioritizing the recruitment of local area workforce opens more job opportunities and supports sustainable economic growth (The Kediri Regency Government, interviewed by The Author, February 2024).

In the development of public transportation in Surabaya, the government pays attention to marginal knowledge by integrating local traditional transport drivers and online motorcycle taxi drivers into the new transportation system,

leveraging their experience and knowledge of local dynamics to enhance service effectiveness (The Surabaya City Government, interviewed by The Author, February 2024).

3.1.3 Ensuring a social minimum through a higher level of protection for the most marginalized

This requires the establishment of policies and initiatives designed to significantly bolster support and safety for individuals at the highest risk of not meeting the essential living standards, thus enhancing fairness, inclusiveness, and social justice throughout the community or society (Gupta and Vegelin 2023).

Within the framework of the Green Infrastructure Initiative (GII), projects such as the Regional Landfill in Kediri and Bus Rapid Transit Surabaya are designed to meet the requirements of Conformity, Readiness Criteria, and investment stability.

Table 4. The Standards of Green Infrastructure Initiatives

Conformity	Readiness Criteria	Investments Stability
Environmentally Friendly	Policy Alignment	The project's contribution to development objectives
Climate Resilience	Development Priorities	Risk Assessment
Low Carbon	Technological Readiness	
Inclusivity		

Source: (GIZ 2024b)

Focusing on positive impacts such as improved air quality and reduced flood risk, while specifically considering the needs and protection of waste pickers as a marginalized community group (GIZ, interviewed by The Author, January 2024).

The activities of Bappenas' regional deputy ensure the integration of the needs of marginalized communities in development projects in Regions 1, 2, and 3.

Table 5. Regional Development BAPPENAS

Region 1	Region 2	Region 3
Sumatra	Kalimantan	East Nusa Tenggara
Java	Sulawesi	Maluku
Bali	West Nusa Tenggara	North Maluku
		Papua

Source: (Bappenas 2024)

With a concrete example from Pasuruan, East Java, where the management of Regional-Owned Enterprises enhances access to clean water and waste management efficiency, reflecting sustainable and inclusive development (Bappenas, interviewed by The Author, February 2024).

In efforts to reduce the environmental impact of waste transportation, the Kediri Regency government implements strict operational standards for waste collection, such as using covered vehicles to prevent odor and spillage, and limiting the storage time of waste in containers to a maximum of 48 hours, to protect the health and comfort of the surrounding community (The Kediri Regency Government, interviewed by The Author, February 2024).

In support of inclusivity and equality, the City of Surabaya has included accessibility facilities for persons with disabilities in the design of its public transport fleet, such as the Suroboyo Bus and Trans Semanggi Surabaya, which feature level access with sidewalks and priority areas inside the bus (The Surabaya City Government, interviewed by The Author, February 2024).

3.1.4 Targeted capacity building to help the poor benefit from opportunities that they may not be able to otherwise

Capacity development is a process that integrates knowledge transfer and technology adaptation to enhance participation and meet the needs of the community in the social, political, and economic sectors (Fanany, Fanany, and Kenny 2011).

GIZ improves waste management capabilities in Indonesia through the selection of technology based on multi-criteria analysis, such as the use of RDF and BSF, ensuring sustainability and efficiency. For instance, the implementation of SCADA in waste management reflects GIZ's efforts in strengthening the operational and technical capacity of regions (GIZ, interviewed by The Author, January 2024).

Initiating partnerships with technology transfer enables effective adaptation and technical application. The waste management project in Manggarai, Jakarta, highlights the need for technology adaptation to local challenges, such as high waste volume. Meanwhile, cities like Kediri will utilize technology already applied in Indonesia that aligns with local needs and resources (Bappenas, interviewed by The Author, February 2024).

In the pre-feasibility study phase, the capacity building process is designed to strengthen the local community's ability to understand and adapt relevant technology. Amidst differing perspectives between GIZ's recommendations for environmentally friendly technology and Bappenas's considerations for the use of RDF (Refuse-Derived Fuel), the final decision will determine the direction of a sustainable and inclusive development strategy (The Kediri Regency Government,

interviewed by The Author, February 2024).

The collaboration between the City of Surabaya and GIZ in the BRT development phase has not yet included capacity-building aspects; adding technical training components for local operators and technicians will be an important step in preparing them to manage the BRT system independently and efficiently (The Surabaya City Government, interviewed by The Author, February 2024).

3.1.5 Engaging the marginalized in the politics of development governance

Achieving social justice and inclusive progress depends on the active involvement of various societal layers, especially groups vulnerable to policy processes (Hedstrom and Smith 2013).

The engagement of marginalized communities in projects such as the Surabaya BRT and the Regional Landfill in Kediri, which have passed the pre-feasibility study phase, reflects a commitment to ensuring that development initiatives receive support from local communities (GIZ, interviewed by The Author, January 2024).

International partnerships in infrastructure development focus on the details and mechanisms of compensation to mitigate negative impacts on local communities while encouraging community participation in the decision-making process (Bappenas, interviewed by The Author, February 2024).

In the development project of the Kediri District Landfill, the synergy between local governments, the Ministry of Public Works and Housing, and the implementation of policies from East Java Province represents an implementation of the multi-stakeholder engagement principle, which ensures the adoption of

solutions by considering the needs and capacities of all related entities (The Kediri Regency Government, interviewed by The Author, February 2024).

In the public transportation project in Surabaya City, project organizers held specific forums to listen to the opinions and needs of marginalized groups such as people with disabilities, the elderly, and remote communities, to ensure that the design and services of the new transportation meet their needs (The Surabaya City Government, interviewed by The Author, February 2024).

3.2 Environment Inclusiveness

This study investigates Environmental Inclusiveness, as defined by Gupta and Vegelin (2016), by examining the equitable distribution of environmental rights, responsibilities, and risks; ensuring legal protection; enhancing adaptability to climate change; promoting greener trade, investment, and aid policies; and fostering stakeholder engagement in these areas.

3.2.1. Developing equitably shared rights, responsibilities and risks

Empowering local communities with a focus on protecting their rights and inclusion in the decision-making process serves as a core mechanism to more evenly distribute benefits and (Bird, Haas, and Mehta 2005).

The implementation of Social Safeguards in the early planning stages of the GII project ensures the protection of community rights and the mitigation of social risks, reflecting a commitment to inclusivity and sustainability (GIZ, interviewed by The Author, January 2024).

In infrastructure projects, it is crucial to analyze Environmental, Social, and Governance (ESG) and Environmental Impact Assessments (AMDAL) to protect vulnerable communities (Bappenas, interviewed by The Author, February

2024).

In the development of the Kediri District Landfill, the government demonstrates its social responsibility by committing to facilitate the creation of access roads, allowing impacted landowners to continue accessing their plantations (The Kediri Regency Government, interviewed by The Author, February 2024).

The inclusion strategy of integrating existing public transport drivers into the Feeder Wira-Wiri team represents a responsible and inclusive response to the changes brought about by the new transportation project, prioritizing the drivers' rights to maintain their income and proactively addressing the risk of job loss (The Surabaya City Government, interviewed by The Author, February 2024).

3.2.2 Ensuring adequate legal protection and building the adaptive capacity of the most vulnerable to cope with resource conflicts and the impacts of climate change

The impact of climate change necessitates institutions to support practices and norms that allow for fair access to resources and enhance the community's ability to adapt to changes (Yaro, Teye, and Bawakyillenuo 2015).

Indonesia's new policy of processing 90% of waste and limiting landfill waste to 10%, coupled with modern landfill technology, aims to reduce greenhouse gas emissions from waste by more than 10%. This initiative, focused on environmental sustainability, climate resilience, and carbon reduction, is expected to decrease methane emissions (GIZ, interviewed by The Author, January 2024).

The implementation of the Land Acquisition and Resettlement Action Plan

(LARAP) policy in the land acquisition and relocation process serves to ensure fair compensation and benefit allocation for impacted communities. This is particularly relevant in the development of urban transport infrastructure, where land consolidation mechanisms facilitate community participation by providing options to exchange their land for improved access to infrastructure and concurrently increase their property value (Bappenas, interviewed by The Author, February 2024).

In the case of the regional landfill in West Java, the provision of financial compensation based on the amount of processed waste tonnage demonstrates institutional efforts to minimize negative impacts and support the well-being of the surrounding community, reflecting fair access practices and community adaptation (The Kediri Regency Government, interviewed by The Author, February 2024).

Surabaya has implemented a Transport Demand Management (TDM) policy to increase the use of public transportation, reduce congestion, and lower pollution, by encouraging the public to switch from private vehicles to more efficient and environmentally friendly public transport (The Surabaya City Government, interviewed by The Author, February 2024).

3.2.3 Greening existing international instruments on trade, investment and development assistance

Incorporating strict environmental standards and criteria into existing international instruments on trade, investment, and development assistance aims to ensure the improvement of living standards in developing countries (Neumayer 2017).

In the BRT project, GIZ upholds high environmental standards by installing environmentally friendly toilets at each stop and implementing advanced technology for waste management, as well as designing infrastructure that avoids tree felling (GIZ, interviewed by The Author, January 2024).

To enhance the use of public transport, the Pentahelix strategy promotes cross-sector collaboration to develop the BRT in Surabaya, focusing on reducing bus waiting times. At the same time, in waste management, the plan to select technology that can convert methane gas into added value is prioritized (Bappenas, interviewed by The Author, February 2024).

The application of sanitary landfill technology in landfill projects designs a waterproof system to collect and manage leachate, as well as methane gas management through flaring or further utilization (The Kediri Regency Government, interviewed by The Author, February 2024).

The use of electric technology in Surabaya's public transportation reflects a commitment to high environmental standards, aiming to reduce emissions and support sustainability. For instance, the government's efforts to switch to renewable energy sources to replace coal-powered electricity demonstrate a concrete step towards more environmentally friendly practices (The Surabaya City Government, interviewed by The Author, February 2024).

3.2.4 Engaging relevant stakeholders in defining and implementing the above instruments.

Involving key stakeholders in a participatory and phased process from pre-assessment to evaluation in determining and implementing policy instruments is essential (Anhorn, Burton, and Khazai 2014).

GIZ engages various stakeholders, including governments, local communities, and related entities, at every stage of the Green Infrastructure Initiative (GII) project. Through public consultations at the project's outset, community aspirations and needs are identified and integrated into the project plan, including in the drafting of the Land Acquisition and Resettlement Action Plan (LARAP) and Environmental Impact Analysis (AMDAL) (GIZ, interviewed by The Author, January 2024).

Monitoring and evaluation in international partnerships are conducted periodically, involving various government and non-government agencies to monitor project progress and risks, such as fund absorption measured through an S curve against the established schedule. For example, a financed infrastructure project experienced delays, where construction that was supposed to reach 30% only reached 10%, indicating an 'at risk' status in the evaluation (Bappenas, interviewed by The Author, February 2024).

Sustainable projects that consider community needs require a good and open feedback system. For instance, in Kediri Regency, the existence of the "HALO MASBUP" app and a waste hotline indicate the government's effort to involve the community in decision-making and addressing environmental issues (The Kediri Regency Government, interviewed by The Author, February 2024).

The monitoring and evaluation process for public transportation management in Surabaya, which integrates input from the community through a hotline, demonstrates the practice of direct stakeholder engagement, including marginal groups, in improving project services (The Surabaya City Government, interviewed by The Author, February 2024).

3.3 Relational Inclusiveness

This analysis employs the principle of Relational Inclusiveness, as outlined by Gupta and Vegelin (2016), to investigate how social benefits align with guarantees of privatization or public ownership, how economic development initiatives are integrated across governmental sectors, the focus on inclusive growth, and the reinforcement of the rule of law at both global and national levels.

3.3.1 Developing specific rules on public and merit goods and ensure that these do not become privatized or securitized directly or indirectly

Public-Private Partnerships (PPPs) represent collaborations between the public and private sectors to develop infrastructure and services, with a legal framework that ensures the protection of the public interest (Wang et al. 2018).

The Indonesian government employs the Public-Private Partnership (PPP) model to address budgetary and resource limitations in infrastructure development, as seen in projects like the Bandung LRT and waste management facilities in Denpasar, combining the operational efficiency of the private sector with state ownership of assets (GIZ, interviewed by The Author, January 2024).

In Indonesia, Public-Private Partnerships (PPPs) allow private or foreign parties to participate in project management, provided that operations are under Indonesian legal frameworks and eventually, management is returned to the local government. For instance, PT MRT Jakarta operates the MRT system funded through loans from Japan, showcasing a PPP model where the local government retains regulatory roles while operational responsibilities are entrusted to a private entity (Bappenas, interviewed by The Author, February 2024).

This principle is evident in the initial proposal for government

collaboration with business entities (KPBU) for the management of Waste Management Facilities (WMF) (The Kediri Regency Government, interviewed by The Author, February 2024).

The development of public transportation in Surabaya, coordinated by the UPTD BLUD under the Department of Transportation, demonstrates potential collaboration with the private sector to enhance integration and efficiency of the tariff system (The Surabaya City Government, interviewed by The Author, February 2024).

3.3.2 Addressing the forces driving economic development across all lines of government

An integrated strategy to strengthen infrastructure as the foundation for economic growth, social welfare, and inclusive and sustainable development at various levels of government (Novitasari, Drestalita, and Maryati 2020).

The development of green infrastructure like the BRT in Surabaya supports the reduction of greenhouse gas emissions and stimulates local economic growth through improved mobility and accessibility (GIZ, interviewed by The Author, January 2024).

Infrastructure development projects listed in the government's priority project plan and Bappenas' Blue Book can be identified, demonstrating a commitment to enhancing the national economy through strategic investments (Bappenas, interviewed by The Author, February 2024).

The selection of environmentally friendly and efficient waste processing technologies, as proposed by GIZ and BAPPENAS, creates job opportunities and boosts the local economy through the recycling industry and waste management

(The Kediri Regency Government, interviewed by The Author, February 2024).

The development of public transportation in Surabaya is expected to drive economic growth by attracting investment and supporting local businesses, increasing regional income which will be utilized for social development (The Surabaya City Government, interviewed by The Author, February 2024).

3.3.3 Focusing on inclusive growth

Economic development aimed at generating income growth and equitable income distribution ensures that all segments of society evenly benefit from economic growth (Anand, Mishra, and Peiris 2013).

The Green Infrastructure Initiative (GII) by GIZ is designed to foster inclusive growth in Indonesia through the development of infrastructure that supports equal access and opportunities. For example, by implementing public transportation projects, local community accessibility to education and job opportunities is expanded, demonstrating a commitment to equitable and inclusive development (GIZ, interviewed by The Author, January 2024).

In the preparation of feasibility studies for transportation infrastructure projects, an emphasis is placed on inclusivity and broad benefits, ensuring that the services designed can be beneficial to multiple regions. An example is the expansion of public transportation lines connecting Surabaya, Mojokerto, and Pasuruan to enhance accessibility and mobility for the population (Bappenas, interviewed by The Author, February 2024).

In regional landfill projects, both local governments through departments responsible for residue transportation and residents disposing of waste directly are given the opportunity to use landfill services, with a tipping fee payment

mechanism adjusted for each, ensuring fair and inclusive access to waste management services (The Kediri Regency Government, interviewed by The Author, February 2024).

Setting affordable tariffs enables low-income residents to still access safe and comfortable public transportation, supporting social mobility and broader economic opportunities for the entire community (The Surabaya City Government, interviewed by The Author, February 2024).

3.3.4 Promoting the supremacy of law at the global and national levels

The principle of the rule of law ensures that all individuals, institutions, and entities, including the state itself, are subject to laws that are fairly and evenly applied, guaranteeing social and economic stability by protecting the rights of all parties, as well as reinforcing a commitment to the implementation of development policies in accordance with applicable laws, both internationally and nationally (Stein 2019).

The alignment of urban public transportation projects with the National Medium-Term Development Plan (RPJMN) and the Regional Medium-Term Development Plan (RPJMD) illustrates how national and regional policies are integrated into project planning that also aligns with international commitments, such as the Paris Agreement (GIZ, interviewed by The Author, January 2024).

The primary function of the steering committee in partnership projects is to ensure that all aspects covered in the feasibility study, including the Environmental Impact Assessment (AMDAL), meet established standards and requirements (Bappenas, interviewed by The Author, February 2024).

Starting with Law No. 18 of 2008, regional regulations at the provincial

level, down to district regulations, all emphasize the obligation of local governments to provide final waste disposal facilities (The Kediri Regency Government, interviewed by The Author, February 2024).

The Ministry of Finance's approval of the use of foreign aid funds for public transportation, in accordance with Law Number 22 of 2009, underscores the principle of the rule of law by ensuring compliance with national regulations and transparency in budget allocation (The Surabaya City Government, interviewed by The Author, February 2024).

CHAPTER 4

CONCLUSION

4.1 Conclusion

The conclusion from the analysis of implementing inclusive development in two cities through the Green Infrastructure Initiatives Projects in the Indonesia-Germany Cooperation is that three focal points can be highlighted: Social Inclusiveness, Environmental Inclusiveness, and Relational Inclusiveness.

1. The collaboration between the Government of Indonesia and the Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) on projects related to green infrastructure, waste management, and the optimization of public transportation in urban areas such as Kediri and Surabaya effectively applies the principles of social inclusivity. This initiative, through enhanced accessibility, empowerment of marginalized communities, and the refinement of local capacities, is rooted in a bottom-up participatory approach, gender inclusion, and a focus on access for vulnerable groups, leading to support for sustainable and inclusive development. The sustainability and success of these efforts are closely dependent on the genuine commitment of all stakeholders to maintain ongoing communication, adapt to dynamic needs, and uphold the principles of inclusivity.
2. An inclusive approach to environmental management in Indonesia, realized through collaboration between the government and agencies such as the Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ), underscores the importance of fair distribution of rights and

responsibilities among local communities. Initiatives like the development of a landfill in Kediri Regency and the integration of public transportation drivers into new transportation projects demonstrate a strong commitment to social protection and labor adaptation. On the other hand, the implementation of policies such as the Resettlement Action Plan and Compensation (LARAP) and the adoption of modern landfill technology represent strategic efforts to mitigate social and environmental risks. This indicates the need for active participation from the community, safeguarding their rights, and enhancing resilience to climate change. Therefore, sustainable and community-centered environmental engagement, involving all stakeholders in the decision-making process, is a crucial step in creating development that is not only fair but also resilient to future environmental challenges.

3. In the context of infrastructure development and the enhancement of public services in Indonesia, the paradigm of relational inclusivity serves as an essential foundation for a series of initiatives that stimulate synergistic collaboration between the public and private sectors through the Public-Private Partnership (PPP) scheme. These efforts, encompassing the expansion of transportation infrastructure and the refinement of waste management operations, are aimed at bolstering operational efficiency, spurring economic growth, and broadening inclusive and equitable access across all societal strata. The application of the PPP model, as evidenced in the implementation plans for projects such as the development of green infrastructure for the Bus Rapid Transit (BRT) in Surabaya and the

management of the Regional Landfill in Kediri, highlights the significance of policies that prioritize inclusivity, constructed on the basis of partnership between the public and private sectors, in promoting inclusive economic growth, sustainable development, and the enhancement of community living standards, in alignment with principles of social justice and environmental conservation.

4.2 Recommendations

Based on the interviews, analysis, and conclusions of this study, the researcher identifies that there are many shortcomings that need to be addressed. The researcher offers two recommendations for future research: 1) subsequent studies should follow the development of the Green Infrastructure Initiatives Indonesia-Germany Project through its implementation so that future research can determine public satisfaction with the GII project; and 2) while this study examines two aspects, namely waste management and public transportation, the Green Infrastructure Initiatives encompass three areas: Waste Management, Wastewater Management, and Public Transportation. It is hoped that future research will also explore wastewater management.

BIBLIOGRAPHY

- Alexandri, Eleftheria, and Phil Jones. 2008. "Temperature Decreases in an Urban Canyon Due to Green Walls and Green Roofs in Diverse Climates." *Building and Environment* 43 (4): 480–93. <https://doi.org/10.1016/j.buildenv.2006.10.055>.
- Allin, Simone, Ian Mell, Mario Reimer, and Jost Wilker. 2017. "Strategic Green Infrastructure Planning In Germany And The UK: A Transnational Evaluation Of The Evolution Of Urban Greening Policy And Practice." *International Planning Studies* 22 (4): 333–49. <https://doi.org/https://doi.org/10.1080/13563475.2017.1291334>.
- Anand, Rahul, Saurabh Mishra, and Shanaka J Peiris. 2013. "Inclusive Growth: Measurement and Determinants." *IMF Working Papers* 13 (135): 1. <https://doi.org/10.5089/9781484323212.001>.
- Andersen, Allan Dahl, and Björn Johnson. 2015. "Low-Carbon Development and Inclusive Innovation Systems." *Innovation and Development* 5 (2): 279–96. <https://doi.org/10.1080/2157930X.2015.1049849>.
- Anhorn, J, C Burton, and B Khazai. 2014. "Proceedings of the Resilient Cities 2014 Congress Session: E4 The Risk and Resilience Scorecard: Benchmark Disaster Resilience in Cities A Monitoring & Evaluation Tool to Engage Local Stakeholders." <http://resilient-cities.iclei.org/>.
- Atuguba, Raymond A. 2010. "Equality, Non-Discrimination and Fair Distribution of The Benefits of Development." *Realizing the Right to Development*. www.globalrights.org.
- Baber, Christopher, and Richard McMaster. 2016. "Teaching Ways Of Knowing: The Challenges Of Marginalized Knowledge To Understandings Of Introduction Authority And Authorship." *Grasping the Moment*, no. 2014: 167–79. <https://doi.org/10.1201/9781315585796-12>.
- Bappenas. 2021. "Laporan Kinerja Pelaksanaan Pinjaman Dan/Atau Hibah Luar Negeri Triwulan IV Tahun 2021."
- . 2023. "Laporan Kinerja Pelaksanaan Pinjaman Dan/Atau Hibah Luar Negeri Triwulan Iv Tahun 2021." <https://stranasakpsh.bappenas.go.id/uploads/publikasi/laporan/5a261523f4b4ebeb8e4a60e7b06fedbf.pdf>.
- . 2024. "Bappenas Dan Pemerintah Jerman Rekomendasikan Reformasi Pengelolaan Sampah." 2024. <https://www.bappenas.go.id/id/berita/bappenas-dan-pemerintah-jerman-rekomendasikan-reformasi-pengelolaan-sampah-jIJo3>.
- Basalamah, Anwar Bahar. 2022. "TPA Regional Mojo Dibangun Sistem KPBU." *Radar Kediri*. 2022. <https://radarkediri.jawapos.com/politik-pemerintahan/781293789/tpa-regional-mojo-dibangun-sistem-kpbu>.
- Bird, Jeremy, Larry Haas, and Lyla Mehta. 2005. "' Rights , Risks and Responsibilities ' Approach to Implementing Stakeholder Participation Scoping Report Prepared By," no. July.
- Chan, Wahyu. 2023. "Pemprov Jatim Serious Garap Transportasi Massal Surabaya Regional Railways Line (SRRL)." *Radio Republik Indonesia*. 2023. <https://www.rri.co.id/daerah/270734/pemprov-jatim-serius-garap-transportasi-massal-surabaya-regional-railways-line-srri>.

- Chibba, Michael. 2008. "Perspectives on Inclusive Development: Concepts, Approaches and Current Issues." *World Economics* 9 (4): 145–56.
- Chowdhury, Subeh, Yuval Hadas, Vicente A Gonzalez, and Bart Schot. 2018. "Public Transport Users' and Policy Makers' Perceptions of Integrated Public Transport Systems." *Transport Policy* 61 (October 2017): 75–83. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2017.10.001>.
- Dinas Komunikasi dan Informatika Provinsi Jawa. 2015. "Jerman Danai Pembangunan Tiga TPA Di Jatim." Dinas Komunikasi Dan Informatika Provinsi Jawa Timur. 2015. <https://kominfo.jatimprov.go.id/read/umum/43735>.
- Direktorat Jenderal Pengelolaan Pembiayaan dan Risiko. 2020. "Laporan Kinerja Penyerapan Pinjaman, Hibah Dan Project Based Sukuk Triwulan IV 2020." Jakarta. <https://api-djppr.kemenkeu.go.id/web/api/v1/media/E3EB1C05-DD36-4484-82F5-478ABBD4E2B1>.
- Dörffel, Christoph, and Sebastian Schuhmann. 2022. "What Is Inclusive Development? Introducing the Multidimensional Inclusiveness Index." *Social Indicators Research* 162 (3): 1117–48. <https://doi.org/10.1007/s11205-021-02860-y>.
- Fanany, Ismet, Rebecca Fanany, and Sue Kenny. 2011. "The Meaning of Capacity Building in Indonesia." *Community Development Journal* 46 (1): 147–49. <https://doi.org/10.1093/cdj/bsq044>.
- Gao, Yun. 2016. "China's Response To Climate Change Issues After Paris Climate Change Conference." *Advances in Climate Change Research* 7 (4): 235–40. <https://doi.org/10.1016/j.accre.2016.10.001>.
- GII. 2024a. "Kemenko Marves Gelar Pertemuan Untuk Tentukan Prioritas Proyek Green Infrastructure Initiative." 2024. <https://gii.maritim.go.id/kemenko-marves-gelar-pertemuan-untuk-tentukan-prioritas-proyek-green-infrastructure-initiative/>.
- . 2024b. "Kunjungan BMZ Ke Proyek Green Infrastructure Initiative (GII) Di Provinsi Jawa Barat." 2024. <https://gii.maritim.go.id/kunjungan-bmz-ke-proyek-green-infrastructure-initiative-gii-di-provinsi-jawa-barat/>.
- . 2024c. "Pertemuan Konsolidasi Usulan Proyek Green Infrastructure Initiative Di Nusa Tenggara Timur." 2024. <https://gii.maritim.go.id/pertemuan-konsolidasi-usulan-proyek-green-infrastructure-initiative-di-nusa-tenggara-timur/>.
- . 2024d. "Pertemuan Satuan Tugas Nasional Ke-2 Membawa Kejelasan Kelanjutan Proyek Green Infrastructure Initiative." 2024. <https://gii.maritim.go.id/pertemuan-satuan-tugas-nasional-ke-2-membawa-kejelasan-kelanjutan-proyek-green-infrastructure-initiative/>.
- GIZ. 2022. "2nd Session of the Steering Committee for the Green Infrastructure Initiative."
- . 2024a. "15 Proposals/Dossiers for Pre-Feasibility Studies."
- . 2024b. "The Standards of Green Infrastructure Initiatives." 2024.
- Glantz, Michael H. 1995. "Assessing The Impacts Of Climate: The Issue Of Winners And Losers In A Global Climate Change Context." *Studies in Environmental Science* 65: 41–54. [https://doi.org/10.1016/s0166-1116\(06\)80193-7](https://doi.org/10.1016/s0166-1116(06)80193-7).
- Griffith Jones, Stephany. 2016. "National Development Banks and Sustainable

- Infrastructure; the Case of KfW.” *Global Economic Governance Initiative*, no. 6: 1–33. www.bu.edu/gegi.
- Gupta, Joyeeta. 2010. “A History Of International Climate Change Policy.” *WIREs Climate Change* 1 (5): 636–53. <https://doi.org/10.1002/wcc.67>.
- Gupta, Joyeeta, and Nicky Pouw. 2017. “Inclusive Development: A Multi-Disciplinary Approach.” *Current Opinion in Environmental Sustainability* 24: 104–208. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.cosust.2016.11.013>.
- Gupta, Joyeeta, and Courtney Vegelin. 2016. “Sustainable Development Goals and Inclusive Development.” *International Environmental Agreements: Politics, Law and Economics* 16 (3): 433–48. <https://doi.org/10.1007/s10784-016-9323-z>.
- . 2023. “Inclusive Development, Leaving No One behind, Justice and the Sustainable Development Goals.” *International Environmental Agreements: Politics, Law and Economics* 23 (2): 115–21. <https://doi.org/10.1007/s10784-023-09612-y>.
- Harimurti, Videll Ratri Azizah. 2017. “Bilateral Relations between Indonesia and Germany (Hubungan Bilateral Indonesia-Jerman).” https://www.researchgate.net/publication/357118394_Bilateral_Relations_between_Indonesia_and_Germany_Hubungan_Bilateral_Indonesia-Jerman.
- Hatch, Michael T. 1995. “The Politics of Global Warming in Germany.” *Environmental Politics* 4 (3): 415–40. <https://doi.org/https://doi.org/10.1080/09644019508414214>.
- Hedstrom, Jenny, and Julian Smith. 2013. *Overcoming Political Exclusion*.
- Hickey, Sam, Kunal Sen, and Badru Bukonya, eds. 2015. *The Politics of Inclusive Development: Interrogating the Evidence*. United Kingdom: Oxford University Press. <https://doi.org/10.1093/acprof:oso/9780198722564.001.0001>.
- INRIX. 2022. “Traffic Scorecard.” 2022. <https://inrix.com/scorecard-city-2022/?city=Surabaya&index=174#form-download-the-full-report>.
- Kehutanan, Kementerian Lingkungan Hidup dan. 2018. “Kerjasama Indonesia-Jerman Untuk Wujudkan Kelestarian Hutan.” 2018. https://ppid.menlhk.go.id/siaran_pers/browse/1424.
- Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia. 2022. “Indonesia Dan Jerman Perkuat Kolaborasi Untuk Atasi Isu Iklim.” 2022. <https://kemlu.go.id/portal/id/read/3595/berita/indonesia-dan-jerman-perkuat-kolaborasi-untuk-atasi-isu-iklim>.
- Kooy, Michelle, Carolin Tina Walter, and Indrawan Prabaharyaka. 2018. “Inclusive Development of Urban Water Services in Jakarta: The Role of Groundwater.” *Habitat International* 73: 109–18. <https://doi.org/10.1016/j.habitatint.2016.10.006>.
- Kurniawan, Tonni A, Masaya Nagaishi, Jose Puppim Oliveira, and Dickella Premakumara. 2013. “City-to-City Level Cooperation For Generating Urban Co-Benefits: The Case Of Technological Cooperation In The Waste Sector Between Surabaya (Indonesia) And Kitakyushu (Japan).” *Journal of Cleaner Production* 58: 43–50. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2013.08.002>.
- Latour, Bruno. 2004. *Politics of Nature: How to Bring the Sciences into Democracy*. Harvard University Press. La Découverte. London, England.

