



Kementerian PPN/
Bappenas

KEBIJAKAN PERKOTAAN NASIONAL 2045

Bekerjasama dengan:







Kementerian PPN/
Bappenas

KEBIJAKAN PERKOTAAN NASIONAL 2045

Bekerjasama dengan:





Tim Penyusun

Pengarah

Rachmat Pambudy
Menteri PPN/Kepala Bappenas

Febrian Alphyanto Ruddyard
Wakil Menteri PPN/Kepala Bappenas

Tim Penulis

**Direktorat Tata Ruang, Perkotaan, Pertanahan
dan Penanggulangan Bencana Kementerian PPN/
Bappenas**

Dody Virgo Sinaga
Agung Mahesa Himawan Dorodjatoen
Zaharatul Hasanah
Luthfi Muhamad Iqbal
Muhammad Rizki
Nurul Amira
Alia Rasmaya
Muhammad Prawira Utama Amdan

Desain Sampul dan Tata Letak

Akbar Femiaji

Penanggung Jawab

Medrilzam
Deputi Bidang Pembangunan Kewilayahan,
Kementerian PPN/Bappenas

Penyelaras Akhir

Hayu Parasati

Bekerjasama dengan

Kementerian Koordinator Bidang Infrastruktur
dan Pengembangan Wilayah
Kementerian Pekerjaan Umum
Kementerian Dalam Negeri
Kementerian Perhubungan
Tim Koordinasi Strategis Pembangunan Perkotaan Nasional
(TKSPPN)

Kontributor Lainnya

Tri Dewi Virgiyanti, Mia Amalia, Togu Santoso Pardede,
Wicaksono Sarosa, Wahyu Mulyana, Gita Nurrahmi,
Muhammad Amri Cahyo Gumilar, Shafwatus Tsana,
Ayu Aldila, Micania Camillang, Arif Rahmat

**Dikeluarkan oleh:**

Direktorat Tata Ruang, Perkotaan, Pertanahan
dan Penanggulangan Bencana, Kedeputan Bidang
Pembangunan Kewilayahan

Jl. H. R. Rasuna Said No.Kav. B2, Kuningan,
Karet, Kecamatan Setiabudi, Kota Jakarta Selatan,
Daerah Khusus Ibukota Jakarta 12920.

Email: dit.trpb@bappenas.go.id

Diterbitkan oleh:

Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional/
Badan Perencanaan Pembangunan Nasional (Bappenas)

Jalan Taman Suropati No. 2,
Jakarta Pusat 10310

Telp. (021) 31934379, Fax (021) 3926603

Atribusi

Harap kutip karya ini sebagai berikut: Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional (Bappenas). 2025.
“Kebijakan Perkotaan Nasional 2045.” © Kementerian PPN/Bappenas.

Cetakan Pertama:

2025

Hak Penerbitan @ Kementerian PPN/Bappenas

Dilarang memperbanyak, menyebarkan, atau menggunakan sebagian maupun seluruh isi dokumen ini tanpa izin tertulis dari penulis dan penerbit dalam bentuk apa pun, baik cetak, digital, maupun media lainnya. Apabila ingin mengutip sebagian isi dokumen ini, harus menyantumkan sumber dengan jelas sebagai bentuk penghargaan atas hak kekayaan intelektual.



Rachmat Pambudy

**Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional/
Kepala Badan Perencanaan Pembangunan
Nasional (Bappenas)**

Dengan penuh rasa syukur, kami panjatkan puji ke hadirat Tuhan Yang Maha Esa atas limpahan rahmat dan karunia-Nya sehingga Dokumen yang berjudul “Kebijakan Perkotaan Nasional (KPN) 2045” dapat diselesaikan. Perkotaan seringkali diasosiasikan dengan pusat peradaban manusia. Di masa depan, perkotaan bukan lagi tempat tinggal semata, tapi menjadi ruang untuk bertumbuh bersama bagi bumi dan manusia. Kota bukan lagi sekadar ruang fisik, tetapi sebagai cerminan nilai, harapan, dan komitmen bersama untuk merawat kehidupan. Oleh karena itu, kota berkelanjutan adalah warisan terbaik yang bisa kita tinggalkan untuk generasi mendatang sebagai hasil sinergi dari seluruh pihak tanpa terkecuali, karena kota yang berkelanjutan bukan hanya tentang masa kini, melainkan tentang tanggung jawab moral kita terhadap masa depan.