- <https://doctoradohumanidades.files.wordpress.com/2015/04/latour-politics-of-nature.pdf>.
- Millard, Frances, and Michael Waller. 1992. "Environmental Politics in Eastern Europe." *Environmental Politics* 1 (2): 159–85. <https://doi.org/https://doi.org/10.1080/09644019208414019>.
- Negara, Siwage Dharma. 2016. *Indonesia's Infrastructure Development Under The Jokowi Administration*. Edited by Daljit Singh and Cook Malcolm. Singapore: ISEAS Publishing. <https://doi.org/https://doi.org/10.1355/9789814695671-013>.
- Neumayer, Eric. 2017. *Greening Trade and Investment*. *Greening Trade and Investment*. <https://doi.org/10.4324/9781315093383>.
- Novitasari, F., N. C. Drestalita, and S. Maryati. 2020. "The Impacts of Infrastructure Development on Economic Growth (Case Study: DKI Jakarta, Banten Province and West Java Province)." *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science* 592 (1). <https://doi.org/10.1088/1755-1315/592/1/012017>.
- Nurcahyo, Agung Tri. 2023. "Gandeng Jerman, Kemenhub Dukung Proyek BRT 35 Trayek Di Semarang Dan 94 Trayek Di Surabaya." *Prfmnews*. 2023. <https://prfmnews.pikiran-rakyat.com/nasional/pr-136906337/gandeng-jerman-kemenhub-dukung-proyek-brt-35-trayek-di-semarang-dan-94-trayek-di-surabaya?page=all>.
- Partzsch, Lena. 2017. "'Power with' and 'Power to' in Environmental Politics and the Transition to Sustainability." *Environmental Politics* 26 (2): 193–211. <https://doi.org/10.1080/09644016.2016.1256961>.
- Pramudyani, Yashinta. 2018. "Jerman Bantu 25 Juta Euro Untuk Pembangunan Kembali Sulteng-NTB." *Antara News*. 2018. <https://www.antaraneews.com/berita/777340/jerman-bantu-25-juta-euro-untuk-pembangunan-kembali-sulteng-ntb>.
- Primadhyta, Safyra. 2017. "Bangun PLTA, PLN Kantongi Pinjaman Bank Jerman Rp13,6 Triliun." *CNN Indonesia*. 2017. <https://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20171218092734-85-263074/bangun-plta-pln-kantongi-pinjaman-bank-jerman-rp136-triliun>.
- Princen, Thomas. 2003. "Principles for Sustainability: From Cooperation and Efficiency to Sufficiency." *Global Environmental Politics* 3 (1): 33–50. <https://doi.org/10.1162/152638003763336374>.
- Routledge. 1995. *The Environment and International Relations*. Edited by John Vogler and Mark Imber. 1st editio. London. <https://doi.org/https://doi.org/10.4324/9780203995525>.
- Rüdiger, Wolfgang. 2002. "Germany." *Environmental Politics* 11 (1): 78–111. <https://doi.org/https://doi.org/10.1080/714000590>.
- Sachs, Jeffrey D. 2012. "From Millennium Development Goals to Sustainable Development Goals." *The Lancet* 379 (9832): 2206–11. [https://doi.org/10.1016/S0140-6736\(12\)60685-0](https://doi.org/10.1016/S0140-6736(12)60685-0).
- Santiago, Fernando. 2014. "Innovation for Inclusive Development." *Innovation and Development* 4 (1): 1–4. <https://doi.org/10.1080/2157930x.2014.890353>.
- Schöller Schwedes, Oliver. 2010. "The Failure of Integrated Transport Policy in Germany: A Historical Perspective." *Journal of Transport Geography* 18 (1): 85–96. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2009.01.006>.

- Shaw, Karena. 2013. "Climate Deadlocks: The Environmental Politics of Energy Systems." *The Politics of Energy: Challenges for a Sustainable Future* 20 (5): 137–58. <https://doi.org/10.4324/9780203720196>.
- Stein, Robert. 2019. "What Exactly Is the Rule of Law?" *The Antioch Review* 30 (2): 151. <https://doi.org/10.2307/4637281>.
- Sugiyono. 2015. *Metode Penelitian Pendidikan: Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, Dan R & D*. Bandung: Alfabeta.
- Sun, Yu, and Yin Cui. 2018. "Evaluating the Coordinated Development of Economic, Social and Environmental Benefits of Urban Public Transportation Infrastructure: Case Study of Four Chinese Autonomous Municipalities." *Transport Policy* 66 (January): 116–26. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2018.02.006>.
- Vogler, John. 1999. "The European Union as an Actor in International Environmental Politics." *Environmental Politics* 8 (3): 24–48. <https://doi.org/10.1080/09644019908414478>.
- Wang, Huanming, Wei Xiong, Guangdong Wu, and Dajian Zhu. 2018. "Public–Private Partnership in Public Administration Discipline: A Literature Review." *Public Management Review* 20 (2): 293–316. <https://doi.org/10.1080/14719037.2017.1313445>.
- Warburton, Eve. 2016. "Jokowi and the New Developmentalism." *Bulletin of Indonesian Economic Studies* 52 (3): 297–320. <https://doi.org/10.1080/00074918.2016.1249262>.
- Weber, Elke U. 2010. "What Shapes Perceptions Of Climate Change?" *WIREs Climate Change* 1 (3): 332–42. <https://doi.org/10.1002/wcc.41>.
- Weiland, Sabine, Thomas Hickmann, Markus Lederer, Jens Marquardt, and Sandra Schwindenhammer. 2021. "The 2030 Agenda for Sustainable Development: Transformative Change through the Sustainable Development Goals?" *Politics and Governance* 9 (1): 90–95. <https://doi.org/10.17645/PAG.V9I1.4191>.
- Wysokińska, Zofia. 2017. "Millenium Development Goals/UN and Sustainable Development Goals/UN as Instruments for Realising Sustainable Development Concept in the Global Economy." *Comparative Economic Research* 20 (1): 101–18. <https://doi.org/10.1515/cer-2017-0006>.
- Yaro, Joseph Awetori, Joseph Teye, and Simon Bawakyillenuo. 2015. "Local Institutions and Adaptive Capacity to Climate Change/Variability in The Northern Savannah of Ghana." *Climate and Development* 7 (3): 235–45. <https://doi.org/10.1080/17565529.2014.951018>.
- Yu, Siming, Muhammad Safdar Sial, Dang Khoa Tran, Alina Badulescu, Phung Anh Thu, and Mariana Sehleanu. 2020. "Adoption and Implementation of Sustainable Development Goals (SDGs) in China—Agenda 2030." *Sustainability (Switzerland)* 12 (15): 1–16. <https://doi.org/10.3390/SU12156288>.

APPENDIX

Appendix 1. Interview Transcripts

SURVEY INSTRUMENT GREEN INFRASTRUCTURE INITIATIVES INDONESIA-GERMANY

KEDIRI

(The Survey Period: August- December 2023)



UNIVERSITAS
ISLAM
INDONESIA

For the interviewer

Assalamu'alaikum, selamat pagi/siang/sore/malam, saya berasal dari Universitas Islam Indonesia, saat ini sedang melakukan penelitian tentang Inisiatif Infrastruktur Hijau Proyek. Penelitian ini dilakukan untuk tujuan akademis.

Partisipan yang akan diwawancarai dalam studi ini adalah Pemerintah Kediri.

(Assalamu'alaikum, good morning/afternoon/evening, I am from Universitas Islam Indonesia, currently conducting research on Project Green Infrastructure Initiatives. This research is being conducted for academic purposes.

The participants to be interviewed for this study are the Government of Kediri).

SOCIAL INCLUSIVENESS (a) Applying principles of fairness to assess the opportunities and benefits of development. (b) Including marginalized knowledge groups in determining development processes and goals. (c) Ensuring social standards through development for the level of protection for the most marginalized groups. (d) Targeted capacity building to assist the poor in benefiting from development opportunities. (e) Involving marginalized groups in the governance politics of development (Gupta and Vegelin, 2016).

1. Menurut anda apakah pembangunan TPST akan berdampak pada kesehatan dan keamanan masyarakat, mengingat pernah ada kasus longsor sampah di Leuwigajah, Cimahi?

(In your opinion, do you think the construction of a Final Disposal Site (TPST) will have an impact on the health and safety of the community, considering the previous case of a garbage landslide in Leuwigajah, Cimahi?)

2. Bagaimana strategi pemerintah untuk menanggulangi dampak serupa?

(What strategies does the government employ to mitigate similar impacts?)

3. Siapa saja yang dapat memanfaatkan TPST tersebut? Apakah masyarakat sekitar diberikan izin untuk membuah sampah di TPST tersebut?

(Who can benefit from the Final Disposal Site (TPST)? Are the local residents given permission to dispose of their waste at the TPST?)

4. Bagaimana strategi pemerintah untuk menanggulangi dampak negatif yang

mungkin muncul ketika TPST sudah beroperasi, seperti bau, kotor, dll yang akan dirasakan oleh masyarakat sekitar?

(What strategies does the government have in place to address potential negative impacts that may arise when the Final Disposal Site (TPST) is operational, such as odors, pollution, etc., which could be experienced by the surrounding community?)

5. Apakah masyarakat sekitar terlibat dalam membuat kebijakan tersebut, termasuk dalam memberikan masukan untuk proses pembangunan?

(bagaimana proses studi kelayakan? Siapa saja yang dilibatkan?)

(Are the local communities involved in formulating these policies, including providing input for the construction process? (How is the feasibility study conducted? Who is involved?)

6. Apakah kerja sama Pemerintah Kabupaten Kediri dengan GIZ dalam pembangunan TPST juga mencakup capacity building untuk pemerintah ataupun masyarakat, seperti cara daur ulang sampah, manajemen TPST, dll?

(Does the collaboration between the Kediri Regency Government and GIZ in the construction of the Final Disposal Site (TPST) also include capacity building for the government and the community, such as waste recycling methods, TPST management, etc.?)

ENVIRONMENT INCLUSIVENESS

(a) Developing rights, responsibilities, and risks that are equitably shared among stakeholders related to resources and the environment, (b) Ensuring adequate legal protection and building the adaptive capacity of the most vulnerable to address the impacts of climate change, (c) Greening existing international instruments related to trade, investment, and development aid. (d) Involving relevant stakeholders in determining and implementing the above instruments. (Gupta and Vegelin, 2016).

1. Bagaimana strategi pemerintah dalam pembangunan ini? Apakah melibatkan land transformation dari lahan produktif menjadi TPST?

(How is the government strategy in this development? Does it involve land transformation from productive land to the Final Disposal Site (TPST)?)

2. Apabila TPST tersebut dibangun di lahan produktif yang menjadi mata pencaharian masyarakat sekitar, bagaimana strategi pemerintah dalam

membantu masyarakat yang kehilangan lahan?

(If the Final Disposal Site (TPST) is built on productive land that serves as the livelihood for the surrounding community, what is the government's strategy in assisting the affected community that loses their land?)

3. Bagaimana rencana pemerintah untuk mengelola TPST tersebut? Apakah menggunakan strategi open dumping? Mengingat TPST yang tidak dikelola dengan baik justru dapat menimbulkan kerusakan lingkungan seperti pencemaran air tanah, air sungai apabila TPST dekat dengan sungai, dan menghasilkan gas metana yang merupakan salah satu gas penyebab perubahan iklim.

(What are the government's plans for managing the Final Disposal Site (TPST)? Does it involve an open dumping strategy? Considering that poorly managed TPSTs can lead to environmental damage such as groundwater contamination, river pollution if the TPST is located near a river, and the generation of methane gas, a significant contributor to climate change.)

4. Bagaimana strategi pemerintah untuk mengolah limbah organik mengingat limbah organik adalah salah satu penyebab gas metana?

(What is the government's strategy for processing organic waste, considering that organic waste is one of the contributors to methane gas production?)

5. Kompensasi apa yang diberikan oleh pemerintah kepada masyarakat yang mungkin terdampak dari TPST setelah beroperasi?

(What compensation is provided by the government to communities that may be affected by the Final Disposal Site (TPST) after it becomes operational?)

6. Apakah pembangunan TPST ini salah satu green development? Apabila iya, mengapa pemerintah Kabupaten Kediri berpendapat pembangunan ini adalah green development?

(Is the construction of the Final Disposal Site (TPST) considered a form of green development? If so, why does the Kediri Regency government believe that this development is aligned with green development

principles?)

7. Bagaimana cara monitor dan evaluasi pengelolaan TPST? Apakah pemerintah berencana akan membuka hotline aduan yang dapat diakses oleh masyarakat apabila ada permasalahan di TPST? (*How is the monitoring and evaluation of the Final Disposal Site (TPST) management conducted? Does the government plan to establish a complaint hotline accessible to the public in case of issues at the TPST?*)
8. Siapa saja yang akan terlibat dalam proses monitor dan evaluasi pengelolaan TPST?
(*Who will be involved in the process of monitoring and evaluating the management of the Final Disposal Site (TPST)?*)

RELATIONAL INCLUSIVENESS

(a) Considering the social benefits of the project to weigh the guarantees of privatization ownership or ownership guarantees for the public interest, (b) Addressing the forces driving economic development in all lines of government, (c) Focusing on inclusive growth, and (d) Promoting the supremacy of law at the global and national levels. (Gupta and Vegelin, 2016).

1. Setelah TPST dibangun, siapa yang akan mengelola? Apakah pemerintah atau swasta?
(*After the Final Disposal Site (TPST) is constructed, who will manage it, the government or a private entity?*)
2. Tentative: Apabila dikelola oleh swasta, bagaimana pemerintah mengontrol private ownership dari TPST tersebut?
(*If managed by a private entity, how does the government exercise control over the private ownership of the Final Disposal Site (TPST)?*)
3. Apakah pengelola TPST akan memungut biaya dari masyarakat pengguna TPST baik umum maupun masyarakat sekitar? Jika iya, siapa yang akan mengelola uang tersebut? Apakah pemerintah atau swasta? Apakah ada perbedaan biaya untuk kategori masyarakat kelas bawah, masyarakat kelas menengah, masyarakat kelas atas?
(*Will the TPST manager impose fees on both the general public and the local community? If so, who will oversee the management of these funds,*

the government or a private entity? Are there different fees for lower-income, middle-income, and upper-income categories of society?)

4. Apakah pembangunan TPST ini sudah sesuai dengan peraturan undang-undang baik Perda, Perbup, maupun undang-undang nasional?

(Is the construction of the Final Disposal Site (TPST) in compliance with local regulations (Perda/Perbup) as well as national laws?)

5. Bagaimana proses perizinan dan amdal pembangunan TPST ini?

(What is the process of licensing and the Environmental Impact Assessment (Amdal) for the construction of this Final Disposal Site (TPST)?)

6. Bagaimana strategi pemerintah dalam memastikan penggunaan dana bantuan yang diperoleh dari GIZ dapat transparan dan diakses oleh masyarakat?

(How does the government strategize to ensure that the use of aid funds obtained from GIZ is transparent and accessible to the public?)

**SURVEY INSTRUMENT
GREEN INFRASTRUCTURE
INITIATIVES INDONESIA-GERMANY**

SURABAYA CITY

(The Survey Period: August- December 2023)



**UNIVERSITAS
ISLAM
INDONESIA**

For the interviewer

Assalamu'alaikum, selamat pagi/siang/sore/malam, saya berasal dari Universitas Islam Indonesia, saat ini sedang melakukan penelitian tentang Inisiatif Infrastruktur Hijau Proyek. Penelitian ini dilakukan untuk tujuan akademis. Peserta yang akan diwawancarai dalam studi ini adalah Pemerintah Surabaya.

(Assalamu'alaikum, good morning/afternoon/evening, I am from Universitas Islam Indonesia, currently conducting research on Project Green Infrastructure Initiatives. This research is being conducted for academic purposes.

The participants to be interviewed for this study are the Government of Surabaya.)

SOCIAL INCLUSIVENESS

(a) Applying the principle of fairness to assess opportunities and benefits of development. (b) Including marginalized knowledge groups in determining the process and objectives of development. (c) Ensuring social standards through development to provide protection for the most marginalized groups. (d) Targeted capacity enhancement to help the poor benefit from development opportunities. (e) Involving marginalized groups in the politics of development governance (Gupta and Vegelin, 2016).

1. Siapa saja yang dapat memanfaatkan transportasi publik yang akan dibangun? Apakah menjangkau seluruh wilayah Kota Surabaya?
(Who will be able to benefit from the public transportation that will be built? Will it cover the entire area of Surabaya City?)
2. Bagaimana tanggapan masyarakat atas pengadaan transportasi publik? Khususnya masyarakat yang bekerja di sektor transportasi publik seperti angkot atau ojek/ojol?
(How is the public's response to the establishment of public transportation, especially from individuals working in the public transportation sector such as angkot or motorcycle taxi (ojek/ojol) drivers)
3. Apakah design transportasi umum yang akan dibangun mengakomodasi

kebutuhan difabel?

(Will the design of the public transportation to be built accommodate the needs of people with disabilities?)

4. Apakah kerja sama Pemerintah Kabupaten Kediri dengan GIZ dalam proyek public transportation juga mencakup capacity building untuk pemerintah ataupun masyarakat, seperti peningkatan layanan dan transfer teknologi?

(Does the collaboration between the Kediri Regency Government and GIZ in the public transportation project also include capacity building for the government and the community, such as improving services and technology transfer?)

5. Apakah ada keterlibatan masyarakat Kota Surabaya dalam proses pengambilan keputusan ataupun memberikan masukan untuk proses pengadaan transportasi publik? (bagaimana proses studi kelayakan? Siapa saja yang dilibatkan?)

(Is there involvement from the Surabaya community in the decision-making process or providing input for the public transportation procurement process? (How is the feasibility study conducted? Who is involved?)

ENVIRONMENTAL INCLUSIVENESS (a) Developing rights, responsibilities, and risks that are equitably shared among parties concerned with resources and the environment. (b) Ensuring adequate legal protection and building adaptive capacity for those most vulnerable to climate change impacts. (c) Greening existing international instruments related to trade, investment, and development aid. (d) Involving relevant stakeholders in determining and implementing the above instruments. (Gupta and Vegelin, 2016).

1. Bagaimana strategi pemerintah dalam melakukan pengadaan transportasi publik khususnya KRL? Apakah harus menggunakan lahan produktif untuk pembuatan jalur KRL?

(What is the government's strategy for procuring public transportation, especially for SRRL (Surabaya Rapid Rail Link)? Does it involve the use

of productive land for the construction of SRRL tracks?)

2. Apabila proyek tersebut dibangun di lahan produktif yang menjadi mata pencaharian masyarakat sekitar, bagaimana strategi pemerintah dalam membantu masyarakat yang kehilangan lahan?
(If the project is built on productive land that serves as the livelihood for the surrounding community, what is the government's strategy in assisting the affected community that loses their land?)
3. Apakah dengan adanya transportasi publik dapat mengurangi potensi pendapatan angkutan umum yang lain?
(Can the introduction of public transportation potentially reduce the income of other modes of public transportation?)
4. Apabila iya, bagaimana strategi pemerintah untuk menanggulangi dampak negatif yang mungkin dirasakan oleh angkutan umum yang lain?
(If so, what is the government's strategy to mitigate the negative impacts that may be experienced by other modes of public transportation?)
5. Apakah pemerintah akan memberikan kompensasi untuk masyarakat yang terdampak proyek transportasi publik tersebut?
(Will the government provide compensation to the communities affected by the public transportation project?)
6. Apakah transportasi publik yang dipakai merupakan teknologi yang ramah lingkungan dan *less emission*?
(Is the public transportation used employing environmentally friendly and low-emission technologies?)
7. Apakah transportasi publik di Surabaya dipandang dapat meningkatkan *sustainable energy use*?
(Is public transportation in Surabaya seen as a means to enhance sustainable energy use?)
8. Apakah transportasi publik yang akan dibangun, khususnya BRT dan Autonomous Rail Rapid Transit tidak akan meningkatkan kemacetan di Surabaya? Bagaimana strategi pemerintah Kota Surabaya dalam mendorong masyarakat menggunakan transportasi publik dalam rangka mengurangi kemacetan dan emisi GHG?

(Will the construction of public transportation, especially BRT (Bus Rapid Transit) and Autonomous Rail Rapid Transit, not exacerbate traffic congestion in Surabaya? What is the strategy of the Surabaya City government to encourage the public to use public transportation in order to reduce congestion and GHG emissions?)

9. Bagaimana cara monitor dan evaluasi pengelolaan transportasi publik? Apakah pemerintah berencana akan membuka hotline aduan yang dapat diakses oleh masyarakat apabila ada permasalahan yang ditimbulkan oleh adanya transportasi publik?

(How is the monitoring and evaluation of public transportation management conducted? Does the government plan to open a complaint hotline accessible to the public in case of issues arising from public transportation?)

10. Siapa saja yang akan terlibat dalam proses monitor dan evaluasi pengelolaan transportasi publik tersebut?

(Who will be involved in the process of monitoring and evaluating the management of public transportation?)

RELATIONAL INCLUSIVENESS (a) Considering the social benefits of the project to contemplate guarantees for privatization ownership or public interest ownership. (b) Addressing the forces driving economic development across all government sectors. (c) Focusing on inclusive growth, and (d) promoting the supremacy of law at the global and national levels. (Gupta and Vegelin, 2016).

1. Setelah transportasi publik tersebut dibangun, siapa yang akan mengelola? Apakah pemerintah atau swasta?
(After the construction of the public transportation system, who will manage it, the government or a private entity?)
2. Tentative: Apabila dikelola oleh swasta, bagaimana pemerintah mengontrol private ownership dari transportasi publik tersebut?
(If managed by a private entity, how does the government control private ownership of the public transportation system?)
3. Apakah adanya transportasi publik tersebut dapat meningkatkan pendapatan daerah yang dialokasikan untuk masyarakat?

(Can the presence of the public transportation system increase the local revenue allocated for the community?)

4. Bagaimana strategi pemerintah dalam penetapan tarif angkutan tersebut agar sesuai dengan situasi ekonomi masyarakat?

(What is the government's strategy in setting transportation fares to align with the economic situation of the community?)

5. Bagaimana strategi pemerintah dalam mengembalikan pinjaman dari GIZ? Apakah akan berdampak pada tarif yang ditetapkan oleh pemerintah?

(What is the government's strategy in repaying the loan from GIZ? Will it have an impact on the fares set by the government?)

6. Apakah proyek ini sudah sesuai dengan peraturan undang-undang baik Perda, Perbup, maupun undang-undang nasional?

(Is this project in compliance with local regulations (Perda/Perbup) as well as national laws?)

7. Bagaimana proses perizinan dan amdal pembangunan transportasi publik ini (BRT, ARRT, dan SRRL)?

(What is the process of licensing and the Environmental Impact Assessment (Amdal) for the construction of this public transportation, including BRT, ARRT, and SRRL?)

8. Bagaimana strategi pemerintah dalam memastikan penggunaan dana bantuan yang diperoleh dari GIZ dapat transparan dan diakses oleh masyarakat?

(How does the government strategize to ensure that the use of aid funds obtained from GIZ is transparent and accessible to the public?)

**SURVEY INSTRUMENT
GREEN INFRASTRUCTURE
INITIATIVES INDONESIA-GERMANY**

**The Ministry of National Development
Planning (BAPENNAS)**

(The Survey Period: August- December 2023)



**UNIVERSITAS
ISLAM
INDONESIA**

For the interviewer

Assalamu'alaikum, selamat pagi/siang/sore/malam, saya berasal dari Universitas Islam Indonesia, saat ini sedang melakukan penelitian tentang Inisiatif Infrastruktur Hijau Proyek. Penelitian ini dilakukan untuk tujuan akademis. Peserta yang akan diwawancarai dalam studi ini adalah Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional (BAPENNAS).

(Assalamu'alaikum, good morning/afternoon/evening, I am from Universitas Islam Indonesia, currently conducting research on Project Green Infrastructure Initiatives. This research is being conducted for academic purposes.

The participants to be interviewed for this study are the The Ministry of National Development Planning)

SOCIAL INCLUSIVENESS (a) Applying principles of fairness to identify opportunities and benefits of development. (b) Including marginalized knowledge groups in determining the processes and objectives of development. (c) Ensuring social standards through development to provide protection for the most marginalized groups. (d) Targeted capacity building to assist the poor in benefiting from development opportunities. (e) Involving marginalized groups in the politics of development governance (Gupta and Vegelin, 2016).