Pada tahun 2045, Perkotaan diproyeksikan akan menampung sekitar 72,9% populasi nasional. Disisi lain, isu perkotaan saat ini semakin kompleks dan membutuhkan penanganan komprehensif. Proses urbanisasi yang pesat tanpa dibarengi perencanaan dan pengelolaan yang cepat tanggap dan inovatif akan menciptakan berbagai masalah. Oleh karena itu, perencanaan dan pengelolaan perkotaan perlu didasarkan pada kebijakan dan strategi yang mampu menjawab tantangan dalam mencapai tujuan transformasi perkotaan yang berkelanjutan dan meningkatkan kesejahteraan masyarakat.

Sejalan dengan tantangan pembangunan nasional ke depan, Pemerintah Indonesia telah menetapkan Visi Indonesia Emas 2045 sebagai arah pembangunan jangka panjang menuju negara yang bersatu, berdaulat, maju, dan berkelanjutan. Momentum lahirnya Kebijakan Perkotaan Nasional dengan Visi Perkotaan Berkelanjutan 2045, menjadi krusial di tengah besarnya tuntutan peran perkotaan sebagai pusat pertumbuhan. Potensi urbanisasi harus dioptimalkan guna mewujudkan tatanan kondisi ekonomi yang maju dan perikehidupan sosial masyarakat yang adil dan berdaulat melalui perwujudan lingkungan perkotaan yang berkelanjutan. Kebijakan Perkotaan Nasional menyajikan kerangka kebijakan beserta strategi pembangunan secara rinci yang diharapkan dapat menjadi acuan dalam menyelesaikan persoalan lintas wilayah, lintas sektor, dan lintas pelaku.

Kebijakan Perkotaan Nasional merupakan hasil kerjasama berbagai pihak. KPN telah mendapat masukan dari berbagai pemangku kepentingan baik Kementerian/Lembaga, para pakar, praktisi, maupun akademisi. Sebagian kajian dalam penyusunan KPN juga didukung oleh mitra pembangunan, khususnya Bank Dunia dan *Swiss State Secretariat for Economic Affairs (SECO)* melalui kegiatan *Indonesia Sustainable Urbanization (IDSUN) Multi Donor Trust Fund (MDTF)*. KPN akan dilaksanakan secara terpadu melalui Tim Koordinasi Strategis Pembangunan Perkotaan Nasional (TKSPPN), yang merupakan wadah koordinasi lintas sektor untuk menjawab kebutuhan pembangunan perkotaan. Saya mengucapkan terima kasih kepada parapihak yang terlibat dalam penyempurnaan dokumen ini melalui sumbangsih ide dan masukan perbaikan. Dengan proses yang kolaboratif ini diharapkan seluruh pihak memiliki peta jalan yang sama untuk diimplementasikan dengan baik oleh seluruh lapisan pemangku kepentingan demi masa depan pembangunan perkotaan kita bersama.

Rachmat Pambudy
Menteri PPN/Bappenas



Agus Harimurti Yudhoyono

Menteri Koordinator Bidang Infrastruktur
dan Pembangunan Kewilayahan

Dengan mengucapkan syukur ke hadirat Tuhan Yang Maha Esa, saya menyambut dengan penuh apresiasi terbitnya Kebijakan Perkotaan Nasional (KPN) 2045, sebuah tonggak penting dalam arah pembangunan perkotaan Indonesia menuju masa depan yang berkelanjutan, inklusif, dan tangguh.

Pembangunan perkotaan tidak lagi dapat dipandang semata sebagai urusan teknokratis dalam tata ruang fisik, tetapi harus dilihat sebagai agenda strategis nasional yang menyentuh berbagai dimensi kehidupan—ekonomi, sosial, lingkungan, dan budaya. Kota adalah tempat konsentrasi peluang, namun sekaligus menjadi simpul dari berbagai risiko dan ketimpangan. Maka, diperlukan satu kebijakan nasional yang mampu memandu arah pembangunan kota secara holistik dan lintas batas administratif.

KPN 2045 hadir untuk menjawab tantangan besar urbanisasi, transformasi ekonomi, krisis iklim, disrupsi teknologi, serta ketimpangan antarwilayah yang semakin kompleks. Dokumen ini memuat visi, strategi, serta peran seluruh aktor pembangunan—pemerintah pusat dan daerah, masyarakat, dunia usaha, dan komunitas—dalam mewujudkan kota sebagai ruang kehidupan yang adil, layak, dan berkelanjutan.

Sebagai Menteri Koordinator yang bertanggung jawab mengoordinasikan kebijakan pembangunan infrastruktur dan kewilayahan, saya menekankan pentingnya penyelarasan KPN 2045 dengan berbagai agenda nasional, termasuk Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional 2025–2045, agenda transformasi infrastruktur, serta kebijakan penguatan konektivitas antarwilayah. Kita harus memastikan bahwa setiap kota di Indonesia—besar maupun kecil, di barat maupun timur—memiliki akses yang setara terhadap pelayanan dasar, infrastruktur hijau, peluang ekonomi, dan sistem tata kelola yang inklusif.

Implementasi KPN 2045 menuntut sinergi yang kuat antar-sektor dan antar-level pemerintahan. Diperlukan kerangka kelembagaan yang adaptif, mekanisme pembiayaan yang inovatif, serta transformasi digital yang memperkuat tata kelola kota. Kota masa depan adalah kota yang tidak hanya tumbuh, tetapi juga merawat; tidak hanya produktif, tetapi juga manusiawi.

Saya mengajak seluruh pemangku kepentingan untuk menjadikan Kebijakan Perkotaan Nasional 2045 sebagai rujukan utama dalam merancang masa depan kota-kota kita. Masa depan Indonesia sangat ditentukan oleh bagaimana kita membangun kotanya hari ini. Mari jadikan kota sebagai cerminan kemajuan bangsa, tempat setiap warga tumbuh dengan martabat dan harapan.

Semoga buku ini menjadi panduan yang bermakna, sekaligus inspirasi bagi kita semua dalam mewujudkan kota-kota Indonesia yang harmonis, tangguh, dan berkelanjutan.

Agus Harimurti Yudhoyono

Menteri Koordinator Bidang Infrastruktur
dan Pembangunan Kewilayahan
Republik Indonesia



Muhammad Tito Karnavian

Menteri Dalam Negeri

Assalamua'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh
Salam Sejahtera bagi kita semua, Shalom, Om Swastiastu,
Namo Buddhaya, Salam Kebajikan

Saya menyambut baik diterbitkannya dokumen Kebijakan Perkotaan Nasional (KPN) 2045 ini sebagai panduan strategis dalam mewujudkan visi Indonesia Emas 2045, di mana perkotaan akan berperan sebagai pusat pertumbuhan ekonomi yang berkelanjutan, menyejahterakan, dan berdaya saing. Sejalan dengan Deklarasi Johannesburg 2002, Sustainable Development Goals (SDG's) 2015, dan New Urban Agenda (NUA) 2016, KPN 2045 menggarisbawahi pentingnya pembangunan perkotaan yang inklusif, aman, tangguh, dan berkelanjutan. Urbanisasi yang pesat membawa tantangan kompleks, mulai dari urban sprawl, eksploitasi sumber daya alam, hingga ketimpangan layanan dasar dan penurunan kualitas hidup. Untuk mengatasi hal ini, KPN 2045 menekankan penguatan kapasitas pemerintah daerah sebagai garda terdepan dalam pengelolaan perkotaan. Oleh karena itu, KPN 2045 secara khusus menggarisbawahi upaya pembinaan yang komprehensif bagi pemerintah daerah, sebagaimana diamanatkan dalam Peraturan Pemerintah Nomor 59 Tahun 2022 tentang Perkotaan, menjadi krusial untuk meningkatkan kompetensi dalam pengelolaan perkotaan, terutama di kawasan aglomerasi lintas wilayah administrasi.

Selain itu, Pemerintah daerah adalah aktor kunci dalam menerjemahkan kebijakan nasional ke dalam aksi nyata di lapangan, melalui penyusunan Rencana Penyelenggaraan Pengelolaan Perkotaan (RP2P) menjadi bagian dalam dokumen RPJMD dan terintegrasi RTRW untuk memastikan koherensi antara visi nasional dan implementasi lokal sebagaimana Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 24 Tahun 2024 tentang tata Cara Penyusunan Rencana Penyelenggaraan Pengelolaan Perkotaan.