1. Bagaimana Bappenas mengintegrasikan GII untuk mendukung SDGs, khususnya yang terkait dengan pengentasan kemiskinan, kelaparan, dan peningkatan kesejahteraan sosial?

(How is the National Development Planning Agency currently integrating Green Infrastructure initiatives to support Sustainable Development Goals (SDGs), particularly those related to poverty alleviation, hunger, and the improvement of social well-being?)

2. Bagaimana strategi Bappenas dalam memilih sebuah kota atau kabupaten yang akan menjadi lokasi proyek? Apa saja yang menjadi pertimbangan Bappenas dalam memilih?

(How does Bappenas (National Development Planning Agency) strategize in selecting a city or regency for a project? What are the considerations that Bappenas takes into account during the selection process?)

3. Bagaimana strategi Bappenas agar pembangunan GII dapat merata di seluruh Indonesia?
(What is Bappenas strategy to ensure that Green Infrastructure development is distributed evenly throughout Indonesia?)
4. Bagaimana strategi Bappenas untuk melakukan diseminasi informasi mengenai GII ke seluruh daerah di Indonesia?
(equal information resource) (What is Bappenas' strategy to ensure that Green Infrastructure development is distributed evenly throughout Indonesia?)
5. Bagaimana strategi Bappenas untuk meningkatkan capacity building seperti transfer teknologi (termasuk daur ulang sampah) dan peningkatan kualitas layanan yang dihasilkan dari kerja sama dengan GIZ?
(What is Bappenas' strategy for enhancing capacity building, including technology transfer (including waste recycling), and improving the quality of services resulting from cooperation with GIZ?)
6. Bagaimana strategi bappenas dalam memastikan bahwa proyek GII yang dijalankan di berbagai daerah, khususnya di Kediri dan Surabaya, sudah sesuai dengan prinsip social inclusiveness?
(What is Bappenas' strategy to ensure that the Green Infrastructure Initiative (GII) projects implemented in various regions, especially in Kediri and Surabaya, align with the principles of social inclusiveness?)

ENVIRONMENTAL INCLUSIVENESS (a) Developing rights, responsibilities, and risks that are equitably shared among parties involved in resource and environmental matters. (b) Ensuring adequate legal protection and building the adaptive capacity of the most vulnerable to address the impacts of climate change. (c) Greening existing international instruments related to trade, investment, and development aid. (d) Involving relevant stakeholders in determining and implementing the above instruments (Gupta and Vegelin, 2016).

1. Bagaimana strategi Bappenas untuk memastikan pembangunan yang termasuk dalam proyek GII tidak memberikan dampak negatif terhadap masyarakat rentan, seperti masyarakat miskin, masyarakat minoritas, difabel?

(What is Bappenas strategy to ensure that the development included in the Green Infrastructure Initiative (GII) project does not have negative impacts on vulnerable communities, such as the poor, minorities, and people with disabilities?)

2. Bagaimana strategi Bappenas untuk memastikan pembangunan yang termasuk dalam proyek GII dapat mengurangi GHG emission, termasuk dalam pembangunan TPST yang memiliki resiko menghasilkan gas metana dan transportasi publik yang banyak mengeluarkan emisi?

(What is Bappenas strategy to ensure that the development included in the Green Infrastructure Initiative (GII) project reduces GHG emissions, especially in the construction of Final Disposal Sites (TPST) that pose a risk of methane gas generation and public transportation that emits significant emissions?)

3. Bagaimana strategi Bappenas untuk menciptakan keadilan dalam pembangunan, termasuk kepada masyarakat yang terdampak, seperti contohnya apabila ada masyarakat yang harus direlokasi atau harus mau menjual lahan produktifnya untuk pembangunan pemerintah? Apakah ada strategi lain selain pemberian kompensasi atau ganti rugi?

(What is Bappenas strategy to create equity in development, including for affected communities, such as in cases where relocation is necessary or when individuals have to sell their productive land for government development? Are there strategies other than compensation or indemnity?)

4. Apakah ada proses monitoring dan evaluasi yang dilakukan oleh bappenas atas proyek GII, khususnya yang dilakukan di Kediri dan Surabaya. Apabila ada, siapa saja yang terlibat? Apakah ada perwakilan masyarakat yang dilibatkan dalam proses monitoring dan evaluasi?

(Does Bappenas conduct a monitoring and evaluation process for the GII project, particularly in Kediri and Surabaya? If yes, who is involved? Are there representatives from the community involved in the monitoring and evaluation process?)

RELATIONAL INCLUSIVENESS (a) Considering the social benefits of the project in terms of guarantees for privatization ownership or public interest

ownership. (b) Addressing the forces driving economic development across all levels of government. (c) Focusing on inclusive growth. (d) Promoting the supremacy of law at both global and national levels (Gupta and Vegelin, 2016).

1. Mengingat proyek ini dijalankan karena ada bantuan/pinjaman dari instansi asing, apakah selanjutnya pengelolaan proyek akan dikelola oleh swasta/asing?

(Considering that this project is implemented with assistance/loan from foreign institutions, will the project management be subsequently handed over to private/foreign entities?)

2. Bagaimana strategi bappenas dalam mengontrol privatisasi fasilitas umum?

(What is Bappenas strategy in controlling the privatization of public facilities?)

3. Bagaimana strategi bappenas dalam memastikan proyek GII dijalankan sesuai dengan undang-undang yang berlaku, khususnya analisis amdal?

(What is Bappenas strategy to ensure that the GII project is executed in accordance with prevailing laws, especially environmental impact assessments (Amdal)?)

4. Bagaimana strategi bappenas dalam memastikan proyek GII memberikan manfaat bagi semua lini masyarakat, bukan hanya masyarakat di kota besar tetapi juga di rural area?

(What is Bappenas strategy to ensure that the GII project benefits all segments of society, not only in large cities but also in rural areas?)

5. Bagaimana strategi Bappenas dalam memastikan dana bantuan GIZ yang diterima oleh pemerintah daerah digunakan sesuai rencana pembangunan dan tepat sasaran serta transparan dan dapat diakses oleh masyarakat?

(What is Bappenas strategy to ensure that the GIZ aid funds received by regional governments are used according to development plans, targeted appropriately, transparent, and accessible to the public?)

**SURVEY INSTRUMENT
GREEN INFRASTRUCTURE
INITIATIVES INDONESIA-GERMANY**

GIZ

(The Survey Period: August- December 2023)



**UNIVERSITAS
ISLAM
INDONESIA**

For the interviewer

Assalamu'alaikum , selamat pagi/siang/sore/malam, saya berasal dari Universitas Islam Indonesia, saat ini sedang melakukan penelitian tentang Inisiatif Infrastruktur Hijau Proyek. Penelitian ini dilakukan untuk tujuan akademis. Peserta yang akan diwawancarai dalam studi ini adalah KfW Jerman.

(Assalamu'alaikum, good morning/afternoon/evening, I am from Universitas Islam Indonesia, currently conducting research on Project Green Infrastructure Initiatives. This research is being conducted for academic purposes. The participants to be interviewed for this study are the KfW German.)

SOCIAL INCLUSIVENESS (a) Implementing the principle of justice to assess opportunities and benefits of development. (b) Incorporating marginalized knowledge groups in determining the processes and goals of development. (c) Ensuring social standards through development to provide protection for the most marginalized groups. (d) Targeted capacity building to help the poor benefit from development opportunities. (e) Involving marginalized groups in the politics of development governance (Gupta and Vegelin, 2016).

1. Apakah ada peluang GIZ mendukung/mendanai proyek pembangunan GII pemerintah Indonesia di wilayah lain dalam rangka melakukan pemerataan pembangunan?
(Is there an opportunity for GIZ to support/fund Green Infrastructure Initiative (GII) development projects of the Indonesian government in other regions to promote more equitable development?)
2. Apakah GIZ berkontribusi dalam pemilihan lokasi proyek?
(Does GIZ contribute to the selection of project locations?)
3. Bagaimana standar yang ditetapkan oleh GIZ berkaitan lokasi yang dipilih untuk proyek tersebut?
(What standards does GIZ establish regarding the selection of project locations?)
4. Apakah GIZ menetapkan standar proses pembangunan yang harus dilakukan oleh pemerintah Indonesia? Bagaimana strategi GIZ agar

pembangunan GII yang didanai tidak berdampak negatif pada masyarakat rentan?

(Does GIZ set standards for the development process to be undertaken by the Indonesian government? What strategies does GIZ employ to ensure that GII development funded by them does not have negative impacts on vulnerable communities?)

5. Apakah ada transfer IPTEK dari GIZ ke Indonesia dalam pembangunan proyek untuk pemerintah Indonesia dan pemerintah daerah dalam rangka memastikan proyek tersebut berkelanjutan?

(Is there a technology transfer from GIZ to Indonesia in the development of projects for the Indonesian government and local governments to ensure the sustainability of the projects?)

6. Di negara mana saja GIZ memberikan bantuan dana untuk pembangunan Green Infrastructure?

(In which countries does GIZ provide financial assistance for Green Infrastructure development?)

ENVIRONMENT INCLUSIVENESS (a) Developing rights, responsibilities, and risks that are fairly shared among parties involved in resources and the environment. (b) Ensuring adequate legal protection and building the adaptive capacity of the most vulnerable to address the impacts of climate change. (c) Greening existing international instruments related to trade, investment, and development aid. (d) Involving relevant stakeholders in determining and implementing the above instruments. (Gupta and Vegelin, 2016).

1. Bagaimana strategi GIZ untuk memastikan proyek GII yang didanai dapat berkontribusi untuk mitigasi dan mengurangi climate change, khususnya seperti TPST yang justru berpotensi memproduksi gas metana?

(What is GIZ's strategy to ensure that GII projects funded by them contribute to the mitigation and reduction of climate change, especially projects like Final Disposal Sites (TPST) that have the potential to produce methane gas?)

2. Bagaimana strategi GIZ untuk memastikan proyek GII yang didanai

dapat menciptakan keadilan pembangunan, dalam artian tidak ada komunitas masyarakat tertentu yang terdampak?

(What is GIZ's strategy to ensure that GII projects funded by them create development equity, meaning no specific community is disproportionately affected?)

3. Bagaimana infrastruktur hijau yang diimplementasikan oleh GIZ dapat berkontribusi pada pembangunan kota yang berkelanjutan?

(How can the green infrastructure implemented by GIZ contribute to the development of sustainable cities?)

4. Bagaimana strategi monitoring dan evaluasi proyek yang dilakukan oleh GIZ?

(What is the monitoring and evaluation strategy employed by GIZ for their projects?)

5. Bagaimana strategi GIZ dalam memastikan pemerintah Indonesia melibatkan masyarakat atau concerned stakeholder dalam proses decision making, proses monitoring, dan proses studi pra-kelayakan dan studi kelayakan?

(What is GIZ's strategy to ensure that the Indonesian government involves the community or concerned stakeholders in the decision-making process, monitoring process, and in the pre-feasibility and feasibility study processes?)


RELATIONAL INCLUSIVENESS (a) Considering the social benefits of the project to assess the guarantees of privatization ownership or public interest ownership. (b) Addressing the forces driving economic development across all government levels. (c) Focusing on inclusive growth, and (d) promoting the supremacy of law at global and national levels. (Gupta and Vegelin, 2016)

1. Apakah menurut GIZ, proyek pembangunan yang didanai di Indonesia sudah sesuai dengan prinsip SDGs ataupun konvensi internasional yang lain?

(According to GIZ, do the development projects funded in Indonesia align with the principles of the Sustainable Development Goals (SDGs) or other international conventions?)

2. Bagaimana pandangan GIZ terkait privatisasi fasilitas umum?
(What is GIZ's perspective on the privatization of public facilities?)
3. Tentative: Apabila GIZ tidak setuju dengan privatisasi, bagaimana GIZ mendorong pemerintah yang menerima dana, termasuk di Indonesia, untuk tidak melakukan privatisasi fasilitas umum?
(If GIZ disagrees with privatization, how does GIZ encourage the receiving government, including in Indonesia, not to privatize public facilities?)
4. Bagaimana strategi GIZ untuk memastikan bantuan pembangunan GII yang dialokasikan ke pemerintah daerah digunakan sesuai dengan rencana pembangunan/tepat sasaran dan transparan? *(What is GIZ's strategy to ensure that the Green Infrastructure Initiative (GII) development assistance allocated to local governments is used according to development plans, targeted appropriately, and transparently?)*

Appendix 2. Research Consent Form - The Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ)

 Program Studi
Hubungan Internasional

Gedung Soekiman Wirjosandjojo
Kampus Terpadu Universitas Islam Indonesia
Jl. Kaliurang km. 14,5 Yogyakarta 55584
Laman web: iui.ac.id | Email: hi@iui.ac.id
Telepon: 0274 898444

FORMULIR PERSETUJUAN PARTISIPASI RISET

Judul Riset:
**IMPLEMENTING INCLUSIVE DEVELOPMENT OF TWO CITIES ON GREEN
INFRASTRUCTURE INITIATIVES (GI) PROJECTS INDONESIA-GERMANY
COOPERATION**


Terima kasih telah membaca lembar Ringkasan Informasi Riset. Jika Anda berkenan berpartisipasi, silakan melengkapi dan menandatangani formulir di bawah ini. Beri tanda silang dalam kotak (*checkbox*) di bawah ini untuk mengonfirmasi bahwa Anda setuju pada setiap pernyataan:

- Saya mengkonfirmasi bahwa saya telah membaca dan memahami lembar Ringkasan Informasi Riset dan telah memiliki kesempatan untuk mengajukan pertanyaan.
- Saya mengerti bahwa keikutsertaan saya bersifat sukarela dan bahwa saya bebas untuk menarik diri dari riset ini kapan saja sebelum 30 hari sejak wawancara, tanpa memberikan alasan dan tanpa ada konsekuensi negatif. Selain itu, jika saya tidak ingin menjawab pertanyaan atau pertanyaan tertentu, saya bebas untuk menolak.
- Saya setuju bahwa wawancara ini direkam dalam format audio. Saya mengerti bahwa rekaman audio yang dibuat dari wawancara ini hanya akan digunakan untuk menganalisis dan bahwa kutipan wawancara tersebut, yang darinya saya tidak akan diidentifikasi secara pribadi, dapat digunakan dalam presentasi konferensi, laporan atau artikel jurnal yang dikembangkan sebagai hasil dari riset. Saya mengerti bahwa tidak akan ada penggunaan lain dari rekaman tanpa izin tertulis dari saya, dan bahwa tidak ada seorang pun di luar tim peneliti akan diizinkan mengakses rekaman asli. Saya mengerti bahwa tanggapan saya akan dijaga kerahasiaannya.
- Saya setuju untuk ambil bagian dalam wawancara ini.

Jika Anda menghendaki kerahasiaan identitas, beri tanda silang dalam kotak di bawah ini:


- Saya menghendaki nama saya tidak akan ditautkan dengan materi riset (*anonymous participant*), dan tidak akan diidentifikasi dalam laporan yang dihasilkan dari riset. Saya setuju bahwa data anonim saya akan disimpan untuk tujuan riset di masa depan seperti publikasi yang terkait dengan riset ini setelah selesainya riset.

SATFUL ELY
Nama Partisipan


Tanda Tangan

16 JAN 2024
Tanggal

Ayu Heriyati Nagsabardiyah, S.P., M.A.
Nama Supervisor


Tanda Tangan

10 Januari 2024
Tanggal

Salinan: Setelah ditandatangani dan diberi tanggal oleh semua pihak, peserta harus menerima salinan Formulir Persetujuan Partisipasi Riset serta salinan lembar Ringkasan Informasi Riset.

Appendix 3. Research Consent Form - Government of Surabaya City



Program Studi
Hubungan Internasional

Gedung Soekiman Wirjosandjojo
Kampus Terpadu Universitas Islam Indonesia
Jl. Kallurang km. 14,5 Yogyakarta 55584
Laman web: i.uil.ac.id | Email: hi@uil.ac.id
Telepon: 0274 898444

FORMULIR PERSETUJUAN PARTISIPASI RISET

Judul Riset:

IMPLEMENTING INCLUSIVE DEVELOPMENT OF TWO CITIES ON GREEN INFRASTRUCTURE INITIATIVES (GII) PROJECTS INDONESIA-GERMANY COOPERATION

Terima kasih telah membaca lembar Ringkasan Informasi Riset. Jika Anda berkenan berpartisipasi, silakan melengkapi dan menandatangani formulir di bawah ini. Beri tanda silang dalam kotak (*check box*) di bawah ini untuk mengonfirmasi bahwa Anda setuju pada setiap pernyataan:

- Saya mengkonfirmasi bahwa saya telah membaca dan memahami lembar Ringkasan Informasi Riset dan telah memiliki kesempatan untuk mengajukan pertanyaan.
- Saya mengerti bahwa keikutsertaan saya bersifat sukarela dan bahwa saya bebas untuk menarik diri dari riset ini kapan saja sebelum 30 hari sejak wawancara, tanpa memberikan alasan dan tanpa ada konsekuensi negatif. Selain itu, jika saya tidak ingin menjawab pertanyaan atau pertanyaan tertentu, saya bebas untuk menolak.
- Saya setuju bahwa wawancara ini direkam dalam format audio. Saya mengerti bahwa rekaman audio yang dibuat dari wawancara ini hanya akan digunakan untuk menganalisis dan bahwa kutipan wawancara tersebut, yang darinya saya tidak akan diidentifikasi secara pribadi, dapat digunakan dalam presentasi konferensi, laporan atau artikel jurnal yang dikembangkan sebagai hasil dari riset. Saya mengerti bahwa tidak akan ada penggunaan lain dari rekaman tanpa izin tertulis dari saya, dan bahwa tidak ada seorang pun di luar tim peneliti akan diizinkan mengakses rekaman asli. Saya mengerti bahwa tanggapan saya akan dijaga kerahasiaannya.
- Saya setuju untuk ambil bagian dalam wawancara ini.

Jika Anda menghendaki kerahasiaan identitas, beri tanda silang dalam kotak di bawah ini:

- Saya menghendaki nama saya tidak akan ditautkan dengan materi riset (*anonymous participant*), dan tidak akan diidentifikasi dalam laporan yang dihasilkan dari riset. Saya setuju bahwa data anonim saya akan disimpan untuk tujuan riset di masa depan seperti publikasi yang terkait dengan riset ini setelah selesainya riset.

MUHAMMAD SYAIFU ARIF
Nama Partisipan

Tanda Tangan

22 JANUARI 2024
Tanggal

AJU HEYATI NAGASAMONAH S.P.M.A.
Nama Supervisor

Tanda Tangan

19 JANUARI 2024
Tanggal

Salinan: Setelah ditandatangani dan diberi tanggal oleh semua pihak, peserta harus menerima salinan Formulir Persetujuan Partisipasi Riset serta salinan lembar Ringkasan Informasi Riset.

Appendix 4. Research Consent Form - Kediri District Government



Program Studi
Hubungan Internasional

Gedung Soekiman Wirjosandjojo
Kampus Terpadu Universitas Islam Indonesia
Jl. Kaliurang km. 14,5 Yogyakarta 55584
Laman web: ir.uui.ac.id | Email: hi@uui.ac.id
Telepon: 0274 898444

FORMULIR PERSETUJUAN PARTISIPASI RISET

Judul Riset:

IMPLEMENTING INCLUSIVE DEVELOPMENT OF TWO CITIES ON GREEN INFRASTRUCTURE INITIATIVES (GI) PROJECTS INDONESIA-GERMANY COOPERATION

Terima kasih telah membaca lembar Ringkasan Informasi Riset. Jika Anda berkenan berpartisipasi, silakan melengkapi dan menandatangani formulir di bawah ini. Beri tanda silang dalam kotak (*check box*) di bawah ini untuk mengonfirmasi bahwa Anda setuju pada setiap pernyataan:

- Saya mengkonfirmasi bahwa saya telah membaca dan memahami lembar Ringkasan Informasi Riset dan telah memiliki kesempatan untuk mengajukan pertanyaan.
- Saya mengerti bahwa keikutsertaan saya bersifat sukarela dan bahwa saya bebas untuk menarik diri dari riset ini kapan saja sebelum 30 hari sejak wawancara, tanpa memberikan alasan dan tanpa ada konsekuensi negatif. Selain itu, jika saya tidak ingin menjawab pertanyaan atau pertanyaan tertentu, saya bebas untuk menolak.
- Saya setuju bahwa wawancara ini direkam dalam format audio. Saya mengerti bahwa rekaman audio yang dibuat dari wawancara ini hanya akan digunakan untuk menganalisis dan bahwa kutipan wawancara tersebut, yang darinya saya tidak akan diidentifikasi secara pribadi, dapat digunakan dalam presentasi konferensi, laporan atau artikel jurnal yang dikembangkan sebagai hasil dari riset. Saya mengerti bahwa tidak akan ada penggunaan lain dari rekaman tanpa izin tertulis dari saya, dan bahwa tidak ada seorang pun di luar tim peneliti akan diizinkan mengakses rekaman asli. Saya mengerti bahwa tanggapan saya akan dijaga kerahasiaannya.
- Saya setuju untuk ambil bagian dalam wawancara ini.

Jika Anda menghendaki kerahasiaan identitas, beri tanda silang dalam kotak di bawah ini:

- Saya menghendaki nama saya tidak akan ditautkan dengan materi riset (*anonymous participant*), dan tidak akan diidentifikasi dalam laporan yang dihasilkan dari riset. Saya setuju bahwa data anonim saya akan disimpan untuk tujuan riset di masa depan seperti publikasi yang terkait dengan riset ini setelah selesainya riset.

Nurhayati, S.

Nama Partisipan

Tanda Tangan

21 Februari 2024

Tanggal

AYU HERAYATI NAGSABANDIYAH, S.P., M.A.

Nama Supervisor

Tanda Tangan

21 FEBRUARI 2024

Tanggal

Salinan. Setelah ditandatangani dan diberi tanggal oleh semua pihak, peserta harus menerima salinan Formulir Persetujuan Partisipasi Riset serta salinan lembar Ringkasan Informasi Riset.

Appendix 5. Research Consent Form - National Development Planning Agency



Program Studi
Hubungan Internasional

Gedung Sockiman Wirjosandjojo
Kampus Terpadu Universitas Islam Indonesia
Jl. Kaliurang km. 14,5 Yogyakarta 55584
Laman web: uii.ac.id | Email: hi@uii.ac.id
Telepon: 0274 898444

FORMULIR PERSETUJUAN PARTISIPASI RISET

Judul Riset:

IMPLEMENTING INCLUSIVE DEVELOPMENT OF TWO CITIES ON GREEN INFRASTRUCTURE INITIATIVES (GII) PROJECTS INDONESIA-GERMANY COOPERATION

Terima kasih telah membaca lembar Ringkasan Informasi Riset. Jika Anda berkenan berpartisipasi, silakan melengkapi dan menandatangani formulir di bawah ini. Beri tanda silang dalam kotak (*check box*) di bawah ini untuk mengonfirmasi bahwa Anda setuju pada setiap pernyataan:

- Saya mengkonfirmasi bahwa saya telah membaca dan memahami lembar Ringkasan Informasi Riset dan telah memiliki kesempatan untuk mengajukan pertanyaan.
- Saya mengerti bahwa keikutsertaan saya bersifat sukarela dan bahwa saya bebas untuk menarik diri dari riset ini kapan saja sebelum 30 hari sejak wawancara, tanpa memberikan alasan dan tanpa ada konsekuensi negatif. Selain itu, jika saya tidak ingin menjawab pertanyaan atau pertanyaan tertentu, saya bebas untuk menolak.
- Saya setuju bahwa wawancara ini direkam dalam format audio. Saya mengerti bahwa rekaman audio yang dibuat dari wawancara ini hanya akan digunakan untuk menganalisis dan bahwa kutipan wawancara tersebut, yang darinya saya tidak akan diidentifikasi secara pribadi, dapat digunakan dalam presentasi konferensi, laporan atau artikel jurnal yang dikembangkan sebagai hasil dari riset. Saya mengerti bahwa tidak akan ada penggunaan lain dari rekaman tanpa izin tertulis dari saya, dan bahwa tidak ada seorang pun di luar tim peneliti akan diizinkan mengakses rekaman asli. Saya mengerti bahwa tanggapan saya akan dijaga kerahasiaannya.
- Saya setuju untuk ambil bagian dalam wawancara ini.

Jika Anda menghendaki kerahasiaan identitas, beri tanda silang dalam kotak di bawah ini:

- Saya menghendaki nama saya tidak akan ditautkan dengan materi riset (*anonymous participant*), dan tidak akan diidentifikasi dalam laporan yang dihasilkan dari riset. Saya setuju bahwa data anonim saya akan disimpan untuk tujuan riset di masa depan seperti publikasi yang terkait dengan riset ini setelah selesainya riset.

DIMAS SUPHA WIKAKSONO
Nama Partisipan

Tanda Tangan

31 JANUARI 2024
Tanggal

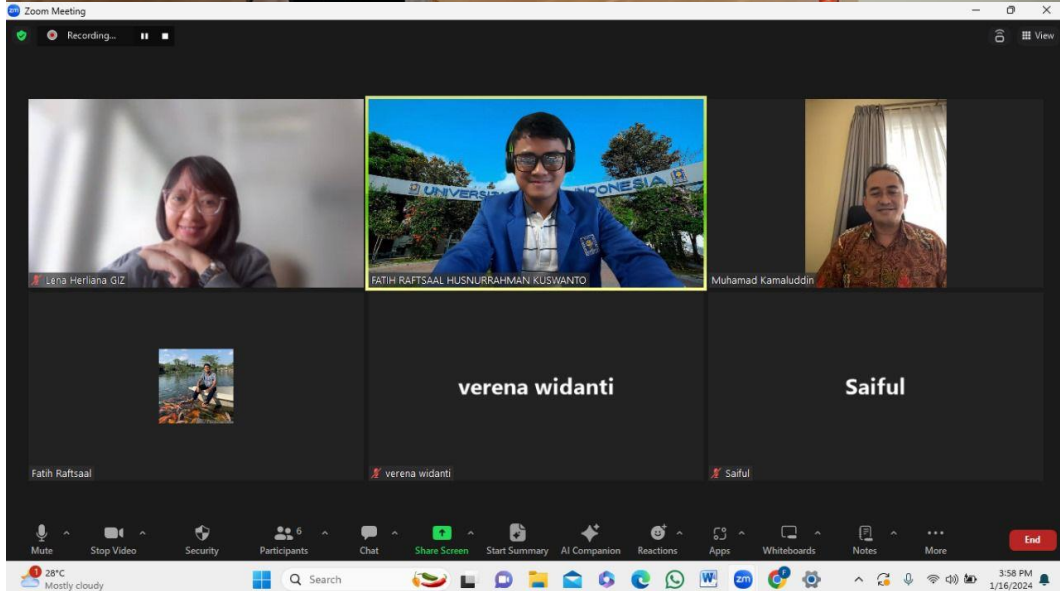
Ayu Henyah Nugrahandiyah, S.IP., M.A.
Nama Supervisor

Tanda Tangan

31 Januari 2024
Tanggal

Salinan: Setelah ditandatangani dan diberi tanggal oleh semua pihak, peserta harus menerima salinan Formulir Persetujuan Partisipasi Riset serta salinan lembar Ringkasan Informasi Riset.

Appendix 6. Research Documentation



Appendix 7. GIZ Interview Results

GENERAL QUESTION

Proyek apa saja yang telah, sedang, dan akan didanai GIZ di Indonesia?

Speaker Muhammad Kamaluddin (National Advisor GIZ)

betul oke oke iya baik jadi mungkin saya ingin menjelaskan cara umum dulu mengenai GIZ ini service provider untuk internal dari pemerintah jerman termasuk salah satunya dengan indonesia dan fokus kami tentunya sebetulnya adalah di teknikal operation dan di sendiri ada beberapa cluster ya jadi karena pendekatannya sekarang adalah pendekatan service and service oleh karenanya sebetulnya strukturnya itu sebenarnya saya kelihatannya double masih double dengan Msteams makannya makannya tadi makanya tadi ininya apanya kameranya bermasalah nih belum belum jadi apa di GIZ kami ada puluhan project sebetulnya ya kalau dijelaskan ya namun intinya yang dikerjakan GIZ untuk utamanya adalah untuk sustainable development dan untuk international category development gitu ya yang dilakukan di indonesia green infrastruktur adalah salah satu cluster untuk di indonesia dan beberapa cluster lainnya seperti resilience nature dan ada beberapa project lainnya yang mungkin agak panjang kalau dijelaskan dan mungkin konteksnya jadi apa ya jadi diluar project GIZ sendiri begitu namun secara umum yang kami lakukan di indonesia adalah untuk ke apa technical Cooperation dan untuk Sustainable development dan international capacity development. Dan di dalam apa green infrastructure initiatives sendiri itu ada beberapa project lagi dek Fatih jadi kalau tadi dua project ya yang di kediri dan surabaya sebetulnya di green infrastructure initiatives ini sendiri kami sudah mengawal ada 16 project ya yang dipromosikan untuk pengembangan infrastruktur hijau untuk menghasilkan infrastruktur hijau dari proses dossier untuk apa inisiasi awalnya yang diusulkan oleh pemerintah indonesia kemudian ada review oleh steering committee dari GII yang dibentuk yang terdiri dari kementerian BMZ di jerman kemudian Kemenko Marves sebagai chair dari steering meeting nya kemudian ada juga memebnya bappenas menteri keuangan kemudian GIZ dan kFw di dalam steering committee dan juga ada kementerian teknis menteri pupr, menteri perhubungan, KLHK dan yang dibawah kemenko perekonomian. 16 project ini terbagi dalam sektor sektor yang tadi sempat tadi apa di sedikit dalam sektor solid waste manajemen atau pengelolaan pengolahan sampah kemudian untuk air limbah untuk air bersih dan juga untuk transportasi massal perkotaan dan apa project-project ini juga sebetulnya awalnya GII ini scope berkembang dari empat provinsi yang sebelumnya yang di set tahun 2019 ya mungkin adik Fatih melihatnya 4 provinsi itu berdasarkan kesepakatan di 2019 kemudian seiring committee memutuskan dalam rapat pertamanya setelah itu dikembangkan menjadi enam provinsi ditambahkan yogyakarta dan juga NTT. Selain 4 provinsi yang tadi sudah disebut dan sekarang yang sudah diselesaikan pra studi kelayakan nya yang sudah sampai tahap pra studi kelayakan itu ada tiga project yaitu tadi sudah disebut ke pengelolaan pengolahan sampah padat di kediri kemudian ada pengolahan air limbah di citarum kemudian juga untuk penyediaan air bersih di bengawan solo ayu dan tadi satu lagi yang untuk surabaya regional rail rapid transit itu bahkan sudah pada tahapan studi kelayakan jadi satu tahapan lebih jauh lagi. Untuk 16 project yang apa sempat dilakukan dossier pengusulan, kemudian ada beberapa yang dalam proses studi kelayakan mungkin nanti bisa

disampaikan secara tertulis supaya bisa dilihat secara utuh begitu ya perjalanan 2019 kemudian implementation agreement dimulai di 2020 kemudian juga ada amandemen implementation agreement di 2023 ini mungkin nanti daftar projectnya bisa disampaikan secara tertulis aja supaya bisa mendapatkan gambarnya yang untuk 16 project yang sempat diproses di GII mungkin Miss Lena ada tambahan atau Pak Syaiful.

Speaker Lena Herliana (National Advisor)

mungkin menambahkan tadi apa namanya dengan disampaikan oleh oleh pak kamal mas Fatih memang dari 16 project tadi sebenarnya itu kita ada beberapa yang bercabang sehingga sebenarnya totalnya awalnya yang masuk untuk di pra FS ada sekitar 18 project ya 18 project yang dimintakan untuk bisa dikerjakan oleh GII namun kemudian ada beberapa mekanisme dimana ke 18 project tadi dikerjakan secara bertahap jadi ada tahap satu, dua, tiga, dan empat yang sudah dikerjakan saat ini ada sekitar dua tahapan tahap 2 dimana tahap 1 ada sekitar lima project dan tahap 2 sekitar empat project, nah ini memang kan apa namanya penyelesaian tiap FS memang membutuhkan waktu karena terkait dengan kesiapan pemerintah daerah setempat dalam melengkapi readiness criteria atau kelengkapan lainnya yang memang di apa namanya diamanatkan oleh kementerian teknis sebagai informasi ke pengerjaan apa namanya project GII ini di tingkat nasional itu kita harus bekerjasama dengan pemerintah teknis dalam hal ini untuk solid waste dan water management itu di bawah PUPR dan untuk itu urban public transport itu dibawah kementerian perhubungan. Masing-masing dari mereka itu memintakan readiness criteria kelengkapan yang harus selesai oleh masingmasing pemerintah daerah karena itulah kemudian penyelesaian Pre Fs mengalami apa namanya yang satu bisa maju cepat yang lainnya mungkin rada sedikit mandek sehingga at the end kita punya saat ini yang sudah selesai untuk studi pra kelayakan itu ada sekitar empat sebenarnya yang yang satu itu itu adalah yang surabaya raya bus rapid transit yang tadi disampaikan oleh pak kamal yang surabaya regional railway lines yang phase 2 ini sebenarnya belum jalan dan yang jalan itu baru phase pertama jadi fase 2 itu pengembangan dari fase pertama jadi ada expanding kalau yang tadinya jalurnya cuma dari mana kemana kemudian expanding di dari mana kemana ini belum nyampe ke tahap kedua sehingga fokus utamanya saat ini adalah di tahap satu yang phase 1 dulu selesai baru kita masih ke tahap 2, kemudian bisa dianggap selesai 4 tadi yang BRT Surabaya, BSA, Citarum, dan TPA Regional Kediri.

Speaker Saiful Ely (National Advisor)

Jadi bisa kebayang kalau satu proyek itu bikin rencana 15/16 pre fs, proyek proyek yang lainnya juga mungkin sekitar segitu. Kesimpulannya adalah proyeknya banyak banget di Indonesia dan seluruh Indonesia, kata kuncinya adlah SDGs itu guide principlenya. Semua proyek pembangunan adalah Sustainability. Ada sector Infrastruktur pun banyak cakupan ada tiga waste water, ada lagi proyek dibidang environment, ada lagi proyek soal digitalisasi, edukasi, vocational education, ada proyek dibidang kesehatan dan macam-macam.

Speaker Muhammad Kamaluddin (National Advisor GIZ)

Jadi kalau di GIZ Indonesia sendiri, ini cluster yang ada sekarang ada GI,

Resilient Nature, Energy Transition, Asean, dan Special Assignment. Dibawah ini ada beberapa lagi, dibawah GI ada beberapa juga tidak hanya GII, ada Eric, ada Indo bus, ada beberapa lagi dan dibawahnya GII sudah disebutkan ada 16-18 dossier yang kami siapkan dan beberapa sudah selesai, pra studi kelayakannya. Memang untuk GII ini adalah suatu rangkaian yang utuh dari kerja sama teknis sampai kerja sama keuangan atau financial corporation. GIZ di kerja sama teknisnya dimulai dari dossier, steering committee, Spons data, kemudian sampai Pra FS, Setelah di sampaikan kepada pemerintahan Indonesia sesuai arahan pemerintahan Indonesia dan mereka sekarang sedang proses dimasukkan ke dalam entri blue book untuk pendanaan pinjaman luar negeri, proses peminjaman luar negeri dan tahapan berikutnya akan masuk ke studi kelayakan/ FS, dan FS sudah masuk ke dalam persiapan kerja sama keuangan atau financial corporation. Ada entitas berikutnya yaitu KFW yang sama sama dari Jerman.

SOCIAL INCLUSIVENESS

PERTANYAAN PERTAMA

Apakah ada peluang GIZ mendukung/mendanai proyek pembangunan GII pemerintah Indonesia di wilayah lain dalam rangka melakukan pemerataan pembangunan? (Is there an opportunity for GIZ to support/fund Green Infrastructure Initiative (GII) development projects of the Indonesian government in other regions to promote more equitable development?)

Speaker Lena Herliana (National Advisor)

Sebenarnya pemilihan provinsi ini dimintakan oleh pemerintahan Indonesia, GIZ perannya hanya memberikan bantuan teknis dalam rangka mendukung pemerintahan Indonesia mencapai tujuan utamanya dalam membangun infrastruktur hijau. GII memiliki makna berketahanan iklim, ramah lingkungan dan rendah carbon. Tiga kategori sebagai GII, dalam konteks ini kami serahkan pada pemerintah Indonesia apakah akan menambah setiap kali ada penambahan kota atau provinsi harus duduk bareng dalam kerja sama bilateral Jerman dan Indonesia.. dimana pemerintah Indonesia mengajukan jika memang dananya available akan disetujui oleh pihak kita yang namanya penambahan provinsi ada penambahan bantuan teknis yang harus kerja sama dengan pemerintah Indonesia. All in kita hanya mangut saja untuk kemajuan dan dukungan pemerintah Indonesia dalam rangka mencapai tujuan nasionalnya.

Speaker Saiful Ely (National Advisor)

Apakah memungkinkan iya, tadi sudah dikasih contoh pertama kita mulai dengan 4 provinsi dan ada penambahan 2, jadi selama ada kebutuhan untuk itu dan diusulkan oleh Partner pemerintah dan disetujui oleh Steering Committee kita dan dananya ada itu adalah salah satu key word yang penting dananya ada bisa ditambahkan dan masih dalam durasi proyeknya.

Speaker Muhammad Kamaluddin (National Advisor GIZ)

Tentunya di setiap kerja sama itu, kita mendengarkan pemerintah Indonesia dan ada frameworknya dari strukturnya, kemudian dari anggarannya dan juga dari timelinenya. Itu ada dalam implementasi pemerintah Indonesia dan GIZ. Untuk provinsi diputuskannya dilevel steering committee, jadi ada mekanisme yang

terdiri dari ketuanya Kemenko Marves dari pemerintahan Indonesia kemudian co-chair adalah pemerintah Jerman dalam hal ini BMZ (pemerintahan perekonomian dan pembangunan), Bappenas, Kemenkeu, GIZ, KfW, dan juga kementerian teknis sebagai Executing Agency (PUPR, KEMENHUB, KLHK, Dan KPPIP. Di Steering Committee itu diusulkan dan memang proses 4 provinsi awal dan 6 provinsi saat ini keputusan di proses pada level steering committee. Apabila kebutuhan dari pemerintah Indonesia untuk menambah jumlah provinsi atau mengusulkan provinsi baru akan mengikuti proses yang sama di entitas yang sama yaitu di steering committee tersebut. Akan diputuskan di level steering committee dan akan melihat pertimbangan Pagu anggaran dan untuk GII ini terbagi dalam dana hibah untuk pra studi kelayakan 9,4 juta euro dan untuk kerja sama keuangannya 2,5 billion euro jadi itu adalah yang tercantum pada kerja sama kedua negara. Dan untuk saat ini perjanjian ini sampai di tahun 2024.

Speaker Saiful Ely (National Advisor)

Tambahan lokasi usulan proyek harus sesuai dengan sector ditentukan, air bersih dan limbah, pengelolaan sampah, dan transportasi perkotaan jadi itu sektornya yang harus diperhitungkan.

PERTANYAAN KEDUA DAN KETIGA

Apakah GIZ berkontribusi dalam pemilihan lokasi proyek? (Does GIZ contribute to the selection of project locations?) dan Bagaimana standar yang ditetapkan oleh GIZ berkaitan lokasi yang dipilih untuk proyek tersebut? (What standards does GIZ establish regarding the selection of project locations?)

Speaker Lena Herliana (National Advisor)

Terkait dengan pemilihan 3 sektor itu ini sebenarnya diawali perjanjian Indonesia Jerman 2019 pada saat GII ini disepakati. Priority sector yang dipilih oleh pemerintah Indonesia kemudian di setuju oleh pemerintah Jerman itu adalah 3 solid waste manajemen, water management, public transportation di awalnya sudah disetujui sector prioritas dalam rangka membangun infrastruktur hijau di Indonesia. Terdapat criteria yang sudah di set up oleh Kemenko Marves walaupun in discussion dengan GIZ, GIZ tidak dalam posisi menentukan tapi melihat reason by that criteria. Secara general kita bisa melihat prioritas nasional kita didalam RPJMN dan itu kesesuaian dengan national prioritas kita dengan kementerian teknis.

Speaker Saiful Ely (National Advisor)

Secara umum ini ada kriteria project locations disetujui bersama di steering committee, salah satu kriterianya adalah political commitment dan leadership dari pemerintah daerahnya. Harus tercermin didalam rencana jangka menengahnya mereka, jadi jangka menengahnya provinsi, kab, kota yang terlibat. Rencana pembangunan jangka menengahnya Prov, Kab, dan Kota harus mengacu pada rencana pembangunan nasional. Sudah ada proyek ideas mengenai concept proyek atau studi yang pernah dilakukan dan sudah disubmit ke kemenko marves dan bappenas. Jadi itu terkait dengan kriteria yang kedua sudah ada proyek infrastructure yang existing atau konsep proyek infrastruktur di dalam 3 sektor

yang tadi itu yaitu eligible sector. Dan juga kriteria tentang fiscal capacity masing2 daerah. Tidak saja dilevel provinsi tapi juga di level kota dan kabupaten, karena pada akhirnya mereka yang akan memelihara, mengoperasikan infrastruktur yang akan dibangun jadi kita membuat studinya, pembuatannya yang akan didanai oleh KfW melalui pinjaman yang disalurkan kepada pemerintah Indonesia dan pemerintah pusat akan membangun fasilitas itu melalui pinjaman dari KfW dan selanjutnya akan diteruskan ke pemerintah daerah. Pemerintah daerah tugasnya memelihara dan mengoperasikan, merawat fasilitas yang akan dibangun. Capacity Fiscal harus bagus, kalau melihat kategorinya tinggi, sedang, dan rendah dapat dilihat di websitenya Kemenkeu Direktorat jendral perimbangan keuangan. Kriteria selanjutnya provinsi yang diusulkan kemenko marves dan Bappenas, komitmen untuk berpartisipasi dengan Green Infrastructure Initiatives mereka harus submit komitmen surat minat dalam partisipasi proyek GII dan kriteria yang lain harus dipenuhi dahulu, semuanya harus mereka penuhi bersama-sama dan dipilih oleh Steering Committee. Dari kriteria kita mendapatkan 6 provinsi.

Speaker Lena Herliana (National Advisor)

Penambahan, key partnernya GIZ ialah Kemenko Marves dan Bappenas. Untuk pemilihan lokasi yaitu Bappenas dan Kemenko Marves. Key partner kita adalah kemenko marves tetapi permanent member dari steering committee ada juga Bappenas, dua institusi sangat berperan penting dalam project ini.

PERTANYAAN KEEMPAT

Apakah GIZ menetapkan standar proses pembangunan yang harus dilakukan oleh pemerintah Indonesia? Bagaimana strategi GIZ agar pembangunan GII yang didanai tidak berdampak negatif pada masyarakat rentan? (*Does GIZ set standards for the development process to be undertaken by the Indonesian government? What strategies does GIZ employ to ensure that GII development funded by them does not have negative impacts on vulnerable communities?*)

Speaker Saiful Ely (National Advisor)

Untuk semua sector proyek GII itu, GII punya beberapa kriteria atau standar yang harus dipenuhi jadi, proyek yang akan dibantu oleh GII atau yang di purpose oleh pemerintah Pusat, Provinsi, Kabupaten, atau Kota harus comply atau mengikuti kriteria yang ditetapkan oleh GII termasuk didalamnya kriteria GII, terdapat 3 kriteria utama mencakup juga masyarakat rentan yang dimaksud tadi. Kriteria pertama itu Conformity, yang kedua readiness criteria, invest stability. Ketiga kriteria ini memiliki sub kriteria, jadi dibawahnya conformity itu harus environmental friendly, berketahanan iklim, rendah karbon, dan inclusivity. Inclusivity ini yang akan berhubungan dengan masyarakat rentan yang tadi. Sub kriteria yang kedua yaitu Kesesuaian dengan kebijakan pembangunan, harus sesuai kebijakan pembangunan, prioritas pembangunan, tujuan pembangunan di wilayah masing-masing maupun secara nasional. Yang kedua kesiapan dari pemerintah daerahnya tersendiri project proponent yang mengusulkan proyek tersebut. Yang ketiga adalah kesiapan dari teknologi yang di purpose nantinya didalam Pre-Feasibility jadi dimasing-masing sector air limbah, air, transport, dan

sampah ada aplikasi penggunaan atau utilization teknologi untuk masing-masing sector yang berhubungan. Yang ketiga Invest Stability itu maksudnya projectnya harus memiliki strategic value, strategic value harus berhubungan dengan tujuan pembangunan dan harus memberikan benefit kepada masyarakat banyak. Secara ekonomi harus memberikan peningkatan ekonomi di wilayah tersebut dan juga harus melihat sub criteria resiko (risk) jadi ada dua poin dalam invest stability yaitu strategic value dan resiko. Resikonya harus dilihat juga. Itu standar atau kriteria umum dalam semua proyek.

Kriteria untuk Green Infrastrukturnya yaitu Environmental Friendly, Climate Resilience, and low carbon. Pada saat penyiapan proyek mulai dari konsep atau apapun dokumen yang dibutuhkan pre feasibility. Proyek tersebut harus menunjukkan harus sesuai dan sudah menghitung kriteria ini semua. Dengan sendirinya ini akan mendasari proses pembangunan yang secara fisik itu dengan sendirinya akan menggaet bahwa proyek ini harus tidak merugikan masyarakat rentan misalnya nanti pada saat desain proyeknya.

Yang berhubungan dengan pertanyaan kedua ini, sebenarnya adalah hal yang standar bahwa didalam semua proyek infrastruktur atau proyek lainnya harus ada namanya assessment atau penilaian tentang environmental and social safeguards. Itu yang harus dilakukan dalam tahap perencanaan proyek nanti didalam laporan pre Feasibility harus memperlihatkan hasilnya bahwa proyek ini secara lingkungan atau sosial memang layak. Kalau masyarakat rentannya memang melihat aspek sosialnya, GII sendiri atau GIZ tidak mempunyai standar environmental and social safeguards punya GIZ lebih mengikuti standar pemerintah Indonesia atau donornya atau standarnya world bank. Biasanya donor donor organisasi semacam GIZ tidak punya environmental and social safeguardsnya sendiri biasanya mengacu kepada environmentnya world bank. Kalau untuk standarnya pemerintah Indonesia kita tahu adalah AMDAL. Dan karena proyek GII ini pada saat implementasinya akan dibiayai oleh pinjaman dari KfW jadi kita juga mengacu pada standarnya KfW dari dalam proyek GII ini mengacu pada 2 standar yaitu pemerintah Indonesia (AMDAL) dan ada standarnya KfW jadi kalau didalam laporan pre fs jadi ada namanya dibagian assessment lingkungan dan sosialnya itu ada yang namanya amdal screening dan ada namanya KfW screening. Jadi harus dilakukan assessment pada dua standar tersebut bisa dilihat hasilnya apa dalam kasus proyek GII. Kalau misalnya tidak ada donor finansialnya seperti KfW biasanya GIZ mengacu pada world bank biasanya mengacu pada environmental and social framework didalam ESF ini ada 10 standar environmental and social standar harus dipenuhi oleh peminjaman dalam hal ini Pemerintah Indonesia. Itu semua harus dilakukan ada bagian tidak hanya masyarakat rentan atau marginalize community misalnya lokasinya berdekatan atau bau atau scavenger (pemulung) dengan adanya pembangunan ini akan kehilangan mata pencaharian itu harus ada assesmentnya didalam AMDAL, hampir disemua standar yang dipakai itu ada environmental and sosialnya. Jadi intinya, apapun standar yang dipakai harus dilakukan assessment terhadap lingkungan dan terhadap masalah sosial, masalah sosial ini harus juga mencakup tentang gender and equality itu harus dilakukan assessment itu.

Speaker Muhammad Kamaluddin (National Advisor GIZ)

Beberapa yang spesifik aja, yang sudah dilakukan didalam pra studi kelayakan contohnya TPA Regional Kediri secara umum saja yang sudah dicantumkan di Kediri. Didalamnya sudah ada proyeksi dalam dampak sosial positif peningkatan kualitas udara, mengurangi resiko banjir, dan kemudian peningkatan kualitas hidup. Dampak kepada warga rentan ada secara umum misalkan dampak kepada para pemulung yang ada diklotok dan sekoto, walaupun nanti dampak kepada yang pembebasan lahan itu akan dipertimbangkan di tahapan berikutnya. Kemudian target untuk kesetaraan, seperti kesetaraan gender dan social inclusion itu juga ada beberapa data di studi kelayakan bahwa mayoritas pengelolaan sampah rumah tangga saat ini dilakukan oleh perempuan dan proyek di Kediri ini akan menemukan resiko untuk tingkat kebutuhan penanganan sampah nya nanti jadi secara spesifik aspek tadi itu ada yang sudah di cantumkan didalam pra studi kelayakan untuk proyek kami dan standar itu sudah diterapkan.

Speaker Lena Herliana (National Advisor)

Hanya menegaskan saja memang benar sebagaimana disampaikan oleh rekan kami, sejak perencanaan kita sudah meminta didalam studi kelayakan ini untuk telah mengidentifikasi factor-faktor tadi selama ini pembangunan di Indonesia so far berdasarkan data atau penelitian sebelumnya itu belum memasukkan gender sebagai bagian indicator didalam perencanaan pembangunan. Sehingga yang membuat kita beda dengan pembangunan lain adalah dengan memasukkan gender issues ini didalam kegiatan gii.

PERTANYAAN KELIMA

Apakah ada transfer IPTEK dari GIZ ke Indonesia dalam pembangunan proyek untuk pemerintah Indonesia dan pemerintah daerah dalam rangka memastikan proyek tersebut berkelanjutan? (*Is there a technology transfer from GIZ to Indonesia in the development of projects for the Indonesian government and local governments to ensure the sustainability of the projects?*)

Speaker Saiful Ely (National Advisor)

Transfer teknologi itu selalu dimungkinkan, contohnya untuk solid waste untuk sector pengelolaan sampah ada beberapa teknologi yang bisa diaplikasikan untuk meningkatkan kinerja pengelolaan sampah dalam rangka mengurangi sampah secara total. itu teknologi untuk pemrosesan atau pengolahan sampah jadi sudah terdapat banyak yang tersedia, transfer teknologi dimungkinkan dalam proyek gii ada satu tahap didalam penyusunan pra-fs didalamnya ada tahapan assessment teknologi yang akan digunakan, tidak hanya teknologi tetapi ada kelayakan proyeknya termasuk didalamnya aplikasi teknologi yang bisa diaplikasikan didaerah tersebut. pertimbangannya macem-macem dari teknologinya sendiri, efisiensi, efektivitas, lokasi, contohnya adalah untuk pengolahan sampah ada rdf, black soldier fly (bsf) itu nama teknologi untuk mengkonversi sampah organic menjadi animal fit atau pakan ternak. rdf dipakai untuk konversi sampah menjadi bahan bakar untuk co-firing, tambahan bahan bakar untuk pembakaran biasanya dipabrik semen atau dipembangkit tenaga listrik. daripada menggunakan batu bara, bahan bakar pembakarannya dipakai berdasarkan hasil konversi dari sampah tadi. secara teknologi terbuka apapun yang dibutuhkan atau yang bisa ada

beberapa hal yang harus diperhitungkan biaya investasinya, biaya operasionalnya, efektivitasnya, kelayakannya dengan lokasi setempat. jadi intinya adalah giz hanya memfasilitasi proyek gii studi atau assessment tentang pre-fs kita fasilitasi. didalam pra-fs itu bisa dipilih nantinya teknologi yang akan digunakan dan itu yang harus disepakati bersama, harus mendapatkan masukkan tidak saja dari pemerintah pusat dalam hal ini biasanya dikoordinir pupr untuk solid waste management atau bappenas sendiri tentang teknologi yang akan digunakan ataupun juga dari pemerintah daerahnya dengan melihat factor-faktor tadi biaya, manfaatnya, kecocokannya semua diperhitungkan. ada satu tahapan di pre-fs itu namanya analisa multi criteria itu yang melihat berdasarkan analisa tersebut teknologi diputuskan dan bisa macam-macam teknologi yang dipilih. giz sendiri tidak secara khusus membawa teknologi tapi memfasilitasi teknologi yang dipilih oleh pemerintah indonesia atau pemerintah daerah.

Speaker Kamal

Bahwa ini kan masih ditahapan pra studi kelayakan dan ada beberapa komponen termasuk di multi criteria analysis, teknologi yang secara garis besar akan digunakan tetapi akan ada tahapan berikutnya lagi untuk studi kelayakannya istilahnya detail engineering desain. Sebelum masuk ke dalam perjanjian implementasi biasanya komponennya bisa dibagi lagi untuk transfer teknologi ini sangat memungkinkan dan itu harus dilihat lebih detail ke masing-masing konten dan masing-masing komponennya bisa dipersiapkan solusinya untuk implementasi local content

Speaker Saiful

Tambahan soal local content, berdasarkan permintaan dari pemerintah Indonesia apapun teknologi yang dipilih itu. Local contentnya itu harus tinggi dalam teknologi tersebut. Kalau soal transfer teknologi saya rasa tidak hanya teknologinya sendiri didalam pengelolaan sampah itu misalnya tetapi juga tentang peningkatan kapasitas orang-orangnya. Jadi di sector sampah, air juga bisa diterapkan SCADA itu teknologi untuk monitoring dipakai pada control room di instalasi pengelolaan air, atau pengelolaan air limbah atau di monitoring room untuk di satu fasilitas pengelolaan sampah. Pengelolaan sampah sendiri ada teknologinya terus peningkatan kapasitas operatornya mungkin pakai SCADA atau yang sejenis maupun kapasitas teknis dan orangnya juga.

Speaker Lena

Jadi mungkin merangkumkan saja hakikat GIZ hanya memberikan bantuan teknis jadi pemahaman IPTEK disini bukan memahami konvensional iptek tetapi lebih kearah kita memberikan bantuan teknis untuk memberikan semacam best practices dalam teknologi apa yang misalkan di sector sampah itu yang saat ini berkembang dan bisa membantu penanggulangan pengelolaan sampah. Peran GIZ memberikan masukkan atau memfasilitasi tapi kami tidak memaksakan teknologi manapun. Kami akan memberikan keleluasaan kepada pemerintah Indonesia untuk memilih dari sekian banyak practices yang ada. Jadi jangan terdapat kesan bahwa jerman sudah dibantu dan teknologi jerman yang dipilih kita tidak dalam posisi itu. Semua best practices mulai dari Europe mau dari manapun itu yang terbaik akan kita sampaikan dan jika pemerintah Indonesia melakukan

pemilihan ke negara lain dipersilahkan. Jadi kita hanya ingin memastikan yang terbaik yang bisa diberikan dengan bantuan teknis.