Kementerian Dalam Negeri telah dan akan terus melakukan pembinaan pemerintah daerah untuk mengelola perkotaan secara terpadu dan efektif yang mencakup:

1. Penguatan Tata Kelola Perkotaan: Mendorong pemerintah daerah untuk memiliki institusi dan aparatur yang kapabel dalam merencanakan dan menjalankan program pembangunan perkotaan, termasuk pengelolaan kawasan aglomerasi lintas batas administrasi. Hal ini sejalan dengan Misi 5 KPN 2045 untuk mewujudkan tata kelola perkotaan yang transparan, akuntabel, cerdas, dan terpadu.
2. Meningkatkan Fungsi Pengendalian terhadap kualitas dan aksesibilitas layanan perkotaan di wilayah masing-masing
3. Peningkatan Kapasitas Fiskal Daerah: Mendorong inovasi pendanaan pembangunan perkotaan melalui skema *blended finance* dan optimalisasi Pendapatan Asli Daerah (PAD) untuk mengurangi ketergantungan pada dana transfer pusat, sehingga pemerintah daerah memiliki fleksibilitas lebih dalam investasi infrastruktur dan layanan publik.
4. Pemanfaatan Teknologi Informasi dan Komunikasi (TIK): Mengakselerasi literasi digital masyarakat dan mendorong pemanfaatan TIK, termasuk *Internet of Things* (IoT) dan Big Data Analytics, untuk meningkatkan efisiensi layanan publik dan mendukung pengambilan keputusan yang lebih akurat dalam pengelolaan perkotaan.
5. Harmonisasi Regulasi dan Perencanaan: Memastikan sinkronisasi regulasi dan kebijakan perencanaan antara pusat dan daerah, serta integrasi rencana pembangunan, tata ruang, dan kebijakan anggaran, agar pembangunan perkotaan dapat berjalan selaras dan efektif.

Melalui upaya pembinaan yang komprehensif ini, pemerintah daerah diharapkan mampu mewujudkan perkotaan yang layak huni, inklusif, berbudaya, maju, menyejahterakan, hijau, dan tangguh, sesuai dengan lima misi utama KPN 2045. Dengan sinergi seluruh pemangku kepentingan, kita akan bersama-sama membangun perkotaan yang menjadi cerminan nilai, harapan, dan komitmen untuk merawat kehidupan, serta menjadi warisan terbaik bagi generasi mendatang menuju Indonesia Emas 2045. Dengan KPN 2045 sebagai acuan, diharapkan seluruh pemangku kepentingan dapat bersinergi membangun kota-kota yang tidak hanya menjadi lokomotif ekonomi, tetapi juga tempat tinggal yang layak huni, berbudaya, hijau, dan tangguh, demi terwujudnya Indonesia Emas 2045.

Semoga Allah SWT, Tuhan Yang Maha Esa senantiasa memberikan bimbingan dan petunjuk kepada kita semua dalam mengabdikan kepada Masyarakat, bangsa, dan negara tercinta.

Sekian dan Terima kasih.

Wassalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh.



Muhammad Tito Karnavian
Menteri Dalam Negeri



Dody Hanggodo

Menteri Pekerjaan Umum

Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh,

Puji syukur kita panjatkan ke hadirat Tuhan Yang Maha Esa. Dengan limpahan rahmat dan karunia-Nya, Kebijakan Perkotaan Nasional (KPN) 2045 dapat tersusun sebagai pedoman strategis dalam mengarahkan transformasi kota-kota Indonesia menuju masa depan yang inklusif, tangguh, dan berkelanjutan, sekaligus menjawab tantangan urbanisasi yang semakin pesat di era menuju Indonesia Emas 2045.

Bangsa ini tengah menapaki perjalanan panjang menuju satu abad kemerdekaan. Pada tahun 2045, diproyeksikan sebanyak 72,9 persen penduduk Indonesia akan tinggal di kawasan perkotaan. Angka tersebut bukan sekadar data, melainkan gambaran nyata perubahan besar dalam cara kita hidup, bekerja, dan berinteraksi. Kota-kota akan tampil sebagai pusat pertumbuhan ekonomi, simpul inovasi, dan ruang pembentukan identitas bangsa. Namun kita juga harus menyadari, urbanisasi yang tidak terkelola dengan baik berpotensi melahirkan ketimpangan antarwilayah, membebani kapasitas infrastruktur dasar, dan memperlebar ketidakmerataan pelayanan publik.

KPN 2045 hadir sebagai kompas yang memastikan arus urbanisasi menjadi kekuatan pembangunan yang berkeadilan, bukan sumber kerentanan. Dokumen ini menegaskan bahwa kota bukan hanya sekumpulan bangunan, jalan, dan jaringan infrastruktur. Kota adalah cerminan nilai, semangat, dan komitmen kolektif bangsa. Kota adalah ruang tern pat inovasi tumbuh, kesejahteraan diwujudkan, dan keberlanjutan dijaga. Visi ini diwujudkan melalui perencanaan perkotaan yang terintegrasi, tata kelola yang kuat, serta kolaborasi lintas sektor dan lintas wilayah, agar setiap kota siap menghadapi tantangan perubahan iklim, disrupsi teknologi, maupun tekanan sosial ekonomi global.

Bagi Kementerian Pekerjaan Umum, pembangunan perkotaan merupakan bagian penting dan tidak terpisahkan dari upaya menghadirkan kesejahteraan rakyat. Hal itu diwujudkan melalui penguatan infrastruktur dasar yang merata, penyediaan modal pembangunan yang mencakup pembiayaan, lahan, teknologi, dan sumber daya manusia. Upaya ini juga diperkuat oleh aspek sosial budaya, institusi dan regulasi yang adaptif, serta partisipasi masyarakat sebagai penggerak utama. Dengan fondasi tersebut, transformasi kota diharapkan mampu melahirkan pusat-pusat pertumbuhan ekonomi berbasis potensi wilayah, menyediakan layanan publik yang inklusif, serta menjaga kelestarian lingkungan untuk generasi mendatang.

KPN 2045 juga menegaskan pentingnya mengurangi kesenjangan pembangunan antarwilayah. Kota-kota sedang dan kecil perlu diperkuat sebagai penyangga pertumbuhan, sementara metropolitan harus berkembang secara seimbang tanpa mengorbankan keberlanjutan ruang hidup. Agenda besar ini tidak mungkin dicapai oleh satu pihak saja. Agenda ini hanya dapat diwujudkan melalui kerja bersama, melalui semangat gotong royong seluruh pemangku kepentingan, serta melalui komitmen jangka panjang yang konsisten.

Inilah panggilan kita bersama. Saya mengajak pemerintah pusat dan daerah, dunia usaha, akademisi, dan masyarakat luas untuk menjadikan dokumen ini sebagai pedoman kerja kolektif. Kota yang kita bangun hari ini bukan hanya untuk menjawab kebutuhan masa kini, tetapi juga akan menjadi warisan berharga bagi generasi mendatang. Kota adalah wajah bangsa, dan wajah Indonesia di tahun 2045 haruslah adil, tangguh, sejahtera, dan berkelanjutan.

Pada akhirnya kota adalah panggung kehidupan bangsa. Jalan yang menghubungkan rumah ke rumah, sekolah tempat anak-anak menimba ilmu, ruang publik tempat warga bertukar gagasan, hingga jembatan, bendungan, dan jaringan air bersih yang kita bangun, semuanya adalah potret Indonesia yang sedang kita ciptakan. Inilah warisan yang akan kita titipkan kepada anak cucu kita, sebuah negeri yang kuat karena infrastrukturnya, adil karena tata kelolanya, dan berdaya karena masyarakatnya.

Membangun kota hari ini berarti menyiapkan Indonesia yang tangguh, adil, dan sejahtera di hari esok.

Semoga Kebijakan Perkotaan Nasional 2045 menjadi tonggak penting yang mengantarkan kita menuju Indonesia Emas. Mari kita melangkah bersama, dengan keyakinan bahwa setiap kota yang kita bangun hari ini akan menjadi pondasi bagi masa depan bangsa yang lebih cerah.

Wassalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh.