PERTANYAAN KEENAM

Di negara mana saja GIZ memberikan bantuan dana untuk pembangunan Green Infrastructure? (*In which countries does GIZ provide financial assistance for Green Infrastructure development?*)

Speaker Kamal

Sebetulnya Green Infrastructure definisinya sangat luas dan implementasinya berbeda-beda di setiap negara tergantung dari kebutuhan masing-masing negara. Ada dua highlight di negara lain yang pertama itu Green Infrastructure di Africa Union dan peran GIZ memberikan technical advisory, technical cooperation ke African Union Commissions.

Speaker Lena

Cuma ingin memastikan saja agar tidak salah paham, Green Infrastructure Initiatives hanya untuk unqiqly kerja sama pemerintah Indonesia dan Jerman kalo GII tapi jika bicara tentang Green Infrastructure itu bisa juga memang dilakukan oleh negara lain itu bukan unique nya untuk Indonesia tapi kalo bertanya tentang GII ini adalah kerjasama bilateral dengan pemerintah Indonesia dan pemerintah Jerman hanya ini yang ada. Kalo Green Infrastructure ya salah satunya Pak Kamal ada beberapa di afrika sana, dan ada begitu banyak yang mungkin kami juga tidak bisa follow up karena di GIZ sendiri saja sudah terbilang cukup banyak project yang kami pun tidak begitu hafal, jika dimintakan untuk list ada beberapa project, fokusnya kemana itu aja kami tidak begitu paham, karena kalau kita bicara yang disampaikan oleh Pak Kamal, kita ada namanya Green Infrastructure Cluster. Di mana didalamnya pun kita ada GII yang kita kerjakan technical cooperation dengan nama projectnya GID, Sutri Nama dan Indo Bus, Urban Act, dan masih banyak yang lain. Banyak sekali turunan jadi untuk topik GI banyak tapi untuk Green Infrastructure Initiatives hanya untuk di Indonesia.

ENVIRONMENTAL INCLUSIVENESS

PERTANYAAN PERTAMA

Bagaimana strategi GIZ untuk memastikan proyek GII yang didanai dapat berkontribusi untuk mitigasi dan mengurangi climate change, khususnya seperti TPST yang justru berpotensi memproduksi gas metana? (*What is GIZ's strategy to ensure that GII projects funded by them contribute to the mitigation and reduction of climate change, especially projects like Final Disposal Sites (TPST) that have the potential to produce methane gas?*)

Speaker Syaiful

Kalau untuk mitigasi climate change itu kalo kita mengurangi, Contohnya solid waste management sector persampahan, contributor tertinggi GHG Emission diatas 10 %, kuncinya ada prinsip karena banyaknya sampah yang tidak terkelola dan terproses, menghasilkan gas metana dan lindi. Jadi kuncinya adalah mengurangi sampah akan mengurangi Gas Rumah Kaca itu dalam mitigasi climate change. Didalam pertanyaan ini disebutkan TPST itu beda dengan TPA.

TPA sebenarnya ialah tempat pemrosesan Akhir bukan tempat pembuangan akhir. Ada proses yang dilakukan di TPA, makanya ada yang namanya teknologi sanitary landfills, Controlled landfill, dan idealnya yang paling tinggi adalah kalau untuk TPA itu Sanitary Landfills. Yang kebanyakan terjadi di Indonesia dalam prakteknya adalah tempat pembuangan biasa tidak diproses apa-apa. Salah satu poin penting dari itu adalah TPA atau TPST nya sendiri sebenarnya sudah dibangun sesuai standar yang ada tapi praktiknya selalu karena kekurangan dana atau kapasitas SDM jadi tidak dilakukan sesuai dengan teknologi yang dipakai. Kalau untuk TPST nya sendiri sesuai dengan pertanyaan itu ada kebijakan baru dari pemerintah Indonesia yang fokusnya adalah meningkatkan jumlah sampah yang diproses dan mengurangi residu sampah. Jadi sampah yang masuk ke TPA itu biasanya idealnya adalah residu sampah, kalau dengan rencana jangka panjang terbaru nantinya tujuan pemerintah Indonesia adalah memproses 90% dari timbulan sampah dan menghasilkan 10% residu sampah yang akan dibuang ke TPA, tapi TPA sendiri akan diganti namanya menjadi LUR atau Lahan Urug Residu atau residu landfills. Sementara TPST sendiri kapasitasnya akan ditingkatkan, TPST masih menjadi prioritasnya pemerintah karena disitu sampah diolah, pengolahan terbesar itu terjadi di TPST atau TPS3R. Dalam kehidupan sehari-hari ada yang namanya TPS, TPS3R, TPST, TPA, dan Stasiun peralihan antara. Jadi sampah paling banyak diolah di TPST atau TPS3R. kedua hal ini, menjadi prioritasnya pemerintah Indonesia atau daerah. Didalam Pre-Fs GII untuk soal persampahan itu desainnya adalah TPST terus nantinya ditargetkan hanya akan menghasilkan sedikit residu hanya 10% yang masuk ke LUR di tahun 2045. Jadi pre-fs yang dibikin saat ini sudah memikirkan hal itu, bahwa di tahun 2045 diharapkan residu yang masuk ke TPA hanya 10%. Makin banyak nya jumlah sampah yang diproses, itu artinya makin sedikit gas rumah kaca yang dihasilkan disitu hubungannya dan juga pemrosesan TPST menggunakan teknologi yang akan dipilih oleh pemerintah daerah atau pemerintah Indonesia mengolah sampah untuk menjadi bahan bakar pabrik semen, untuk PLTU, untuk pakan ternak bisa dipilih untuk teknologinya. Sebagian besar sampah akan diolah disitu dan diproses disitu supaya mengurangi gas metana dengan makin sedikitnya sampah. Akan berkontribusi pada gas rumah kaca. Jadi koperasinya perlu ditingkatkan, kapasitas operatornya perlu ditingkatkan supaya pengelolaannya benar sesuai dengan kaidah yang berlaku untuk itu. Dan satu lagi memastikan kontribusi mitigasi dan mengurangi climate change itu juga desainnya yang kita lakukan sesuai dengan kriteria GI yang dimaksud tadi yaitu Environmental Friendly, Climate Resilience dan yang ketiga low carbon. Ketiga kriteria itu harus bisa di aplikasikan didalam desain pre-fs yang kita buat jadi misalnya untuk environmental friendly misalnya Leachate Treatment harus ada plan yang baik supaya bisa mengurangi pencemaran lingkungan, lindi itu harusnya diproses dulu nanti dibuang ke lingkungan. TPA itu harus mengikuti teknologi standar sanitary landfills dan ada layer layernya. Dan juga resources recovery TPST atau TPS3R ada beberapa sampah yang dapat di recycle bisa dipilah, untuk digunakan kembali termasuk dalam environmental friendly. Dalam climate resilience seminimal mungkin terpengaruh dari perubahan iklim misalnya jadi banjir jadi lokasinya harus diperhitungkan meminimalkan lokasi dari perubahan iklim dengan teknologi yang sesuai, terus low carbon juga misalnya kita bisa menggunakan solar panel untuk listrik, gas methane yang dihasilkan digunakan lagi menjadi

listrik untuk lokasi tersebut. Beberapa contoh dari penerapan kriteria GI dalam solid waste management. Kalo kita bilang TPST berpotensi menghasilkan gas metana memang benar semua tempat pembuangan sampah, kalo prosedur pemrosesan sampah tidak dilakukan dengan benar. diharapkan dilakukan dengan benar, dengan fasilitas yang ada yang improve dengan teknologi yang dipakai diharapkan jumlah sampah dapat dikurangi dan dengan sendirinya akan mengurangi emisi gas rumah kaca.

Speaker Kamal

Dari sisi end to end, yang disampaikan Pak saiful tadi.

Speaker Saiful

Tambahan dari saya, mungkin kalau kita ingin bicara soal itu kita pastikan salah satunya adalah nomenclature yang kita pakai atau istilah yang kita pakai istilah yang benar, kita bisa melihat di UU Persampahan atau diperaturan pemerintah, atau peraturan PUPR, mengenai persampahan bisa dilihat disitu apa saja infrastruktur yang tipikal atau fasilitas pengelolaan sampah di Indonesia itu apa saja namanya apa dan yang benarnya apa, fungsinya apa. Orang selalu bilang TPA itu tempat pembuangan akhir, padahal itu tempat pemrosesan akhir jadi ada proses yang harus dilalui di TPA itu tapi karena kita mikirnya tempat pembuangan datang, kemudian bawa sampah, terus dibuang, yang terjadi environmental hazard.

Speaker Lena

Jadi gini, ada sebuah GIZ untuk memfasilitasi apa yang terbaik berdasarkan best practices international sehingga apa yang dipilih oleh pemerintah Indonesia itu. Take into account all the things on variable yang harus di assessment sebelum kita melakukan pembangunan infrastructure seperti untuk pembangunan TPA tadi. Ada salah satu kasus kemudian, pemerintah daerah udah agree side nya disini, pemerintah nasional sudah agree decides nya disini, tapi kemudian ini pun kita challenges, dalam artian dari best practices nampaknya ini tidak dimungkinkan gitu loh. Kembali lagi bukan kita ingin mempengaruhi tapi memberikan yang terbaik untuk pemerintah Indonesia, jadi pemesan **dol/tool**. Kami menganggap lokasi ini tu dekat dengan pemukiman sehingga ini akan berdampak kepada masyarakat sekitar. Tapi pemerintah daerah/pemerintah pusat mengatakan is oke karena sudah melakukan konsultasi public, nah ini yang kita challenge kembali kita tidak mau, kita dianggapnya memberikan bantuan teknis tetapi tidak juga berusaha mengingatkan partner kita tentang hal-hal yang harus perhatian bersama. Jadi even tho, itu mungkin sesuai dengan kriteria, reduce criteria dari pemerintah pusat atau pemerintah daerah tetap kita akan balik lagi dengan best practices system announced sehingga kita inginkan apa yang kita berikan bantuan teknis benar akan memberikan manfaat bukan hanya sekedar lip services tapi at the end pada saat pembangunannya malah, nanti akan memberikan pengaruh atau image buruk ke kitanya. Jangan sampai itu terjadi, karena itu tidak ingin terjadi.

PERTANYAAN KEDUA

Bagaimana strategi GIZ untuk memastikan proyek GII yang didanai dapat menciptakan keadilan pembangunan, dalam artian tidak ada komunitas

masyarakat tertentu yang terdampak? (*What is GIZ's strategy to ensure that GII projects funded by them create development equity, meaning no specific community is disproportionately affected?*)

Speaker Lena

ya mungkin saya bisa menambahkan sebagai mana tadi setelah disampaikan oleh pak saiful kita ada yang namanya juga safe guard untuk memang Social Safe Guard dan salah satu yang tadi kami sampaikan juga kita harus into account into the preparation from the first planning preparation. jadi, itu usaha kita untuk mengcapture inclusivity beserta projectnya GII. mungkin itu yang bisa saya sampaikan. engga harus dijelaskan lagi ya, tadi sudah panjang lebar dijelaskan oleh pak Saiful

PERTANYAAN KETIGA

Bagaimana infrastruktur hijau yang diimplementasikan oleh GIZ dapat berkontribusi pada pembangunan kota yang berkelanjutan? (*How can the green infrastructure implemented by GIZ contribute to the development of sustainable cities?*)

Speaker Lena

mungkin saya bantu jawab dulu ya, untuk yang public transport ini salah satu contoh yang mungkin bisa saya sampaikan untuk rencana pembangunan semarang BRT walaupun semarang BRT tidak termasuk dalam GII tetapi we are supported as well. saat ini sedang dilakukan analisis environmental social impact analysis. salah satunya itu adalah dengan banyaknya sarana dan prasarana di tempat pemberhentian BRT pembangunannya. Nah salah satu yang di analisa adalah pembuatan WC di tempat penampungannya nah itu juga keliatannya kecil ya tapi itu sangat sangat krusial karena kita kan tidak ingin pencemaran dari pembuangan limbahnya itu masuk ke dalam tanah kemudian mencemari, itu ada teknologi khusus juga yang kami tawarkan dan bagaimana treatment yang harus kami persiapkan sehingga setiap kali bus stop tadi kita desain dengan adanya toilet tadi tanpa harus menyebabkan penambahan pencemaran lingkungan itu salah satunya saja salah satu contoh dimana kami juga mempertimbangkan hal tersebut dan pembangunan saat ini misalkan yang saat ini terjadi adalah untuk semarang yang dengan kota kecil kami kan, semarang kota kecil atau surabaya lah yang inginnya adanya tidak adanya pemotongan pohon di tengah-tengah yakan. Nah ini ada beberapa desain yang kami sampaikan kepada pemerintah daerah tentang beberapa alternatif pembangunan BRT station ini seperti apa sehingga kita tidak harus mengcuting down pohon. Jadi secara desain juga kami perhitungkan jadi jangan sampai ada pembangunan baru ini malah menambah CO2 bukannya malah mengurangi CO2. Jadi dari tahap desain perencanaan awal itu sudah kami perkirakan dan kami putuskan kami diskusikan tidak hanya sebagai bagian dari bantuan teknis tapi juga bagian kami untuk berdiskusi dengan pemerintah daerah setempat dan masyarakat setempat karena pada saat pembangunan ini kita gak cuma bicara bekerja dengan dinas perhubungan tapi dengan dinas-dinas terkait. tadi yang bicara dengan itu kita harus berhubungan dengan dinas PUPR juga dengan lingkungan juga kan kita taruh toilet di stasiun tadi. mungkin itu yang bisa saya sampaikan .

Speaker Kamal

saya tidak ada tambahan, tadi sudah cukup jelas.

Speaker Saiful

ini tadi pertanyaannya tentang kota yang berkelanjutan ya? pokoknya prinsipnya adalah kalo kota yang kita liat di websitenya SDGs itu kota yang berkelanjutan itu harus green secara sustainability memperhitungkan green sustainability social sustainability dan economies sustainability dengan menerapkan kriteria dan itu semuanya ketiga hal itu mencakup di dalam kriterianya proyek GII seperti yang kita sebut tadi. Ada green infrastrukturnya ada kriteria inclusivitynya yang berkaitan dengan social sustainability dan ada juga kriteria yang berkaitan dengan economy sustainability. Jadi, dengan penerapan kriteria yang tadi GII itu diharapkan kita dapat ensure atau enable kota yang berkelanjutan untuk pembangunan kota yang berkelanjutan. itu saja terimakasih.

PERTANYAAN KEEMPAT

Bagaimana strategi monitoring dan evaluasi proyek yang dilakukan oleh GIZ? (What is the monitoring and evaluation strategy employed by GIZ for their projects?)

Speaker Kamal

mungkin mba lena dulu atau

Speaker Lena

dari saya cukup ya yang tadi disampaikan pak Saiful

Speaker Saiful

iya betul sih, saya rasa juga udah cukup ya gaada lagi

PERTANYAAN KELIMA

Bagaimana strategi GIZ dalam memastikan pemerintah Indonesia melibatkan masyarakat atau concerned stakeholder dalam proses decision making, proses monitoring, dan proses studi prakelayakan dan studi kelayakan? (What is GIZ's strategy to ensure that the Indonesian government involves the community or concerned stakeholders in the decision-making process, monitoring process, and in the pre-feasibility and feasibility study processes?)

Speaker Saiful

mungkin saya mulai dulu, gini ya soal masyarakat yang terdampak misalnya pembangunan apapun atau infrastruktur apapun untuk masyarakat yang terdampak dan mereka harus dipindahkan itu ada yang namanya sebagai bagian dari environmental and social safeguards itu ada yang namanya Land Acquisition and Resettlement Action Plan (LARAP) (1:22:02) itu bila ada masyarakat yang terdampak dan harus dipindahkan itu harus disebutkan di dalam, LARAP itu harus dilakukan gitu untuk kayaknya hampir semua proyek infrastruktur LARAP itu haru dilakukan karena biasanya selalu ada masyarakat yang terdampak entah itu relokasi dari mulai terdampak seperti yang disebutkan tadi ada bau mulai dari yang seperti itu sampai terdampaknya mereka harus pindah ke rumah dan segala

macam harus ada ganti rugi itu harus dilakukan semuanya dan GIZ itu kita hanya memfasilitasi pembuatan pre FS LARAPnya itu atau environmental social safeguards harus ada di dalam pre FS nya. Tapi konsultasi publik itu harus dilakukan tidak hanya dalam proses pembuatan ptr FS nya tapi juga di dalam asesmen mengenai lingkungannya sendiri. Kalau misalnya kita liat di AMDAL definisi tentang AMDAL prosedur-prosedurnya AMDAL itu harus ada konsultasi publik mulai dari di awal pengumuman dan konsultasi publik sampai di tahap akhir juga harus di umumkan dan di konsultasikan dengan publik, ya itu untuk mendapatkan masukan dari mereka soal dampak yang ditimbulkan dari proyek ini ke mereka dan bagaimana kesepakatan bersamanya gimana dan itu harus di sudutkan karena AMDAL itu kan harus disetujui kan AMDAL itu nanti hasil akhirnya kayak semacam izin lingkungan yang akan dikeluarkan sebagai apa ya istilahnya dia itu semacam layak atau tidak layak secara lingkungan maupun sosial dan itu harus dilakukan semua jadi dalam proses penyiapan pre FS kita itu konsultasi dengan pemerintah pasti pemerintah pusat, pemerintah daerah karena kan proyeknya proyek mereka dan juga dengan publik atau masyarakat setempat itu juga dilakukan gitu untuk menampung masukan mereka dan untuk segala permasalahan yang berpotensi ada di wilayah tersebut. Jadi, kalo pertanyaannya bagaimana strategi GIZ yaitu tadi harus memastikan bahwa AMDALnya dilakukan dengan baik, AMDALnya harus dilakukan satu, yang kedua dilakukan dengan baik dan semua tahapan di AMDAL itu harus dilakukan gitu. Ini contohnya AMDAL gitu tapi bisa AMDAL bisa yang world bank bisa yang KfW itu semuanya biasanya intinya sama gitu di dalamnya tuh ada proses konsultasi dengan masyarakat setempat itu ada dan itu harus dilakukan.

Speaker Lena

Kalo boleh saya menambahkan, jadi gini mas Fatih di project GII ini itu kita ada Rencana Strategis tidak hanya di tingkat nasional tapi juga ada di tingkat pemerintah provinsi. Nah masing-masing kita memiliki tugas untuk memastikan bahwa tujuan dari project GII ini bisa mencapai sebagaimana di sepakati yaitu infrastructure yang green. Nah infrastructure yang green itu kan tidak mungkin kita melupakan committe as part of that stakeholders nah ini yang kemudian kita bantu untuk menjaga atau menggawangi kegiatan ini di masing-masing level baik di tingkat nasional ataupun provinsi jadi kebanyakan kami sudah memberikan bantuan tertulis tetapi berusaha mengingatkan kembali agar masing-masing itu tetap di koridornya bahwa ini adalah infrastructure yang green yang harus bertahan dengan iklim, ramah lingkungan dan juga rendah karbon. Jadi apapun itu semuanya harus ada disana. Nah sebagaimana yang tadi disampaikan oleh pak saiful bahwa analisa AMDAL dan segalanya sudah harus ada di pre FSnya dan juga sudah harus ada teridentifikasi solusinya seperti apa yang kemudian akan di dalam lebih lanjut di dalam full study nya nanti di full kelayakan study nya dan sebagaimana Mas Fatih pahami jika kita bicara tentang full study itu ada kriteria kelengkapan lainnya yang akan di syartkan oleh peneliti Indonesia sendiri di masing-masing kementerian teknis. Dalam hal ini misalkan di kementerian perhubungan sendiri mereka ada yang namanya readiness criteria untuk transportasi massal dimana salah satu yang harus dilengkapi disana sebagai salah satu prasyarat bahwa project ini memang benar layak adalah mereka harus mengidentifikasi LARAP, pre LARAP dan juga AMDAL asesmennya tadi disana

kemudian apa solusinya, karena kalo itu tidak ada BAPPENAS sebagai gawang yang akan melanjutkan project proposal tadi ke dalam pembangunan 5 tahunan itu tidak akan dengan mudah menyetujui. Itu mungkin yang bisa saya sampaikan, terimakasih.

RELATIONAL INCLUSIVENESS PERTANYAAN PERTAMA

Apakah menurut GIZ, proyek pembangunan yang didanai di Indonesia sudah sesuai dengan prinsip SDGs ataupun konvensi internasional yang lain? (*According to GIZ, do the development projects funded in Indonesia align with the principles of the Sustainable Development Goals (SDGs) or other international conventions?*)

Speaker Lena

mungkin hanya memberikan penegasan aja mungkin kalo saya boleh menambahkan pak kamal. Jadi untuk ini backgroundnya adalah Indonesia telah menjadi negara yang sangat konsisten untuk pencapaian target SDGs. Selain itu, pemerintah indonesia juga turut menandatangani berbagai konferensi internasional seperti paris agreement dll. Kita balik lagi ke posisi GIZ adalah memberi bantuan teknis untuk mendukung pemerintah Indonesia mencapai target-target tersebut melalui fasilitasi bantuan teknis tadi di dalam kerangka green infrastructure initiative. Salah satunya adalah dengan key ini diharapkan pencapaian SDGs dan pencapaian penurunan emisi rumah kaca itu bisa tercapai. Nah, walaupun ini tidak secara langsung tetapi ini yang kami lakukan dalam rangka membantu pemerintah indonesia mencapai SDGs atau conference international lainnya. Demikian terimakasih.

Speaker Kamal

sudah cukup tadi dari Mba Lena

Speaker Saiful

cukup sih. Jadi gini kita kan kontribusi ke SDGs seperti tadi di bilang Mba Lena, walaupun tidak langsung karena kita hanya membuat pre FS jadi tujuan proyek kita ini pre FS yang bisa disertakan di dalam bluebook itu tujuan proyek kita. Tetapi proyeknya sendiri yang di dalam proyek desainnya sendiri di masing-masing sektor di masing-masing kota itu harus bisa dengan kriteria yang kita punya ini harus bisa berkontribusi pada pencapaian SDGs indonesia tadi. Itu aja sih.

PERTANYAAN KEDUA

Bagaimana pandangan GIZ terkait privatisasi fasilitas umum? (*What is GIZ's perspective on the privatization of public facilities?*)

Speaker Saiful

Jadi mungkin saya akan mulai mengomentari tentang pertanyaan ini. Jadi, sekali lagi fokus dari GIZ sendiri di dalam GII green infrastructure initiative ini adalah memberikan technical cooperation dan itu untuk mendorong pembangunan infrastruktur hijau sesuai dengan kebutuhan pemerintah indonesia jadi itu sesuai

dengan yang direncanakan oleh pemerintah Indonesia dan sesuai dengan kebutuhan di negara Indonesia. Ada satu contoh sebetulnya memang dari kebanyakan project yang terutama sudah selesai studi kelayakannya itu memang di arahkan untuk dilanjutkan ke dalam tahapan berikutnya sampai ke rencananya perjanjian pinjaman antara pemerintah German dan pemerintah Indonesia melalui lembaga KfW begitu yang tiga project tadi. Namun, ada juga yang bisa disampaikan di antara 16 itu contohnya seperti LRT Bandung ya mungkin Bu Lena bisa menambahkan juga dalam hal ini dari bagian dossier yang sebelumnya sudah di review dan kemudian kementerian perhubungan stakeholders, kementerian teknis dari Indonesia memutuskan untuk mengambil jalur public private partnership. Project itu di serah terimakan ke kementerian perhubungan untuk di lanjutkan menggunakan skema public private partnership dan ini tentunya ada pertimbangan dari sisi pemerintah Indonesia sendiri untuk keseimbangan fiskal, kemampuan fiskal begitu ya seberapa besar kemampuan dari negara Indonesia sendiri untuk bisa menyerap dalam bentuk pinjaman asing atau memfasilitasi public private partnership dan sebagainya. Karena tentunya walaupun ini di berikan kepada dalam skema public private partnership kemungkinan bisa ada insentif-insentif yang perlu diberikan untuk pemerintah untuk tetap bisa memastikan bahwa pihak swasta dapat berinvestasi dalam project KPBU tersebut secara visible. Jadi untuk masing-masing project itu ada beberapa yang sudah di review sampai ke steering committee namun pada kelanjutannya kami serahkan pada mekanisme di pemerintahan di Indonesia untuk apabila ingin melanjutkan dalam public private partnership.

Speaker Kamal

Jadi mungkin tambahan dari saya, awalnya kan pertanyaannya cuma terkait privatisasi fasilitas umum tapi tadi dijelaskan juga bahwa keterlibatan kerjasama dengan swasta. Nah ini mungkin bisa di bedakan sedikit bahwa partisipasi pihak swasta itu memang nanti akan di assess di dalam FS kerjasama dengan swasta dalam arti kerjasama dengan swasta tapi bukan kita sendiri, FS kita atau Feasibility Study (FS) atau pre FS kita yang kita siapkan itu tidak me assess soal privatisasi mungkin perlu dibedakan bahwa privatisasi itu merubah swasta mengambil alih fasilitas pemerintah tapi kalo yang kerjasama dengan swasta itu lebih asetnya tetap milik pemerintah tapi operasionalnya tetap dilakukan oleh swasta dan peran swasta sebenarnya sangat dibutuhkan karena keterbatasan kapasitas pemerintah, keterbatasan dana macam-macam keterbatasan teknologi dan itu sudah dilakukan oleh beberapa pemerintah daerah di Bali misalnya di Denpasar yang baru itu TPST nya dibangun oleh pemerintah Indonesia melalui pinjaman Bank Dunia dan operasionalnya dilakukan oleh swasta. Jadi asetnya tetap milik pemerintah tapi operasinya dan perawatannya dan mungkin ada investasi tambahan dari swasta itu dilakukan oleh swasta. Kalau privatisasi asetnya di ambil alih oleh swasta dan itu kita tidak melakukan asesmen tentang itu tentang pengambilalihan aset itu yang perlu dibedakan, jadi yang kita fasilitasi adalah asesmen tentang nantinya di dalam FS itu ada kerjasama dengan pihak swasta dengan skema operasi dan perawatan di pihak swasta asetnya tetap milik pemerintah. gitu saja ya.

Speaker Lena

mungkin sebagai tambahan juga sebagaimana yang disampaikan pak saiful. Jadi sebenarnya public private partnership ini adalah pemerintah-pemerintah indonesia juga untuk assess hal tersebut ke dalam seluruh project studi kelayakannya kita, karena apa? tadi yang sebagaimana disampaikan oleh pak saiful keterbatasan anggaran sebagaimana mas fatih pahami mungkin kalau di lihat dari alokasi anggaran saat ini pembangunan infrastruktur kan membutuhkan dana yang sangat cukup besar ya, tapi kan ada alokasi pendanaan yang harus dilakukan pemerintah karena prioritas tidak hanya di infrastruktur. Nah inilah yang kemudian diminta oleh pemerintah indonesia untuk juga memasukkan kemungkinan jika public private partnership dimungkinkan untuk inflasasi pendanaan kedepan untuk pembangunan infrastruktur. Jadi ini sama sekali tidak ada ceritanya kita atau dari pihak German secara inisiatif meminta itu, tidak. Sebagaimana tadi di pahami bahwa kami disini hanya memberikan bantuan teknis jadi apa yang menurut pemerintah indonesia itu yang terbaik itu yang bisa kita fasilitasi. demikian mungkin terimakasih.

PERTANYAAN KETIGA

Bagaimana strategi GIZ untuk memastikan bantuan pembangunan GII yang dialokasikan ke pemerintah daerah digunakan sesuai dengan rencana pembangunan/tepat sasaran dan transparan? (*What is GIZ's strategy to ensure that the Green Infrastructure Initiative (GII) development assistance allocated to local governments is used according to development plans, targeted appropriately, and transparently?*)

Speaker Kamal

ya tadi mungkin awal pak saiful juga sudah menjelaskan ini ya kesesuaian ya dengan perencanaan pembangunan dan seperti misalkan ini juga bukan hanya terbatas di sektor sampah tadi tapi contohnya juga di urban public transport juga proyek-proyek yang dilakukan studi kelayakan di pastikan kesesuaiannya dengan RPJMN apakah kota yang di maksud ada di dalam rencana pembangunan jangka menengah, bahkan di daerah juga sesuai dengan RPJMD dan itu yang perbandingan dengan formal dan untuk tepat sasaran tentunya juga dibandingkan dengan sasaran-sasaran untuk per masing-masing sektor apakah target untuk di sektor sampah kemudian target di sektor air karena masih panjang sekali perjalanan pembangunan indonesia ini untuk bisa memenuhi target jangka panjang baik itu untuk di pengolahan sampah maupun untuk di air begitu dan ini yang di kontribusikan melalui GII untuk bisa secara bertahap bisa mencapai yang diharapkan oleh pemerintah indonesia untuk per masing-masing project tersebut dan tentunya ada monitoringnya nanti ketika sudah dilakukan implementasi tapi frameworknya saat ini sudah direncanakan di dalam studi kelayakan, namun nanti pada saat implemenasi tentunya akan ada monitoring lagi untuk memastikan dan itu pasti akan transparan dan government untuk pinjaman luar negeri sangat ketat untuk memastikan kesesuaian implementasi dengan target yang di harapkan.

Speaker Saiful

iya itu makanya tadi yang awal pertama kita punya kriteria standar pelaksanaan GII itu sebenarnya dimaksudkan untuk memastikan bahwa bantuan atau technical

assistance yang diberikan GII itu sesuai dengan rencana pembangunan pemerintah, makanya tadi di dalam kriteria itu ada kesesuaian dengan prioritas pemerintah baik pemerintah nasional maupun pemerintah indonesia. Semua kriteria itu dimaksudkan untuk memastikan tepat sasaran bantuannya tepat sasaran dan bisa digunakan sesuai dengan yang diinginkan untuk memenuhi tujuan yang diinginkan. itu saja terimakasih

Speaker Lena

Menambahkan apa yang tadi disampaikan pak kamal dan pak saiful. Memang benar tadi bahwa kriteria yang telah tadi disampaikan oleh pak saiful di awal-awal diskusi kita ini, kita sudah menset beberapa hal beberapa kriteria dimana sebuah project bisa dimasukkan ke dalam dukungan green infrastructure initiative. Tadi ada beberapa Conformity udah gitu readiness dan juga ada investability disana kita bisa paham bahwa rencana-rencana pembangunan proposal yang disampaikan pemerintah indonesia itupun harus sesuai dengan rencana jangka menengah indonesia kemudian itu juga sesuai dengan rencana strategis (RenStra) dari kementerian teknis masing-masing kementerian, seperti misalkan untuk urban public transport itu ada RenStra dimana salah satunya untuk pembangunan angkutan massal perkotaan itu kan ada di 10 kota metropolitan untuk saat ini dimana salah satunya surabaya masuk sebagai salah satu kota metropolitan yang ingin di usung untuk pembangunan urban public transport nya dan ini merupakan sebuah proses transparansi karena memang apa yang kami dukung adalah apa yang sudah tertera dengan jelas di dalam rencana pembangunan nasional pemerintah indonesia. demikian mungkin yang bisa saya sampaikan, terimakasih.

Appendix 8. BAPENNAS Interview Results

SOCIAL INCLUSIVENESS

PERTANYAAN PERTAMA

Bagaimana Bappenas mengintegrasikan GII untuk mendukung SDGs, khususnya yang terkait dengan pengentasan kemiskinan, kelaparan, dan peningkatan kesejahteraan sosial? (*How is the National Development Planning Agency currently integrating Green Infrastructure initiatives to support Sustainable Development Goals (SDGs), particularly those related to poverty alleviation, hunger, and the improvement of social well being?*)

Speaker Aras

Menurut kami berdasarkan diskusi yang sudah kami lakukan dengan direktorat sektor yang ada di BAPPENAS karena kami juga deputi bagian sarana dan prasarana dan kami masuk dalam direktorat perencanaan proyek prioritas nasional yang dimana untuk pertanyaan pertama ini kami memberikan suatu statement yaitu salah satu sektor yang menjadi lingkup dalam kerjasama project program GII adalah sektor perumahan dan kawasan permukiman antara lain air minum, air limbah domestik, persampahan dimana pembangunan pada sektor perumahan dan kawasan permukiman ini mencakup pencapaian target SDGs ada 6 air bersih sanitasi layak yang mana mendapat jaminan ketersediaan serta pengelolaan air bersih sanitasi berkelanjutan dalam implementasinya di sektor air minum dan sanitasi GII membantu dalam membangun kegiatan fisik SPAM dan sanitasi di daerah-daerah Indonesia. Kegiatan ini mendukung project air minum 10 juta sambungan rumah dan akses sanitasi aman 10 juta rumah tangga untuk mencapai target rancangan pemerintah jangka menengah tahun 2020-2024. Itu sebenarnya project untuk perumahan ini ada namanya direktorat perumahan dan kawasan permukiman.

Speaker Dimas

Tadi penjelasan yang disampaikan mas Aras, saya ingin menambahkan dikit aja. Jadi kan kalo pertanyaannya tadi bagaimana mengintegrasikan dengan SDGs. Jadi kalo secara umum dalam pemilihan proyek atau kerjasama atau kemitraan baik dalam bentuk pinjaman ataupun Hibah syarat mendasarnya adalah dalam pemilihan itu adalah apakah sesuai dengan agenda pembangunan kita atau tidak, agenda pembangunan itu udah ada di dalam Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional (RPJMN). Nah itu, biasanya kalo sudah line dengan ada di RPJMN itu pasti juga sudah line dengan target-target yang ada di SDGs. Jadi kalo di tanya bagaimana bisa mengintegrasikannya jadi dari awal kita sudah menset bahwa kemitraan ini kerjasama ini itu ternyata line dengan target-target yang ada di RPJMN dan target-target yang ada di SDGs maka secara otomatis proyek-proyek atau kemitraan-kemitraan yang ada di dalam kerjasama tersebut juga akan line dengan target-target SDGs yang ada. Jadi secara umum seperti itu, tadi kan sudah disampaikan juga oleh mas Aras apalagi sektornya tentang persampahan dan transportasi publik itu kan masuk dalam SDGs nomor 6 kalo ga salah sama SDGs nomor 11 tentang sustainable cities terjait dengan public transportation seperti itu.

Speaker Yolanda

Kalo misalnya dari sektor transportasinya sendiri dia itu merupakan salah satu sektor yang menjadi lingkup dalam kerjasama program GII yaitu transportasi publik perkotaan yang di mana peluang nya ini, transportasi ini mendukung pelaksanaan RPJMN tahun 2020-2024 pada pembangunan sistem angkutan umum sustainable cities massal di 6 wilayah metropolitan dan pencapaian target SDGs 11 yaitu sustainable cities yang memiliki indikator persentase penduduk terlayani transportasi umum dan proporsi populasi yang mendapatkan akses yang nyaman pada transportasi publik.

PERTANYAAN KEDUA

Bagaimana strategi Bappenas dalam memilih sebuah kota atau kabupaten yang akan menjadi lokasi proyek? Apa saja yang menjadi pertimbangan Bappenas dalam memilih? (*How does Bappenas (National Development Planning Agency) strategize in selecting a city or regency for a project? What are the considerations that Bappenas takes into account during the selection process?*)

Speaker Aras

oke untuk proses penentuan lokasi ini bersifat bottom up yang artinya bersumber dari identifikasi proyek yang diusulkan dan menjadi kebutuhan dari daerah terpilih dari hasil steering committee meeting. Penetapan proyek-proyek akan dilanjutkan ke tahap penyusunan feasibility study dan tahapan itu sendiri. seperti itu kalo dari saya.

Speaker Dimas

mungkin dari saya, tadi kan mas aras menyampaikan bottom up tapi itu setiap usulan yang masuk itu harus disesuaikan juga dengan balik lagi tadi ke poin yang pertama agenda pembangunan yang ada. Jadi kan kalo khusus untuk 2 sektor ini sektor persampahan dan sektor transportasi ini juga ada di dalam agenda RPJMN tentang sistem angkutan umum massal dan salah satu di dalamnya adalah surabaya. Nah jadi memang line dengan agenda pembangunan yang ada terus juga di kota surabaya itu juga sedang membutuhkan yang namanya Urban Mobility Plan atau rencana pergerakan urban dalam satu kota ataupun antar kota. Nah jadi ketika ada kemitraan dengan GII ini kita melihat ternyata sudah line dengan agenda pembangunan yang ada terus usulan dari bottom up nya pun juga sebuah kota tersebut atau kabupaten tersebut yaitu kabupaten kediri dan kota surabaya. Terus untuk yang persampahan tadi juga dilihat dari rasio tingkat pelayanan sampahnya pengelolaan sampahnya, apabila masih di bawah rata-rata atau masih di bawah target yang di inginkan mungkin bisa dimasukkan ke dalam kemitraan GII. seperti itu.

Speaker Yolanda

seperti yang dikatakan oleh mas dimas, jadi untuk menentukan lokasinya itu mengikuti dari rencana pembangunan jangka menengah. Nah dimana salah satu misalnya pada sektor air limbah terdapat indikator rumah tangga yang menempati hunian dan akses sanitasi layak dan aman dengan target 90% termasuk layak aman 15%. Nah selain itu, penanganan air limbah domestik juga menjadi salah

satu prioritas intervensi pada project-project pemulihan DAS kritis sehingga misalnya penentuan lokasi itu menjadi salah satu terhadap indikator yang ada misalnya di DAS citarum. Selain itu juga misal pada air minum pemilihan lokasinya itu berdasarkan kebutuhan dari daerah jadi untuk kegiatan pembangunan, peningkatan maupun perluasan Sistem Penyediaan Air Minum (SPAM) mengacu pada kebutuhan masyarakat di daerah dan 5 pilar yang meliputi kesiapan masyarakat, kelembagaan, regulasi, teknis infrastruktur, dan pendanaan. Selain itu juga untuk lokasi usul bidang persampahan juga di dasarkan atas usul timbulan sampah dan kesiapan daerah dalam perencanaan pelaksanaan kegiatannya seperti misalnya di kabupaten kediri timbulan sampahnya sebesar 1022 ton/hari sementara di kota Kediri sebesar 215 ton/hari. Jadi sampah yang tertangani di angkut dan di buang di kota Kediri mencapai 67,74% dan di kota kediri mencapai 7,34% sehingga disana kita bisa lihat kota Kediri itu perlu membuka TPA baru untuk kebutuhan dari kabupaten kediri dan kota kedirinya sendiri.

PERTANYAAN KETIGA

Bagaimana strategi Bappenas agar pembangunan GII dapat merata di seluruh Indonesia? (*What is Bappenas strategy to ensure that Green Infrastructure development is distributed evenly throughout Indonesia?*)

Speaker Dimas

Kan sebenarnya dalam pemilihan itu ada yang namanya pilot project (16:38) di daerah yang terpilih tadi itu sebenarnya adalah daerah percontohan yang akan di coba di terapkan kerjasama melalui GII ada beberapa provinsi tadi, tadi kan juga sudah di sesuaikan (16:53) dengan kecocokan dengan yang ada di dalam RPJMN maupun RPJMP. Nah kalo pertanyaannya dapat merata di seluruh indonesia, green infrastructure secara umumnya sendiri itu tidak hanya melalui kerjasama GII banyak skema-skema kerjasama yang lain ataupun skema-skema penyediaan yang lain nah jadi disesuaikan dengan tipe dari daerahnya masing-masing. Ada daerah yang siap secara kapasitas fiskal secara kapasitas sumber daya manusia nya yang bisa langsung untuk dilakukan pembangunan green infrastructure yang tepat. Ada juga yang harus benar-bener dari 0 dari awal jadi untuk mencapai semuanya dapat merata salah satunya setelah selesai kerjasama GII ini nantinya akan menjadikan contoh menjadi sebuah contoh yang bagus yang bisa di aplikasikan ke daerah-daerah lain seperti itu. Nah tidak hanya melalui skema GII bisa menggunakan skema yang lain karena memang green infrastructure itu sendiri secara global itu memang sangat-sangat lagi trending istilahnya lagi sangat banyak negara-negara maju maupun dari organisasi-organisasi besar yang mau mendanai untuk pengembangan khususnya terlebih di indonesia karena kita k an sudah set juga nanti di tahun 2045 merupakan 100 tahun kemerdekaan kita yang mana nanti kita harapannya adalah menjadi negara maju. Nah negara maju kan gabisa hanya berpatokan pada pulau jawa saja misalnya seperti itu nah dengan pembangunan green infrastructure yang merata jadi kita bisa mengejar target pembangunan kita di samping juga tidak mengorbankan isu-isu lingkungan yang ada isu-isu iklim yang ada. Nah jadi kedepannya melalui GII atau skema lainnya kita coba untuk di aplikasikan di seluruh indonesia.

PERTANYAAN TAMBAHAN

Dua project yang sedang saya teliti sudah masuk ke dalam Blue Book Bappenas, Kapan Timeline implementasinya?

Speaker Dimas

kalo masuk ke dalam bluebook itu sendiri itu indikasi bahwa proyek ini itu sudah mendapatkan pembiayaannya dari negara mana dari skemanya apa seperti itu. Tapi untuk timeline nya sendiri itu kan di ajukan ketika kelengkapan dokumen untuk log nya. Nah itu biasanya berbeda-beda tiap project kita harus liat kalo untuk GII ini, dia secara umum itu kan akan selesai di 2029. Mungkin nanti untuk timeline lebih detail nya nanti kita kirim ke mas fatih aja karena lebih spesifik penyelesaian targetnya. Tapi secara umum bisa 3 tahun dan 5 tahun, mungkin pengembaliannya ada jangka waktunya.

PERTANYAAN KEEMPAT

Bagaimana strategi Bappenas untuk melakukan diseminasi informasi mengenai GII ke seluruh daerah di Indonesia? (equal information resource) (What is Bappenas strategy to ensure that Green Infrastructure development is distributed evenly throughout Indonesia?)

Speaker Aras

kalo di BAPPENAS sendiri itu punya yang namanya kedeputan, kan di BAPPENAS di bawah menteri ada kedeputan di bawahnya lagi ada direktur kita punya namanya kedeputan regional itu membidangi atau menjadi perencana di masa-masa regional. Nah itu di bagi 3 regional, ada regional 1, 2, dan 3 nah masing-masing itu regional 1 dari sumatra, jawa, bali. Nah jadi regional itu mempunyai sebuah forum namanya musyawarah perencanaan pembangunan nasional (musrenbangnas). Salah satu media desiminasi yang biasa dilakukan oleh teman-teman regional adalah lewat forum musrenbangnas. Jadi setiap tahun kita mencari usulan mana yang kira-kira setahun ke depan kita akan bangun apa atau akan membiayai apa, nah nnt muncul usulan dari masing-masing daerah. Dari situ kita akan bisa melihat mana infrastruktur-infrastruktur yang sifatnya green yang sifatnya mendukung keberhasilan iklim atau hal-hal seperti itu yang kira-kira bisa di bantu atau di biayai oleh GII. Nah dari situ biasanya nanti dari masing-masing daftar regional itu punya yang namanya liaison officer atau anggota penghubung masing-masing daerah. Nah nanti mereka akan menyampaikan "oh bisa nih skema ini" seperti itu, itu salah satu cara. Yang kedua adalah ketika katakanlah misalnya GII ini selesai terus sudah ada final report nya sudah ada seperti apa nanti ini yang akan di seminarkan atau di bikin sebuah workshop yang menyampaikan isinya apa saja yang sudah di capai terus kendala apa saja yang di hadapi terus nanti harapan ke depannya apa untuk bisa di aplikasikan di seluruh indonesia misalnya. Nah itu biasanya juga mengundang tidak hanya daerah tersebut tapi juga daerah-daerah sesuai dengan regionalnya masing-masing. Jadi, kalo regional 1 mengundang ada dari sumatera jawa bali, regional 2 dari kalimantan sulawesi dan maluku, regional 3 ada di papua. Jadi ada 2 metode desiminasi seperti itu. yang terakhir adalah sama forumnya juga tapi ini di inisiasi oleh kementerian dalam negeri , jadi kementerian dalam negeri kan sebenarnya adalah pembina dari setiap

wilayah yang ada di Indonesia. Jadi, kementerian dalam negeri ini juga selalu mendorong skema-skema apa saja yang bisa selain menggunakan anggaran negara "rupiah murni dalam APBN" jadi kan salah satunya menggunakan skema dari GII nah itu juga bisa lewat situ desiminasinya.

Speaker Dimas

PPD itu namanya Penghargaan Pembangunan Daerah. Tapi sebenarnya PPD itu lebih ke jadi suatu daerah itu setiap tahun itu di kompetisikan dalam hal perencanaan pembangunannya. Nah yang di kompetisikan apa? yang di kompetisikan itu adalah ketercapaian targetnya masing-masing terhadap apa yang sudah di rencanakan di awal tahun atau 5 tahun sebelumnya di dalam jangka pendek ataupun jangka tahunan. Terus setelah ketercapaiannya, yang kedua inovasinya sebenarnya yang lebih di nilai itu inovasinya. Kalo GII ini kan sebenarnya kemitraan yang ada pihak ketiganya di luar dari daerah maupun dari Indonesianya, tapi tidak menutup kemungkinan tapi biasanya kalo dari inovasi-inovasi yang ada itu lebih inovasi dari daerahnya masing-masing. Sebagai contoh misalnya di Jawa Timur mereka bikin di daerah pasuruan itu BUMD tapi BUMDnya itu bisa mengelola aset setiap tahun minimal 10M. Jadi, bener-bener wilayahnya itu masyarakatnya itu untuk air minum itu sudah terlayani 100% menggunakan air minum perpipaan. Terus yang kedua persampahannya, persampahannya juga sudah full swadaya dari mereka sendiri jadi tidak ada sampah yang menumpuk di desa tersebut nah itu semua di kelola BUMD. Itu skema yang biasanya kita cari-cari dalam inovasi pembangunan di BPD tapi kalo GII ini sebenarnya lebih untuk skema-skema yang sifatnya baru, kan green infrastructure ini kan sebenarnya kalo di tataran kota mungkin kota-kota maju ya seperti Jakarta Surabaya ini hal yang ga terlalu baru tapi bagi temen-temen di kabupaten atau kota yang di luar Jawa itu hal yang sangat asing mungkin ya makanya butuh bantuan dari negara donor ataupun negara yang memberi pinjaman seperti dalam hal ini German.

Speaker Yolanda

sudah cukup, apa yang sudah dijelaskan mas Dimas

Speaker Dimas

steering committee dari GII nya, kalo steering committee itu singkatnya hanya untuk GII nya saja tapi kalo untuk forum itu rutin tiap tahun nah itu mengundang seluruh badan perencanaan daerah.

PERTANYAAN KELIMA

Bagaimana strategi Bappenas untuk meningkatkan capacity building seperti transfer teknologi (termasuk daur ulang sampah) dan peningkatan kualitas layanan yang dihasilkan dari kerja sama dengan GIZ? (*What is Bappenas' strategy for enhancing capacity building, including technology transfer (including waste recycling), and improving the quality of services resulting from cooperation with GIZ?*)

Speaker Dimas

jadi kan kalo bicara umum tentang skema kemitraan luar negeri ataupun dalam

negeri itu sama sebenarnya. Jadi, di dalam kerangka acuan kerjanya itu pasti sudah ada aspek untuk transfer teknologi. Tapi kebanyakan biasanya kalo transfer teknologi ini dilakukan di akhir, biasanya dari BAPPENAS itu kita minta melibatkan transfer teknologi itu dari awal banget ketika kemitraan ini berjalan begitu, jadi tidak ujung-ujug di akhir nanti transfer teknologi dilakukan. Jadi kan biasanya kalo di akhir pertama waktunya mepet udah di ujung penyelesaian project trs yang kedua biasanya tidak optimal karena kan sudah berjalan apa yang sudah ada takutnya tidak terdokumentasi dengan baik. Jadi capacity building atau transfer teknologi yang kita minta dalam setiap proyek itu selalu di dalam kerangka acuan kerja itu yang di mintakan itu selalu dilibatkan dari awal seperti itu. Tapi gak hanya menutup untuk yang dari luar negeri juga ya, jadi kan capacity building itu juga pemerintah pusat juga melakukan kepada pemerintah daerah. Jadi misalnya gini, jakarta secara capability kan sudah sangat bagus karena memang APBDnya besar terus dia statusnya juga sebagai ibukota negara jadi dia memiliki SDM yang lebih capable daripada yang lain. Tapi contoh misalnya kota kabupaten kediri gitu atau kota sukabumi yang ga terlalu jauh dari jakarta itu sumber daya nya pasti berbeda nah biasanya juga pemerintah pusat juga memberikan fasilitas yang memenuhi capacity building cuman transfer teknologinya mungkin teknologi yang sudah activable yang ada di dalam negeri. Nah bedanya ini adalah teknologi-teknologi yang di liat dari luar misalnya dari german, tapi tidak serta merta juga jadi kadang teknologi yang bisa di aplikasikan di luar negeri itu juga belum tentu bisa 100% bisa langsung masuk ke dalam indonesia. Kayak kemarin ada pengalaman di jakarta di dekat pintu air manggarai itu kan juga masalahnya sampah untuk mencegah dia masuk ke dalam pintu air sampai bisa menyumbat tapi kan teknologi dari negara luar juga gak bisa 100% karena kan sampah kita kan sangat massive. Jadi, kenapa pentingnya transfer teknologi dari awal jadi orang yang memberikan teknologi baru kepada kita juga kadang mendapatkan hal baru yang harus disesuaikan dengan yang ada disini. Jadi transfer teknologi itu sangat penting dilakukan dari awal, seperti itu.

Speaker Yolanda

Kalo dari konteks teknisnya, untuk capacity buildingnya mungkin peningkatan kapasitasnya dapat dilakukan dengan pendampingan penyiapan rencana pembangunan yang berkelanjutan dan terintegrasi dengan mempertimbangkan aspek daya dukung dan daya tampung lingkungan serta berpotensi untuk dikembangkan. Kalo dari aspek non teknis nya itu dapat dilakukan dengan peningkatan kapasitas yang dilakukan dengan pendampingan kepada pemerintah daerah dalam penyiapan kelembagaan, alternatif pendanaan, kelengkapan pengaturan, dan evaluasi teknis.

PERTANYAAN KEENAM

Bagaimana strategi bappenas dalam memastikan bahwa proyek GII yang dijalankan di berbagai daerah, khususnya di Kediri dan Surabaya, sudah sesuai dengan prinsip social inclusiveness? (*What is Bappenas strategy to ensure that the Green Infrastructure Initiative (GII) projects implemented in various regions, especially in Kediri and Surabaya, align with the principles of social inclusiveness?*)

Speaker Aras

ya, berarti itu kalo dalam infrastructure ada namanya gender inclusiveness. salah satunya adalah biasanya itu ada di BAPPENAS dicanangkan di kementerian perekonomian saya pernah mengikuti rapatnya juga maupun di PUPR Gender inclusiveness ini. Jadi, ini tujuannya adalah untuk memperbaiki aksesibilitas infrastruktur untuk mengurangi kesenjangan antara pihak-pihak yang membutuhkan seperti orang tua, distabilitas dalam mendapatkan kesetaraan infrastruktur yang ada.

Speaker Yolanda

Misalnya ini untuk pembangunan angkutan umum massal perkotaan, nah pada dasarnya juga memiliki prinsip untuk menyediakan akses bagi seluruh masyarakat tanpa terkecuali dan di dalam pelaksanaannya juga menerapkan prinsip-prinsip inklusivitas sosial termasuk akses bagi masyarakat distabilitas serta mainstreaming gender equality.

Speaker Dimas

Jadi kan kalo kita melihat di dalam rencana pembangunan jangka menengah nasional salah satu pengarusutamaan atau mainstreaming yang ditekankan dalam infrastruktur tadi udah di sampaikan juga oleh mas aras sebelumnya tentang gender inclusivity maupun social inclusivity. Kembali lagi memang kadang salah satu keuntungan kemitraan dengan luar negeri ini adalah mereka sangat ketat dalam hal seperti itu. Apabila dalam pembangunan TPA apakah ada yang terlokasi apakah ada yang terdampak itu harus sangat detail, terus di lihat juga nanti kompensasi atau batas toleransi mana yang bisa di terima oleh masyarakat tersebut dan usaha-usaha apa yang bisa kita lakukan untuk mengurangi "sufferingnya" mereka untuk kepentingan yang lebih banyak/kepentingan umum. Nah ini biasanya kalo yang saya sampaikan tadi di terkait dengan kementerian luar negeri mereka lebih kuat disana jadi kita banyak belajar juga tentang gender inclusivity dan social inclusivity yang ada disana. Contoh salah satu transportasi tadi misalnya kalo di jakarta contohnya akses distabilitas yang sangat mumpuni jadi tidak ada yang merasa tertinggal ketika mengakses transportasi publik. Nah ini yang akan kita coba aplikasikan juga secara prinsip pada setiap pembangunan yang ada begitu. Jadi kurang lebih seperti itu.

ENVIRONMENTAL INCLUSIVENESS

PERTANYAAN PERTAMA

Bagaimana strategi Bappenas untuk memastikan pembangunan yang termasuk dalam proyek GII tidak memberikan dampak negatif terhadap masyarakat rentan, seperti masyarakat miskin, masyarakat minoritas, difabel? (*What is Bappenas strategy to ensure that the development included in the Green Infrastructure Initiative (GII) project does not have negative impacts on vulnerable communities, such as the poor, minorities, and people with disabilities?*)

Speaker Aras

Untuk pertanyaan ini bahwa penguatan pada aspek penyiapan proyek infrastruktur yaitu layanan dasar, air minum, air limbah domestik, dan persampahan dalam kerjasama GII harus disiapkan analisis dampak sosial dan lingkungan atau

Environmental, Social, and Governance (ESG) dalam pra FS dan FS termasuk di dalamnya mencakup dampak sosial bagi masyarakat rentan baik dalam proses konstruksi maupun pada saat selesai konstruksi yang mana dari hasil analisis juga harus disertai strategi mitigasi untuk meminimalisir dampak yang ditimbulkan. Selain itu perlu adanya Readiness Criteria kriteria terkait kesiapan masyarakat dalam memanfaatkan hasil output kegiatan ini gitu. Jadi di perkuat outputnya untuk biar masyarakat itu dapat memanfaatkannya secara utuh.