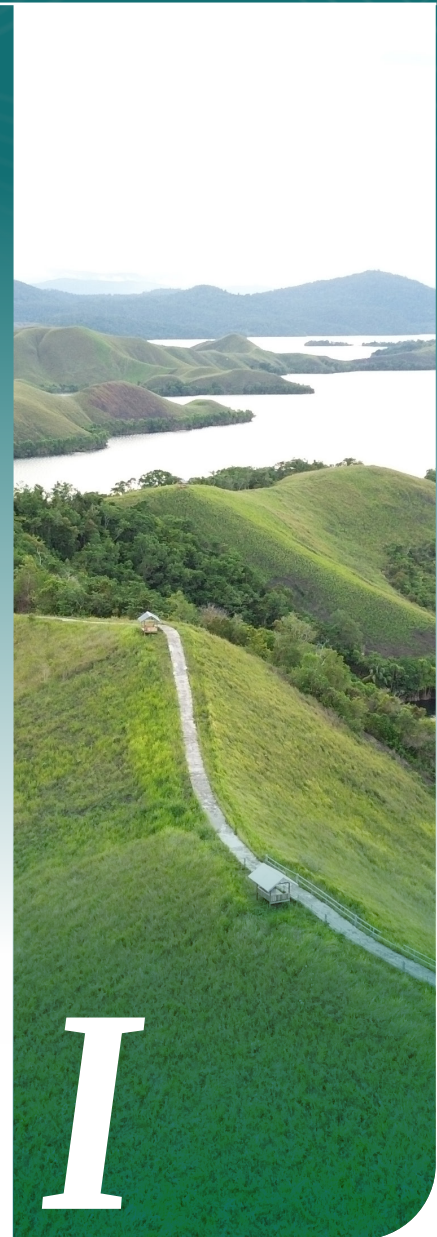


Dody Hanggodo
Menteri Pekerjaan Umum



Daftar Isi

Kata Pengantar	iii
Daftar Isi	x
Daftar Tabel	xii
Daftar Gambar	xii
Daftar Singkatan	xiii



Urgensi Kebijakan Perkotaan Berkelanjutan

Komitmen Global dalam Pembangunan Perkotaan Berkelanjutan	02
Persebaran Pertumbuhan Kota-Kota di Indonesia	03
Permasalahan Utama Perkotaan	06
Tantangan Perkotaan Indonesia	08
Perkotaan Indonesia dalam Konteks Global	10
Perkotaan Berkelanjutan dalam Agenda Kebijakan Nasional	12



*Capaian
Pembangunan
Perkotaan di Indonesia*

Pertumbuhan dan Persebaran Penduduk Perkotaan di Indonesia	15
Masyarakat Perkotaan dan Layanan Perkotaan	22
Perkembangan Ekonomi Perkotaan	33
Daya Dukung dan Ketahanan Perkotaan di Indonesia	38
Tata Kelola Perkotaan di Indonesia	50



*Peta Jalan
Pembangunan
Perkotaan*

Visi dan Misi Perkotaan Nasional	59
Kebijakan dan Strategi	62



*Mekanisme
Pelaksanaan*

Tahap Perencanaan	88
Tahap Pelaksanaan	90
Tahap Pemantauan	95
Tahap Evaluasi	96

Daftar Tabel

Tabel 1.1	Peran Pusat Kegiatan	06	Tabel 2.3	Gini Ratio di Perkotaan dan Perdesaan Periode 2017-2023	24
Tabel 2.1	Sebaran dan Pertumbuhan Penduduk di Wilayah Metropolitan Tahun 2010 dan 2020	17	Tabel 2.4	Persentase Akses Air Minum dan Sanitasi di Berbagai Negara	27
Tabel 2.2	Persentase dan Kenaikan Luasan Lahan Terbangun di Wilayah Metropolitan Tahun 2011 dan 2021	18	Tabel 2.5	Peringkat Kemacetan Pusat Kota di Lima Kota Besar di Indonesia Tahun 2024	28
			Tabel 2.6	Daya Dukung dan Daya Tampung Air Agregat di Wilayah Metropolitan Tahun 2020	40