Speaker Yolanda

Kalo dari aspek penyiapan proyek transportasi publik perkotaan dalam kerjasama GII ini harus disiapkan analisis dampak sosial dan lingkungan atau AMDAL yang termasuk di dalamnya itu mencakup dampak sosial bagi masyarakat rentan baik pada saat proses konstruksi maupun telah selesai konstruksi. Analisis dampak ini juga disertai strategi mitigasi untuk meminimalisasi dampak yang ditimbulkan kedepannya.

PERTANYAAN KEDUA

Bagaimana strategi Bappenas untuk memastikan pembangunan yang termasuk dalam proyek GII dapat mengurangi GHG emission, termasuk dalam pembangunan TPST yang memiliki resiko menghasilkan gas metana dan transportasi publik yang banyak mengeluarkan emisi? (*What is Bappenas strategy to ensure that the development included in the Green Infrastructure Initiative (GII) project reduces GHG emissions, especially in the construction of Final Disposal Sites (TPST) that pose a risk of methane gas generation and public transportation that emits significant emissions?*)

Speaker Dimas

Jadi kembali lagi dalam prinsip utama dalam kerjasama GII ini adalah green infrastrukturnya. Jadi kita menekankan kepada pemilihan teknologinya sebisanya mungkin teknologi yang digunakan teknologi yang benar-bener dapat menekan adanya gas metan yang merupakan produk samping dari tempat pengolahan sampah terpadu ini. Kalo pun ada gas metan yang dihasilkan kita juga mencoba mencari teknologi apa saja yang bisa memanfaatkan atau mengolah gas metana ini bukan sebagai sebuah hal yang negatif melainkan menjadi nilai tambah tapi tetap aspek utama yang di kejar adalah pengolahan sampahnya jadi pengolahan sampahnya adalah yang utamanya terlebih dahulu nanti efek negatifnya nya ini yang kita minta nanti teknologi apa saja yang bisa di aplikasikan, karena kemitraan dari luar negeri itu sebenarnya yang paling kita kejar adalah teknologi terbarukannya yang belum ada di indonesia mungkin seperti itu. Nah terkait dengan transportasi juga sebenarnya justru yang paling besar impactnya untuk mengurangi gas rumah kaca karena penyumbang terbesarnya adalah kendaraan pribadi baik roda dua maupun roda empat yang mana kalo itu sudah di konversi penggunaannya menjadi transportasi publik impactnya akan sangat besar untuk mengurangi tidak hanya dampak lingkungan tapi juga dampak ekonomi bahkan karena kan mengurangi kemacetan juga yang ada yang bisa berkontribusi terhadap perlambatan ekonomi yang disebabkan oleh kemacetan yang harusnya tidak perlu ada. Jadi mungkin itu, apalagi kalo misalkan kita lihat di surabaya bus rapid transit kalo di jakarta sudah teruji busway dari tahun 2004 sampai sekarang jalur

dedicated sendiri yang bisa benar-bener menarik masyarakat untuk menggunakan transportasi publik. Masalahnya itu bisa penggunaannya tiap bulan berapa juta orang untuk menggunakan transportasi tersebut. Nah kalo di surabaya kan sebenarnya terakhir kami lihat di situ kan dedicated line nya sebenarnya beberapa jalan sudah ada tapi tinggal headway nya doang atau waktu tunggu antar bus yang masih cukup lama yang itu membuat ketertarikannya mungkin agak sedikit rendah. Nah hal-hal seperti itu yang kita perlu lihat secara strategi bisnis seperti apa yang menarik terus nanti untuk penyediaannya berdasarkan apa yang sudah ada di negara lain seperti apa. Nah jadi hal seperti itu yang nanti akan meningkatkan minat masyarakat menggunakan transportasi publik yang otomatis akan menurunkan gas rumah kaca yang ada.

Speaker Aras

Saya menambahkan dari penjelasan mas dimas, jadi terkait pertanyaan bagaimana strategi BAPPENAS untuk pembangunan dalam proyek GII untuk mengurangi GHG itu strategi selain yang disebutkan itu adalah namanya strategi Pentahelix yang menghubungkan antara pemerintah, badan usaha, pihak swasta, universitas, dan akademisi badan usaha dan pelaku usaha jadi itu satu kesatuan yang harus di kombinasikan atau bekerja sama. Untuk pihak swasta itu GII kan masuk ke dalam swasta dimana diharapkan protektif mempercepat pencapaian SDGs melalui penerapan system berkelanjutan seperti Ekonomi Sekuler, ESG Compliance, investasi hijau, dan penerbitan sustainability report bahwasanya mereka ada report-report yang tiap tahunnya akan dikeluarkan. Sedangkan untuk pemerintah memiliki peran dalam mendorong kebijakan pendukung ekonomi sekuler termasuk insentif standarisasi memprioritaskan pendanaan dan mendukung implementasi ekonomi hijau dan sirkulasi dan menciptakan enabling conditions seperti itu kalo untuk kerjasama pentahelix.

PERTANYAAN KETIGA

Bagaimana strategi Bappenas untuk menciptakan keadilan dalam pembangunan, termasuk kepada masyarakat yang terdampak, seperti contohnya apabila ada masyarakat yang harus direlokasi atau harus mau menjual lahan produktifnya untuk pembangunan pemerintah? Apakah ada strategi lain selain pemberian kompensasi atau ganti rugi? (*What is Bappenas strategy to create equity in development, including for affected communities, such as in cases where relocation is necessary or when individuals have to sell their productive land for government development? Are there strategies other than compensation or indemnity?*)

Speaker Aras

Jadi kalo secara umumnya membicarakan bahwa terkait pertanyaan itu salah satunya ada tuntutan kriteria kesiapan proyek yang di syaratkan sebelum proyek diimplementasikan. Proyek ini diharapkan dapat menyiapkan safe guard , salah satu dokumen safeguard adalah LARAP (Land Acquisition and Resettlement Action Plan) yang menjelaskan terkait rencana aksi penyediaan lahan dan permukiman kembali dan kemudian sebelum proyek di anggarkan selalu dipastikan lahan sudah dibuat modelnya.

Speaker Dimas

Nambahin dikit aja, sebenarnya kalo skema penggantian atau pemberian kompensasi yang lain gitu soalnya kan secara umum skema yang digunakan adalah ganti rugi tapi sebenarnya kita secara perundang-undangan punya beberapa skema lain salah satunya adalah konsolidasi tanah. Konsolidasi tanah ini sebenarnya adalah pemilik tanah bersedia untuk memberikan atau merelakan tanahnya dengan tujuan redevelopment area tersebut dalam artian misalnya ketika contohnya pembangunan urban transport ketika dilakukan konsolidasi tanah mereka akan kehilangan tanahnya tapi in return mereka akan mendapatkan sebuah wilayah yang sudah terintegrasi dengan sistem transportasi publik yang mumpuni. Jadi di satu sisi mungkin mereka kehilangan tanah atau tanahnya direlakan untuk pembangunan tapi di sisi lain wilayah tempat mereka tinggal atau bermukim itu menjadi wilayah yang sangat gampang untuk di akses. Dalam skema yang lain juga ada yang namanya land value capture, land value capture ini skema yang kita punya yang mana kita coba mengangkat nilai atau value dari sebuah kawasan tersebut setelah dibangunnya sebuah infrastruktur.

Katakanlah ini tadi tempat pengolahan sampah terpadu mungkin secara kasat mata ini langsung akan jelek karna kan dekat dengan tempat pengolahan sampah tapi di sisi lain apabila tempat pengolahan sampah ini akan mendatangkan nilai tambah bukan tidak memungkinkan skema land value capture juga bisa diterapkan disitu yang mana mungkin di satu sisi itu ada sedikit kerugian yang dirasakan masyarakat sekitar tapi ada nilai tambah yang dihasilkan TPST juga bisa dirasakan oleh masyarakat sekitar gitu nah itu skema-skema yang ada. Kembali lagi ketika dalam pelaksanaan GII ini akan melihat feasibility study yang ada terus melihat lagi ketersediaan anggaran atau alokasi yang disediakan dan teknologi yang diinginkan seperti apa. Bisa jadi sebenarnya teknologi sangat efisien jadi tidak membutuhkan lahan yang sangat besar ataupun tapi sudah di susun sebuah dokumen untuk relokasi atau resettlement yang sangat bagus gitu itu bisa jadi juga seperti itu.

PERTANYAAN KEEMPAT

Apakah ada proses monitoring dan evaluasi yang dilakukan oleh bappenas atas proyek GII, khususnya yang dilakukan di Kediri dan Surabaya. Apabila ada, siapa saja yang terlibat? Apakah ada perwakilan masyarakat yang dilibatkan dalam proses monitoring dan evaluasi? (*Does Bappenas conduct a monitoring and evaluation process for the GII project, particularly in Kediri and Surabaya? If yes, who is involved? Are there representatives from the community involved in the monitoring and evaluation process?*)

Speaker Dimas

Secara umum, setiap kerjasama atau kemitraan luar negeri pasti ada proses monitoring dan evaluasinya. Monitoring dan evaluasinya itu biasanya langsung oleh steering committee juga ada yang namanya executing agency ada juga namanya implementing agency nah itu pasti akan melakukan monitoring evaluasi tiap tahun selama kemitraannya masih berlanjut jadi itu dari sisi pemerintah pusat. Dari sisi penerima kemitraannya atau penerima pinjaman/hibahnya daerah atau masyarakat terdampak melakukan monitoring evaluasi jadi semuanya bersama-sama melakukan Monitoring Evaluasi yang biasanya itu tergantung term nya juga ada yang per 6 bulan ada yang per 3 bulan tapi setiap tahun pasti ada monitoring

evaluasi yang dilakukan, nanti juga akan di lihat profil resikonya biasanya katakanlah satu tahun ini dialokasikan satu juta us dollar itu di lihat kurva penyerapannya seperti apa setiap tahunnya bahkan setiap bulannya. Kan ada S curve/kurva S itu kurva penyerapan sebuah nilai proyek jadi nanti di lihat kurva S ini penyerapannya sudah sampai sejauh mana dibandingkan dengan kurva S tersebut apabila dia di bawah dari kurva tersebut berarti dia ada kemungkinan resiko namanya behind the schedule ada yang namanya on schedule ada yang namanya at the risk, at the risk ini berarti penyerapannya sangat sangat rendah atau harusnya sudah jadi konstruksi 30% tapi masih 10% misalkan jauh gitu itu nanti masuknya on the risk/at the risk. Ada juga yang namanya behind the schedule itu ada profil resiko yang kita assign ketika melakukan monitoring evaluasi seperti itu. Jadi ada monitoring evaluasi ada dan itu tidak hanya BAPPENAS jadi kalo di badan pusatnya ada BAPPENAS nya kalo persampahan berarti ada PUPR nya kalo tadi perhubungan ada kementerian perhubungan nya terus kalo di surabaya dan kediri berarti ada kabupaten kediri nya terus ada BAPEDA dari kota surabaya nya juga ada. Nah terkait masyarakat umum biasanya kalo dari GII atau dari luar negeri itu pasti melibatkan yang namanya non government organization untuk monitoring dan evaluasi nah biasanya itu sudah include satu paket. Jadi monitoring evaluasi atau hibah itu emang biasanya sangat banyak yang monitor sangat banyak karena terkait dengan dari kementerian keuangan juga ada monitoring dan evaluasi karena dia melihat kinerja penyerapan seperti itu.

RELATIONAL INCLUSIVENESS

PERTANYAAN PERTAMA

Mengingat proyek ini dijalankan karena ada bantuan/pinjaman dari instansi asing, apakah selanjutnya pengelolaan proyek akan dikelola oleh swasta/asing? (*Considering that this project is implemented with assistance/loan from foreign institutions, will the project management be subsequently handed over to private/foreign entities?*)

Speaker Dimas

Setiap kerjasama ataupun kemitraan yang dilakukan di indonesia itu di akhir selalu ada yang namanya berita acara serah terima. Berita acara serah terima itu semacam pemindah tangan atau pemindah aset dari pemberi katakanlah pemberi pinjaman atau pemberi hibah kepada pemerintah indonesia, jadi akan selalu dikelola oleh pemerintah indonesia nah itu secara prinsip seperti itu. Dalam hal ini berarti kan pemerintah daerah karena ini di terapkan di masing-masing daerah tersebut. Nah kembali lagi nanti kalau misalnya setelah selesai katakanlah Bus Rapid Transit itu kan nanti kan kota surabaya akan membentuk BUMD nya mungkin ya BUMD pengelolaan seperti kalo di jakarta ada transjakarta, nah apakah boleh swasta di situ atau asing boleh masuk di situ sebagai pengelola? kembali lagi dalam regulasi kalo dalam regulasi biasanya pengelola itu regulator itu biasanya negara tapi pengelola itu biasanya diserahkan kepada swasta atau asing tapi walaupun asing pun itu harus berwadah hukum indonesia jadi gabisa langsung asing kayak misalkan dari german nya langsung mengelola itu gabisa tetep nanti biasanya kerjasama dengan BUMD nya lagi. Tapi secara pengelolaan secara umum pasti akan dikembalikan ke indonesia atau kepada pemerintah

daerah yang menerimanya. Contohnya kayak MRT di Jakarta itu kan oleh PT MRT Jakarta walaupun itu pinjaman dari Jepang seperti itu.

PERTANYAAN KEDUA

Bagaimana strategi Bappenas dalam mengontrol privatisasi fasilitas umum?
(What is Bappenas strategy in controlling the privatization of public facilities?)

Speaker Dimas

Lanjutin yang tadi aja, Jadi Bus Rapid Transit ya kan ada pembentukan BUMD biasanya dalam masa kerjasamanya BUMD ini juga sudah menerima capacity building tadi bagaimana pengelolaan yang baik, tata kelola yang baik, governance yang baik terus risk compliance seperti apa jadi ketika ini selesai BUMD nya bisa dilanjutkan dengan tata kelola yang benar. Nah kalo dalam hal pengelolaan sampah biasanya langsung ke dinas pemukiman kalo gak salah kalo di daerah itu, sama nanti dinas pemukiman merapatkan capacity building dan tata pengelolaan yang baik. Toh nanti mungkin kalo ingin membuat BUMD nya sendiri yang mempunyai value added dari tempat pengelolaan sampahnya tersebut juga bisa, intinya nanti setiap penyerahannya itu juga akan dibarengi oleh capacity building untuk memastikan setelah selesai ini asetnya akan seperti apa.

PERTANYAAN KETIGA

Bagaimana strategi Bappenas dalam memastikan proyek GII dijalankan sesuai dengan undang-undang yang berlaku, khususnya analisis AMDAL?
(What is Bappenas strategy to ensure that the GII project is executed in accordance with prevailing laws, especially environmental impact assessments (Amdal)?)

Speaker Aras

Analisis AMDAL menjadi dokumen lingkungan yang penting dalam Rediness Criteria (RC) kegiatan yang diusulkan yang tercantum dalam peraturan pemerintah nomor 22 tahun 2021 terkait penyelenggaraan perlindungan dan pengelolaan lingkungan hidup dalam pelaksanaannya kegiatan ruang lingkup GII akan dilakukan monitoring evaluasi melalui rapat bulanan untuk penyampaian progres, timeline hingga evaluasi keberlanjutan kegiatan termasuk dampak dari kegiatan yang sedang berjalan. Selain itu, dilakukan pula steering committee sebagai mekanisme pengawasan pelaksanaan kegiatan kerjasama GII.

Speaker Yolanda

Selain itu juga dengan pelaksanaan rapat bulanan untuk menyampaikan progres dan timeline dari kegiatan serta steering committee meeting yang disampaikan sebelumnya itu sebagai mekanisme pengawasan pelaksanaan kegiatan dalam lingkup kerjasama GII termasuk kegiatan-kegiatan yang dilaksanakan dalam jangka waktu yang telah ditentukan dan mengevaluasi kegiatan yang telah dilaksanakan sebelumnya.

PERTANYAAN TAMBAHAN

Steering Committee terakhir update bulan September 2023 di website GII, dan diakhir berita diberitahukan akan ada Rapat lagi di Bulan Oktober 2023. Saat ini sudah masuk tahun 2024. Apakah ada update terbarunya

berita Steering Committee?

Speaker Dimas

Itu kita harus mastiin dulu ke pengampu sector karena di BAPPENAS juga ada direktorat sektor masing-masing tadi udah dijelaskan ada direktorat PKP kawasan pemukiman ada direktorat transportasi. Tapi kalo belum tercantum di bluebook tahun kemarin nanti biasanya revisinya akan dilakukan di akhir tahun jadi biasanya timingnya menyesuaikan penyusunan bluebook yang baru kalo pastinya kita harus cek dulu ke direktorat sektor pengampunya.

LANJUTAN PERTANYAAN KETIGA

Speaker Dimas

balik lagi salah satu fungsibdari steering committee tadi untuk memastikan bahwa tidak hanya AMDAL tapi semua yang ada di dalam feasibility study itu sudah memenuhi aspek-aspek yang ada dan juga memang biasanya dari setiap negara yang melakukan kemitraan itu punya checklist nya masing-masing apa saja yang harus di penuhi nanti steering committee juga akan mengecek apakah itu sudah dilakukan atau belum, kalo belum itu kenapa jadi salah satu mekanisme check and balance nya dari situ.

PERTANYAAN KEEMPAT

Bagaimana strategi bappenas dalam memastikan proyek GII memberikan manfaat bagi semua lini masyarakat, bukan hanya masyarakat di kota besar tetapi juga di rural area? (*What is Bappenas strategy to ensure that the GII project benefits all segments of society, not only in large cities but also in rural areas?*)

Speaker Dimas

Jadi ketika penyusunan feasibility study atau pre feasibility study itu kan pasti sudah ada yang namanya penerima manfaat, kalo misalkan di transportasi umum penerima manfaatnya pasti masyarakat kota surabaya tergantung rutenya juga kalo mungkin rutenya sampai Mojokerto atau Sidoarjo atau mungkin sampai Pasuruan yang agak jauh sedikit itu bisa disebut penerima manfaat. Dalam masing-masing penerima manfaat ini ada yang namanya SLA (service level agreement) yang akan di capai. Katakanlah misalnya akan tersedia bus di rute xyz akan tersedia bus di jam katakanlah misal setiap 20 menit setiap 10 menit di rute xyz nah itu yang akan di cek terus jadi apakah SLA nya sudah tercapai terus apakah rutenya sudah terpenuhi bus nya kuantiti bus nya sudah terpenuhi itu salah satu bentuk untuk memastikan nanti di cek katakanlah tadi penerima manfaatnya ada di Mojokerto atau cuma ada di dalam kota surabaya saja itu di cek lagi per kecamatan berapa rute per kelurahan berapa rute begitu. Itu salah satu bentuk menjamin bahwa itu bisa di terima oleh penerima manfaat. Sama aja kayak TPST tadi, TPST kan walaupun letaknya di kabupaten Kediri tapi kan juga ada wilayah kota Kediri disitu yang berdekatan nanti di dalam feasibility study di liat apakah penerima manfaatnya hanya kabupaten Kediri atau juga kota Kediri atau bahkan kota lain di sekitar Kediri juga bisa di luar Kediri juga bisa gitu. Jadi tergantung di dalam feasibility study nya penerima manfaatnya siapa dan itu dipastikan penerima manfaatnya juga sebesar-besarnya tidak hanya menutup kabupaten Kediri saja atau

hanya kota kediri saja jadi semua akan mengacu pada feasibility yang disusun seperti itu.

PERTANYAAN KELIMA

Bagaimana strategi Bappenas dalam memastikan dana bantuan GIZ yang diterima oleh pemerintah daerah digunakan sesuai rencana pembangunan dan tepat sasaran serta transparan dan dapat diakses oleh masyarakat? (*What is Bappenas strategy to ensure that the GIZ aid funds received by regional governments are used according to development plans, targeted appropriately, transparent, and accessible to the public?*)

Speaker Dimas

Yang pertama dari pemanfaatan pinjaman atau hibahnya dulu ya, bisa di akses langsung ke bluebook nya BAPPENAS jadi akan terlihat berapa alokasi yang di anggarkan untuk masing-masing proyek tersebut itu bisa di akses langsung ke website nya BAPPENAS. Lalu, untuk GII nya sendiri saya kurang tau biasanya kalo yang lain itu di pemerintahan itu biasanya kalo ada laporan Interim atau misalnya laporan pertahun penggunaan anggaran seperti apa balik ke mekanisme monitoring evaluasi tadi tapi kalo tersedia readily available ke masyarakat saya kurang tau tapi yang pasti initial besarnya ada terus gambaran umum project nya pasti ada tapi kalo detail sampe ke dalam level project nya itu gimana itu mungkin bisa di akses di kalo dia prioritas nasional itu biasanya masuk ke dalam dokumen RKP bisa di cek juga di rencana kerja pemerintah. Di rencana kerja pemerintah kan ada yang namanya daftar proyek prioritas kalo terdaftar disitu itu bisa ngeliat besarnya berapa terus nanti dia di tahun ke berapa akan dilaksanakan seperti itu.

Appendix 9. Surabaya Interview Results

SOCIAL INCLUSIVENESS

- 1. Siapa saja yang dapat memanfaatkan transportasi publik yang akan dibangun? Apakah menjangkau seluruh wilayah Kota Surabaya?**

Untuk sasaran dalam rencana pembangunan / pengembangan jaringan transportasi public oleh Pemerintah Kota Surabaya adalah seluruh masyarakat dan nantinya akan menjangkau seluruh wilayah di Kota Surabaya.

- 2. Bagaimana tanggapan masyarakat atas pengadaan transportasi publik? Khususnya masyarakat yang bekerja di sektor transportasi publik seperti angkot atau ojek/ojol?**

Tanggapan dari masyarakat atas penyediaan transportasi public ini sangat bagus. Hal tersebut dapat terlihat dari jumlah penumpang yang naik armada Suroboyo Bus, Trans Semanggi Surabaya, dan Feeder Wira-Wiri sangat tinggi dan mereka mengharapkan dapat menjangkau seluruh wilayah Kota Surabaya

Terkait dengan sopir angkot nantinya akan kita rekrut kembali sebagai salah satu kru armada Feeder Wira-Wiri (sebagai sopir/helper), sementara untuk sopir ojek/ojol akan kita pertimbangkan lebih lanjut (karena di Surabaya juga terdapat ojek/ojol yang berasal dari luar Kota Surabaya dan yang harus kita perhatikan adalah pengemudi yang memiliki KTP Surabaya

- 3. Apakah design transportasi umum yang akan dibangun mengakomodasi kebutuhan difabel?**

Desain transportasi umum Kota Surabaya saat ini telah mengakomodasi kebutuhan difabel yaitu pada armada Suroboyo Bus dan Trans Semanggi Surabaya yang mengakomodir akses masuk dan keluar yang sejajar dengan tinggi trotoar. Serta di dalam armada tersebut juga disediakan space khusus untuk prioritas seperti Wanita, Anak-anak, dan penyandang disabilitas

- 4. Apakah kerja sama Pemerintah Kabupaten Kediri dengan GIZ dalam proyek public transportation juga mencakup capacity building untuk pemerintah ataupun masyarakat, seperti peningkatan layanan dan transfer teknologi?**

Kerja sama antara Pemerintah Kota Surabaya dengan GIZ saat ini masih dalam tahap pengembangan layanan Bus Rapid Transit (BRT) dan belum mencakup dalam capacity building dalam peningkatan layanan dan transfer teknologi

- 5. Apakah ada keterlibatan masyarakat Kota Surabaya dalam proses pengambilan keputusan ataupun memberikan masukan untuk proses pengadaan transportasi publik? (bagaimana proses studi kelayakan? Siapa saja yang dilibatkan?)**

Dalam penyediaan transportasi umum di Kota Surabaya selalu melibatkan masyarakat dalam pengambilan keputusan dalam penyusunan dokumen studi kelayakannya. Karena masukan dari masyarakat menjadi acuan Pemerintah Kota Surabaya sebelum nantinya akan meluncurkan jaringan transportasi baru

ENVIRONMENT INCLUSIVENESS

- 1. Bagaimana strategi pemerintah dalam melakukan pengadaan transportasi publik khususnya KRL? Apakah harus menggunakan lahan produktif untuk pembuatan jalur KRL?**

Untuk pengadaan transportasi publik seperti KRL saat ini sudah direncanakan oleh pihak KfW (Germany) yang berkoordinasi dengan pihak Pemerintah Provinsi Jawa Timur dalam proyek pekerjaan Surabaya Regional Railway Line (SRRL).

Nantinya untuk jalur SRRL tersebut tidak akan menggunakan lahan produktif milik masyarakat, tapi menggunakan lahan milik Ditjen Perkeretaapian Kementerian Perhubungan di mana sesuai jalur KA Regional di Kota Surabaya saat ini

- 2. Apabila proyek tersebut dibangun di lahan produktif yang menjadi mata pencaharian masyarakat sekitar, bagaimana strategi pemerintah dalam membantu masyarakat yang kehilangan lahan?**

Proyek pekerjaan yang disampaikan pada angka 1 (satu), tidak dibangun di lahan produktif, jadi nanti tidak perlu melakukan pembebasan lahan

- 3. Apakah dengan adanya transportasi publik dapat mengurangi potensi pendapatan angkutan umum yang lain?**

Dengan adanya transportasi public memang nantinya dapat mengurangi pendapatan yang didapat oleh sopir angkutan umum eksisting

- 4. Apabila iya, bagaimana strategi pemerintah untuk menanggulangi dampak negatif yang mungkin dirasakan oleh angkutan umum yang lain?**

Strategi Pemerintah Kota Surabaya untuk mengatasi dampak negatif pada angka 3 (tiga) adalah dengan mengajak para sopir angkutan umum eksisting untuk bergabung dalam kru Feeder Wira-Wiri yang dikelola oleh UPTD BLUD Pengelolaan Transportasi Umum di bawah Dinas Perhubungan Kota Surabaya.

- 5. Apakah pemerintah akan memberikan kompensasi untuk masyarakat yang terdampak proyek transportasi publik tersebut?**

Untuk pengembangan transportasi publik ini nantinya pihak pemerintah tidak perlu memberikan kompensasi kepada masyarakat karena tidak ada yang terdampak sama sekali. Malah dapat memberikan kepastian kesejahteraan yang lebih baik

- 6. Apakah transportasi publik yang dipakai merupakan teknologi yang ramah lingkungan dan less emission?**

Transportasi publik yang akan dikembangkan di Kota Surabaya nantinya akan menggunakan teknologi yang ramah lingkungan dan *less emission* karena menggunakan tenaga listrik sebagai sumbernya (baik transportasi berbasis jalan maupun transportasi berbasis rel)

- 7. Apakah transportasi publik di Surabaya dipandang dapat meningkatkan sustainable energy use?**

Pertanyaan no 7 ini sedikit lebih berat untuk menjawab karena mengacu pada penyediaan sumber listriknya. Karena sumber listrik utama di Pulau Jawa ini masih bersumber dari PLTU yang berasal dari pembakaran batu

bara, di mana batu bara merupakan energi tidak terbarukan dan dapat habis.

Untuk jawaban no 7 ini dapat mencakup jawaban dari pihak Pemerintah Pusat apakah ada strategi untuk penyediaan energi listrik dari energi terbarukan

8. **Apakah transportasi publik yang akan dibangun, khususnya BRT dan Autonomous Rail Rapid Transit tidak akan meningkatkan kemacetan di Surabaya? Bagaimana strategi pemerintah Kota Surabaya dalam mendorong masyarakat menggunakan transportasi publik dalam rangka mengurangi kemacetan dan emisi GHG?**

Dalam pengembangan transportasi publik, terutama berbasis jalan, memang nantinya dapat memberikan dampak berupa kemacetan yang dapat terjadi. Oleh karena itu, Pemerintah Kota Surabaya menyiapkan strategi untuk penerapan *Transport Demand Management* (TDM) untuk dapat mengurangi jumlah kendaraan serta mengajak masyarakat untuk dapat berpindah moda transportasi dari pengendara kendaraan pribadi menjadi pengguna angkutan umum

9. **Bagaimana cara monitor dan evaluasi pengelolaan transportasi publik? Apakah pemerintah berencana akan membuka hotline aduan yang dapat diakses oleh masyarakat apabila ada permasalahan yang ditimbulkan oleh adanya transportasi publik?**

Untuk monitor dan evaluasi pengelolaan transportasi publik dapat dilakukan secara swakelola oleh pihak UPTD BLUD Pengelolaan Transportasi Umum. Akan tetapi pelaksanaan monitor dan evaluasi juga dapat berasal dari masyarakat dengan melaporkan melalui hotline yang sudah tersedia

10. **Siapa saja yang akan terlibat dalam proses monitor dan evaluasi pengelolaan transportasi publik tersebut?**

Yang akan terlibat dalam proses monitor dan evaluasi pengelolaan transportasi publik adalah seluruh stakeholder dan masyarakat dalam pelaporan kejadian kedaruratan

RELATIONAL INCLUSIVENESS

1. **Setelah transportasi publik tersebut dibangun, siapa yang akan mengelola? Apakah pemerintah atau swasta?**

Untuk rencana pengembangan transportasi publik di Kota Surabaya saat ini nantinya akan dikelola oleh UPTD BLUD Pengelolaan Transportasi Umum di bawah Dinas Perhubungan Kota Surabaya.

Akan tetapi, untuk integrasi jaringan transportasi umum akan dibahas lebih lanjut karena perlu melibatkan pihak Pemerintah Provinsi Jawa Timur terutama dalam hal penerapan tarif.

2. **Apakah adanya transportasi publik tersebut dapat meningkatkan pendapatan daerah yang dialokasikan untuk masyarakat?**

Penyediaan transportasi publik nantinya dapat meningkatkan Pendapatan Daerah Kota Surabaya yang akan dipergunakan kembali untuk masyarakat

3. **Bagaimana strategi pemerintah dalam penetapan tarif angkutan tersebut agar sesuai dengan situasi ekonomi masyarakat?**

Strategis Pemerintah Kota Surabaya dalam penetapan tarif angkutan berdasarkan hasil kajian *Ability To Pay* (ATP) dan *Willingness To Pay* (WTP) yang sudah menyesuaikan dengan situasi ekonomi dari masyarakat.

4. Bagaimana strategi pemerintah dalam mengembalikan pinjaman dari GIZ? Apakah akan berdampak pada tarif yang ditetapkan oleh pemerintah?

Strategi pemerintah dalam mengembalikan pinjaman dari GIZ dan penetapan tarif yang akan diberlakukan perlu mendapat persetujuan dari Kepala Daerah selaku penyelenggara tertinggi dari suatu pemerintahan dengan tetap memperhatikan kekuatan fiskal daerah.

5. Apakah proyek ini sudah sesuai dengan peraturan undang-undang baik Perda, Perbup, maupun undang-undang nasional?

Proyek pengembangan transportasi tersebut sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang ada.

6. Bagaimana proses perizinan dan amdal pembangunan transportasi publik ini (BRT, ARRT, dan SRRL)?

Terkait dengan proses perizinan pengembangan transportasi umum di Kota Surabaya melalui Bappenas untuk mendukung pelaksanaan program dalam RPJMN Tahun 2020 – 2024 dan sampai saat ini masih dalam tahap pembahasan perencanaan awal.

7. Bagaimana strategi pemerintah dalam memastikan penggunaan dana bantuan yang diperoleh dari GIZ dapat transparan dan diakses oleh masyarakat?

Strategi Pemerintah untuk memastikan penggunaan dana bantuan yang diperoleh dari pihak perusahaan luar negeri seharusnya melalui Kementerian Keuangan terlebih dahulu untuk mendapatkan persetujuan. Apabila telah disetujui, Kementerian Keuangan akan mengalokasikan anggaran kepada Daerah tujuan untuk dapat dialokasikan pada APBD Daerah.

Appendix 10. Kediri Interview Results

Pertanyaan Tambahan

Terdapat masyarakat yang menyatakan proyek TPA Regional Kediri gagal?

Bukan gagal, jadi begini karena kemarin itu sebenarnya kan provinsi itu memang rencana pengadaan lahannya itu 2024. Mungkin karena ada pilpres jadi ada penundaan, tetapi dari provinsi dalam hal ini dinas PRKCPK itu sebenarnya sudah membuat DPPT sudah dibuat dari tahun 2021. Sebenarnya mungkin memang karna kondisi seperti yang kita tahu di tahun 2023 ini banyak sekali refocusing seperti pengetatan anggaran jadi ada banyak anggaran yang sebenarnya mungkin sudah direncanakan tapi belum di realisasikan. Jadi sebenarnya Masyarakat itu terutama pemilik lahan itu sudah disosialisasikan semuanya mungkin karena mereka berharap banyak. Hampir semua dinas termasuk dinas PRKCPK mungkin termasuk yang juga mengalami pengurangan dana mungkin karena anggaran sebesar itu di tahun politik sekarang ini. Kalau sudah masuk bluebook insyaallah akan lanjut.

SOCIAL INCLUSIVENESS

PERTANYAAN PERTAMA

Menurut anda apakah pembangunan TPST akan berdampak pada kesehatan dan keamanan masyarakat, mengingat pernah ada kasus longsor sampah di Leuwigajah, Cimahi? (In your opinion, do you think the construction of a Final Disposal Site (TPST) will have an impact on the health and safety of the community, considering the previous case of a garbage landslide in Leuwigajah, Cimahi?)

Jadi gini, kebetulan beberapa hari sebelum leuwigajah longsor itu saya berdiri tepat di depan titik longsor dengan kemiringan yang sudah mendekati 60. Nah ini kaitannya, insyaallah beda sekali jadi TPA regional itu akan mengadopsi sistem TPA yang baru sesedikit mungkin yang di buang ke landfill jadi nanti minimal yang di buang ke landfill karena TPA yang baru sekarang kayak gitu harus banyak dikelola di depan jadi nanti ada semacam TPST di dalam TPA untuk mengolah sampahnya dulu nnt yang benar-bener residu baru di timbun di landfill nya. Jadi seharusnya lebih aman.

Terus sekarang begini kembali kepada tujuan pembangunan TPA regional, kenapa di regional kan kenapa gak tiap kabuapten aja? itu sebenarnya itu meminimalisir. Jadi kalo TPA itu tersebar potensi sebaran polutan lebih banyak makanya dibuat TPA regional di hutan liar di suatu tempat kemudian dengan sebisa mungkin nnt pengamanannya terhadap lingkungan maksimal. Jadi prinsip dari TPA regional itu meminimalkan sebaran potensi pencemaran. TPA ini kan antara kab.kediri dan kota daripada masing-masing punya TPA nnt potensi pencemarannya titiknya ada 2 mendingan 1 aja.

PERTANYAAN KEDUA

Bagaimana strategi pemerintah untuk menanggulangi dampak serupa? (What strategies does the government employ to mitigate similar impacts?)

Ini kan kaitannya dengan yang terjadi di leuwigajah, karena gini di leuwigajah itu benar-bener open dumping tidak ada sarana perlindungan lingkungan sama sekali. Jadi cuma di buang saja tanpa ada perlindungan sama sekali dan yang jelas untuk

melihat timbunannya itu tidak sesuai dengan prinsip pengoperasian TPA yang baik tidak ada urukan tidak ada terasering jadi secara teknis memang cuma di taruh aja. Jadi strategi pemerintah untuk menanggulangi dampak serupa yang jelas dari sisi desain TPA, kita kan sudah menerapkan TPA yang berwawasan lingkungan sesuai dengan programnya GII ini. Makanya Kabupaten Kediri waktu itu kan kita mengacu pada pengelolaan sampah berwawasan lingkungan makanya kita mengikuti program ini. Jadi waktu itu sebenarnya di kabupaten Kediri itu ada 2 TPA yang pertama itu TPA sekoto, nah sekoto ini kan hanya bisa mengakomodasi kabupaten Kediri yang wilayah timur dan utara karena dia tempatnya di Badas. Sementara yang wilayah barat dan selatan ini kalo semuanya di bawa ke sekoto kejauhan karena memang idealnya TPA itu radiusnya jangan jauh-jauh jangan lebih dari 25 km. Kalau wilayah barat dan selatan di bawa ke sekoto jaraknya bisa lebih dari 60 km. Makanya Bupati Kediri menghendaki ada 1 TPA lagi, karena pembangunan TPA ini kan biayanya tidak sedikit akhirnya kita mengajukan ke kementerian PUPR. Nah kementerian PUPR mereka memprioritaskan pembangunan TPA regional bukan yang tunggal. Kita juga baru dapet yang tunggal sekoto itu kan baru di bangun oleh kementerian PUPR. Nah ketika kita butuh 1 TPA lagi ya harus regional. Nah ini juga sesuai dengan peraturan dari RT/RW nya provinsi. RT/RW provinsi itu sudah mengamanatkan bahwa pengelolaan sampah di provinsi Jawa Timur itu dibagi menjadi 8 regionalisasi, salah satunya Kediri (kabupaten dan kota).

PERTANYAAN KETIGA

Siapa saja yang dapat memanfaatkan TPST tersebut? Apakah masyarakat sekitar diberikan izin untuk membuang sampah di TPST tersebut? (Who can benefit from the Final Disposal Site (TPST)? Are the local residents given permission to dispose of their waste at the TPST?)

Jadi gini, di kabupaten Kediri ini ada semacam kebijakan bahwa pengelolaan sampah itu basisnya desa dengan membentuk TPS 3R. Kemarin dalam rencana induknya TPA regional, maksudnya kebijakan kami adalah nanti semua pengelolaan sampah itu fokusnya desa melalui TPS 3R nah yang di bawa ke TPA itu mostly adalah residu dari TPS 3R. Tapi masih akan tetep ada orang yang membuang langsung ke TPA, itu sebenarnya gapapa. Cuma memang kami fokuskan pengelolaan sampah itu dikelola oleh desa bisa melalui BUMDes. Jadi orang kalo skala desa biasanya yang sudah berjalan saat ini yang sudah di proses akhir ke sekoto itu residu dari TPS 3R saat ini ada 30an TPS 3R itu yang diangkut ke sekoto. Mungkin nanti sebagian akan kita proses akhir di TPA regional. Rencananya seperti itu, jadi nanti di bagi 2 wilayah jadi wilayah dari kawasan utara dan timur kabupaten Kediri masuk ke sekoto sementara dari kawasan barat dan selatan yang dimana sekarang ini lagi perkembangannya kabupaten Kediri itu lebih ke arah barat dengan adanya bandara baru pasti itu akan menimbulkan pusat kota baru. Nah makanya, nanti itu yang akan kami kirim ke TPA regional. Kalo kota rencananya full ke TPA regional.

PERTANYAAN KEEMPAT

Bagaimana strategi pemerintah untuk menanggulangi dampak negatif yang mungkin muncul ketika TPST sudah beroperasi, seperti bau, kotor, dll yang akan dirasakan oleh masyarakat sekitar? (What strategies does the

government have in place to address potential negative impacts that may arise when the Final Disposal Site (TPST) is operational, such as odors, pollution, etc., which could be experienced by the surrounding community?)

Kita pertama strateginya itu mengurangi dampak negatif berarti kan kami hanya terkait dengan pengangkutan. Jadi gimana kami mengamankan supaya dalam pengangkutan itu tidak menimbulkan dampak yang signifikan misalnya bau, kotor yang di rasakan masyarakat. Jadi kita fokusnya ke pengangkutan, nanti pengangkutan yang kesaba itu harus sesuai dengan standar pengangkutan harus dalam keadaan tertutup supaya tidak ada ceceran. Dari sisi container nya itu memang harus meminimalkan terjadinya kemungkinan kebocoran kemudian juga menyangkut masalah frekuensi pengangkutan. Jadi sampah itu tidak boleh ada di dalam container lebih dari 2×24 jam karna nanti kalo sudah lebih dari itu dipastikan akan timbul bau. Nah jadi kalo strategi pemerintah daerah karena terkait pengangkutan kita harus mematuhi SOP untuk pengangkutan.

PERTANYAAN KELIMA

Apakah masyarakat sekitar terlibat dalam membuat kebijakan tersebut, termasuk dalam memberikan masukan untuk proses pembangunan? (bagaimana proses studi kelayakan? Siapa saja yang dilibatkan? (Are the local communities involved in formulating these policies, including providing input for the construction process? (How is the feasibility study conducted? Who is involved?))

Kemarin itu waktu proses studi kelayakan iya. Jadi waktu studi kelayakan itu kami juga mengundang unsur masyarakat LSM jadi dari situ kan mereka memberi masukan yang pertama terkait pekerja mereka juga memberi masukan supaya pekerjanya itu mengambil dari sekitar situ. Mungkin apabila nanti ada kesempatan untuk melakukan pengelolaan disitu yang bisa mendatangkan sirkular ekonomi. Masyarakat sudah dilibatkan dari awal dan mereka memberikan ide juga.

PERTANYAAN KEENAM

Apakah kerja sama Pemerintah Kabupaten Kediri dengan GIZ dalam pembangunan TPST juga mencakup capacity building untuk pemerintah ataupun masyarakat, seperti cara daur ulang sampah, manajemen TPST, dll? (Does the collaboration between the Kediri Regency Government and GIZ in the construction of the Final Disposal Site (TPST) also include capacity building for the government and the community, such as waste recycling methods, TPST management, etc.?)

Kalo GIZ ini adalah konsultan. Jadi selama ini baru dalam taraf penyusunan pra FS, apakah nanti akan ada mencakup capacity building. Setau saya ada sedikit perbedaan pendapat, setau saya BAPPENAS itu sekarang ini sedang senang-senang nya dengan teknologi yang melibatkan RDF. Sementara GIZ itu menganggap RDF ini belum proven di indonesia karena belum dilakukan secara sukses selama 5 tahun di indonesia. Sebenarnya kalo kami lihat dsri rencana induknya belum terlalu jelas teknologi apa. GIZ ini mengacu pada infrastruktur hijau jadi mereka mau nya yang tidak ada emisi sementara RDF ini nanti kan kita gatau ketika dia sudah sampai di oftaker apakah akan menimbulkan pencemaran lagi atau tidak.

ENVIRONMENTAL INCLUSIVENESS

PERTANYAAN PERTAMA

Bagaimana strategi pemerintah dalam pembangunan ini? Apakah melibatkan land transformation dari lahan produktif menjadi TPST? (How is the government strategy in this development? Does it involve land transformation from productive land to the Final Disposal Site (TPST)?)

Sebenarnya di daerah situ, itu namanya lahan yang agak kering. Jadi disitu tidak ada irigasi yang jelas jadi dia hanya mengandalkan hujan saja. Nah makanya kenapa kita cenderung kesitu karena itu memang lahan yang mungkin tidak seproduktif sawah. Melibatkan land transformation.

PERTANYAAN KEDUA

Apabila TPST tersebut dibangun di lahan produktif yang menjadi mata pencaharian masyarakat sekitar, bagaimana strategi pemerintah dalam membantu masyarakat yang kehilangan lahan? (If the Final Disposal Site (TPST) is built on productive land that serves as the livelihood for the surrounding community, what is the government's strategy in assisting the affected community that loses their land?)

Jadi kemarin sebenarnya isunya lebih ke arah, kalo yang lahannya di jual mereka gapapa mungkin uang dari situ akan dijadikan modal usaha. Yang jadi masalah itu adalah lahan yang ada di yang mereka merasa mungkin nanti akan aksesnya terblok gara-gara TPA. Jadi yang mau dibebaskan ada sekitar 50 hektar ternyata ada yang nyempil nanti mereka itu khawatir ketika ini dibangun gimana cara mukul kebun itu sebenarnya isunya yang kemarin. Itu pasti nanti akan kami fasilitasi untuk membuat jalan akses supaya mereka tetep tidak kehilangan akses ke kebun mereka gitu. Kalo yang kemarin itu tentang masalah isu tentang "ini kalo dijual terus saya ngapain? entah berkebum atau ngapain" itu kemarin gak terlalu keluar sih mungkin karna disitu ka produk utamanya kan kalo gasalah singkong pokoknya pertanian yg di lahan kering karena tidak ada irigasi jauh dari mata air.

PERTANYAAN KETIGA

Bagaimana rencana pemerintah untuk mengelola TPST tersebut? Apakah menggunakan strategi open dumping? Mengingat TPST yang tidak dikelola dengan baik justru dapat menimbulkan kerusakan lingkungan seperti pencemaran air tanah, air sungai apabila TPST dekat dengan sungai, dan menghasilkan gas metana yang merupakan salah satu gas penyebab perubahan iklim. (What are the government's plans for managing the Final Disposal Site (TPST)? Does it involve an open dumping strategy? Considering that poorly managed TPSTs can lead to environmental damage such as groundwater contamination, river pollution if the TPST is located near a river, and the generation of methane gas, a significant contributor to climate change.)

Kalo kabupaten itu cuma pengangkutan saja ini pengelolaannya adalah di provinsi. Cuma kalo dari rencananya sih ga mungkin open dumping. Misalkan untuk kabupaten sekelas kabupaten kota kecil seperti kediri ini minimal control landfill apalagi ini pengelolanya provinsi ga akan open dumping yang jelas mereka sudah berkomitmen untuk menerapkan landfill yang sesedikit mungkin

jadi residunya sesedikit mungkin ada pengelolaan di depan. Jadi minimal ada sortasi di depan kemudian nanti ada pemrosesan untuk menjadi produk entah itu nanti ada kompos mungkin atau mungkin RDF. Yang jelas TPA ini harus menghasilkan residu sesedikit mungkin.

PERTANYAAN KEEMPAT

Bagaimana strategi pemerintah untuk mengolah limbah organik mengingat limbah organik adalah salah satu penyebab gas metana? (What is the government's strategy for processing organic waste, considering that organic waste is one of the contributors to methane gas production?)

Ini tadi terkait dengan teknologi tadi di depannya karena nanti yang akan di buang kesitu hanya yang benar-bener residu sementara bahan organik di depannya itu difokuskan untuk di kompos. Tapi kan akan tetep ada lindi karena TPA ini lahan terbuka pasti ada lindi minimal dari air hujan tentu ada IPAL nya dan IPAL nya itu lumayan ketat standarnya. Jadi gini sebenarnya TPA itu memang mungkin ya dioperasikan kalo landfillsnya mungkin minimal secara control landfill artinya pengurukan mungkin tidak setiap hari mungkin bisa seminggu sekali itu minimal tapi mungkin kalo provinsi nanti lebih ketat. Kemudian dari fasilitasnya sendiri itu pasti sanitary landfill artinya sanitary landfill ini yang paling utama adalah ada fasilitas kedap jadi lindi tidak akan merusak tanah tapi akan terkumpul di dasar kemudian disalurkan ke instalasi pembuangan air lindi. Fasilitas perlindungan lingkungannya itu yang pertama adalah berupa sanitary landfill yang ada lapisan kedapnya kemudian dilakukan pengurukan secara teratur, seharusnya dia tetep ada upaya untuk pengelolaan gas metana. Sebenarnya gas metana ini cukup dikeluarkan dan di bakar entah itu pake flaring atau dikumpulkan lebih lanjut kemudian dimanfaatkan intinya metana itu harus di bakar.

PERTANYAAN KELIMA

Kompensasi apa yang diberikan oleh pemerintah kepada masyarakat yang mungkin terdampak dari TPST setelah beroperasi? (What compensation is provided by the government to communities that may be affected by the Final Disposal Site (TPST) after it becomes operational?)

Biasanya TPA regional itu ada kompensasi yang memang biasanya di bayarkan berupa uang nah besarnya nanti tergantung kesepakatan. TPA regional yang sudah berjalan di Jawa Barat itu mereka biasanya itungan kompensasinya itu per ton sampah yang masuk nanti di konversi menjadi sekian rupiah. Nah itu kompensasi dampak negatif, itu yang bayar adalah kami para pengguna jadi di antara tipping fee yang kami bayarkan itu nanti ada komponen kompensasi dampak negatif. Nah itu nanti diberikan kepada masyarakat di sekitar yang terkena dampak. Kompensasinya itu nanti tergantung berapa ton sampah yang masuk ke TPA.

PERTANYAAN KEENAM

Apakah pembangunan TPST ini salah satu green development? Apabila iya, mengapa pemerintah Kabupaten Kediri berpendapat pembangunan ini adalah green development? (Is the construction of the Final Disposal Site (TPST) considered a form of green development? If so, why does the Kediri Regency government believe that this development is aligned with green

development principles?

Namanya pembangunan itu kan memang harus meminimalkan dampak negatif nah itu mungkin inti dari green development kan itu. Pembangunan yang berkesinambungan tetapi dampak negatifnya seminimal mungkin mungkin makanya kita sebisa mungkin mengikuti program ini

PERTANYAAN KETUJUH

Bagaimana cara monitor dan evaluasi pengelolaan TPST? Apakah pemerintah berencana akan membuka hotline aduan yang dapat diakses oleh masyarakat apabila ada permasalahan di TPST? (How is the monitoring and evaluation of the Final Disposal Site (TPST) management conducted?)

Iya ini sudah pernah di singgung. Kayaknya nanti akan ada hotline bisa pengaduan via whatsapp atau aplikasi atau bisa juga langsung ke aplikasi HALO MASBUP di kabupaten kediri ini ada aplikasi pengaduan segala jenis jadi dia langsung nyambung ke bupati. Tapi nanti mungkin juga akan ada hotline yang khusus untuk masalah sampah. Cuma biasanya lebih ampuh ke HALO MASBUP itu. Tapi nanti kalo untuk masalah yang teknis banget nanti ada hotline khusus untuk TPA regional mungkin nanti yang akan membuat juga pengelolanya kan.

PERTANYAAN KEDELAPAN

Siapa saja yang akan terlibat dalam proses monitor dan evaluasi pengelolaan TPST? (Who will be involved in the process of monitoring and evaluating the management of the Final Disposal Site (TPST)?)

Tentu saja dari unsur pemerintah ada dari kami kabupaten kemudian dari masyarakat sekitar kemudian dari LSM.

RELATIONAL INCLUSIVENESS

PERTANYAAN PERTAMA

Setelah TPST dibangun, siapa yang akan mengelola? Apakah pemerintah atau swasta? (After the Final Disposal Site (TPST) is constructed, who will manage it, the government or a private entity?)

Kemarin kemenko marves juga sebenarnya mungkin keinginannya seperti itu. Jadi di dalam PerPres tentang PSN itu memang bentuk awalnya KPBU pengelolaannya jadi kerjasama antara pemerintah dengan badan usaha awalnya seperti itu. Tapi ada usulan juga dari provinsi bahwa ini nanti akan lama atau khawatir apa ada investor yang mau. Akhirnya kemarin itu sempet ada perubahan menjadi UPTD aja jadi itu nanti yang mengelola adalah provinsi nanti tergantung mereka apakah tetap melanjutkan proses KPBU atau dikelola provinsi aja oleh UPTD.

PERTANYAAN KEDUA

Apakah pengelola TPST akan memungut biaya dari masyarakat pengguna TPST baik umum maupun masyarakat sekitar? Jika iya, siapa yang akan mengelola uang tersebut? Apakah pemerintah atau swasta? Apakah ada perbedaan biaya untuk kategori masyarakat kelas bawah, masyarakat kelas menengah, masyarakat kelas atas? (Will the TPST manager impose fees on both the general public and the local community? If so, who will oversee the management of these funds, the government or a private entity? Are there different fees for lower-income, middle-income, and upper-income categories

of society?)

Ini kan belum fix ya, cuma gini pembayaran ke TPA regional itu kita tipping fee biasanya yang bayar itu kabupaten. Mungkin nantinya juga akan ada masyarakat yang secara langsung membuang ke TPA tetapi kalo dari kami dari dinas karena kami kan ada tupoksi untuk melakukan pengangkutan residu nah itu yang membayar adalah dinas. Kalo pengangkutan residu dari TPS maupun TPS 3R itu nanti yang membayar adalah dinas tipping fee namanya nah kalo masyarakat mungkin mereka membayar sendiri-sendiri secara langsung ke pengelola TPA regional entah nanti UPTD atau badan usaha yang ditunjuk untuk mengelola.

PERTANYAAN KETIGA

Apakah pembangunan TPST ini sudah sesuai dengan peraturan undang-undang baik Perda, Perbup, maupun undang-undang nasional? (Is the construction of the Final Disposal Site (TPST) in compliance with local regulations (Perda/Perbup) as well as national laws?)

Sudah, jadi dari undang-undang pertama UU No.18 Tahun 2008 itu jelas mengamanatkan bahwa pemerintah daerah itu wajib menyediakan TPA kemudian dengan PERDA entah itu dari PERDA RT/RW sampai PERDA pengelolaan sampah pun juga sudah sesuai. Kemudian dengan PERDA yang kabupaten kediri juga sudah sesuai karena memang peraturan ini kan mulai dari UU kemudian di acu oleh PERDA provinsi di acu juga oleh PERDA kabupaten semuanya isinya sama bahwa pemerintah daerah itu wajib menyediakan tempat pembuangan akhir. Di dalam RT/RW kami yang terbaru pun sudah tertuang bahwa di Desa Surat Kecamatan Mojo itu diperuntukan untuk TPA regional. Di PERGUB juga sudah.

PERTANYAAN KEEMPAT

Bagaimana proses perizinan dan amdal pembangunan TPST ini? (What is the process of licensing and the Environmental Impact Assessment (Amdal) for the construction of this Final Disposal Site (TPST)?)

Jadi ini sejujurnya kemarin ada sedikit kendala di penyusunan AMDAL masalahnya itu karena teknologinya belum fix. Makanya dari AMDALnya sendiri mereka menentukan dampaknya itu kan tergantung teknologi yang di pilih. Jadi kemarin itu AMDAL ini sudah di buat oleh dinas lingkungan hidup provinsi tapi kendalanya disitu karena belum fix. Sementara di pusat sendiri, GIZ maunya yang green banget kalo BAPPENAS maunya yang pake thermal.

PERTANYAAN KELIMA

Bagaimana strategi pemerintah dalam memastikan penggunaan dana bantuan yang diperoleh dari GIZ dapat transparan dan diakses oleh masyarakat? (How does the government strategize to ensure that the use of aid funds obtained from GIZ is transparent and accessible to the public?)

Itu sudah tertera. Masalahnya gini sampai sekarang pun karena itu tadi karena masalah teknologinya itu belum fix jadi ini sebenarnya berapa besarannya. Tapi kalo masalah transparansi itu memang di tuntutan sekali jadi setiap kali ada mungkin kalo ada paparan atau apapun itu pasti akan muncul di berita. Semuanya itu sudah bisa di akses.