Daftar Gambar

Gambar 1.1	Sebaran Wilayah Perkotaan di Indonesia	05	Gambar 2.7	Peta Keterjangkauan Harga Rumah Tapak Kecil di Jabodetabek berdasarkan Gaji Bulanan Tahun 2020	26
Gambar 1.2	Kontribusi Ekonomi Berdasarkan Wilayah Pulau	05	Gambar 2.8	Persentase Desa/Kelurahan yang Ada Kejadian Kejahatan Selama Setahun Terakhir Menurut Jenis Kejahatan, 2018, 2021, dan 2024	30
Gambar 1.3	Gambaran Kota Berkelanjutan	09	Gambar 2.9	Kontribusi PDRB Wilayah Metropolitan serta Kota dan Kabupaten Non-Wilayah Metropolitan terhadap PDRB Nasional Periode 2013-2020	33
Gambar 1.4	Jakarta dalam <i>Sustainability City Index</i> 2022	10	Gambar 2.10	Kontribusi PDRB 10 Wilayah Metropolitan terhadap PDRB Nasional Tahun 2020	34
Gambar 1.5	Jakarta dalam <i>Global Power City Index</i> , 2022	11	Gambar 2.11	Tingkat Partisipasi Angkatan Kerja Menurut Jenis Kelamin 2021-2024	35
Gambar 1.6	Kedudukan Dokumen Kebijakan Perkotaan Nasional 2045	13	Gambar 2.12	Indeks Ketahanan Pangan Kota/Kabupaten di Indonesia Kota Tahun 2024	39
Gambar 2.1	Perubahan persentase RTH terhadap luas wilayah	15	Gambar 2.13	Peta Zona Patahan dan Megathrust Indonesia	41
Gambar 2.2	Jumlah Perkotaan Otonom sesuai Tipologi Besar, Sedang, dan Kecil	16	Gambar 2.14	Indeks Risiko Bencana Alam Kabupaten/ Kota di Indonesia Tahun 2022	42
Gambar 2.3	Perkembangan Kawasan Perkotaan di Provinsi Jawa Tengah dan DIY dari Tahun 2019 Hingga 2045	19	Gambar 2.15	Rata-rata PM2.5 di Kota-kota di Indonesia Tahun 2018 – 2022	44
Gambar 2.4	Indeks Pembangunan Manusia di 98 Kota Tahun 2022	22	Gambar 2.16	Timbulan Sampah Kota Tahun 2022	44
Gambar 2.5	Tingkat Kemiskinan 2015 & 2022	23			
Gambar 2.6	Capaian Akses Rumah Tangga Terhadap Rumah Layak Huni (RLH) Tahun 2018-2023	25			

Gambar 2.17 Proporsi Sumber dan Komposisi Sampah Nasional Tahun 2022	45	Gambar 2.23 Aspek-Aspek Pertimbangan di Dalam Pembiayaan Perkotaan	53
Gambar 2.18 <i>Food Loss and Waste</i> (FLW) di Indonesia Periode 2000–2019	46	Gambar 2.24 Proporsi Penduduk yang Tinggal di Kawasan Perkotaan di Indonesia Tahun 2020	54
Gambar 2.19 Kinerja Pengelolaan Sampah Kota Tahun 2022	46	Gambar 4.1 Agenda Penting dalam Menuju Kota Berkelanjutan 2045	89
Gambar 2.20 Sebaran Nilai Indeks Daya Saing Daerah per Provinsi Tahun 2024	50	Gambar 4.2 Skema Alternatif Pendanaan Pembangunan Perkotaan	92
Gambar 2.21 Sebaran Indeks Kapasitas Fiskal Kabupaten/Kota di Indonesia Tahun 2024	52	Gambar 4.3 Pilar Indeks Kota Berkelanjutan (IKB)	95
Gambar 2.22 Persentase PAD Wilayah Metropolitan terhadap PDRB dan Total Pendapatan Daerah	52	Gambar 4.4 Mekanisme Pemantauan dan Evaluasi Pelaksanaan Kebijakan Perkotaan Nasional	96

Daftar Singkatan

A	AI	<i>Artificial Intelligence</i>
	APBD	Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah
	APBN	Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara
	ASN	Aparatur Sipil Negara
	ATR/BPN	Agraria dan Tata Ruang/Badan Pertanahan Nasional
B	BABS	Buang Air Besar Sembarangan
	Bappenas	Badan Perencanaan Pembangunan Nasional
	BaU	<i>Business as Usual</i>
	BKSP	Badan Kerjasama Pembangunan
	BPS	Badan Pusat Statistik
	BRT	<i>Bus Rapid Transit</i>
	BUMD	Badan Usaha Milik Daerah
C	CA-Markov	<i>Cellular Automata-Markov Chain</i>
	CBE	Kuota Emisi Brasil
	CCTV	<i>Closed-Circuit Television</i>
	Cho	Kota Kecil (Kota Kecil dari Jepang)
	CO₂	Karbon Dioksida
	COP29	<i>Conference of the Parties 29</i>
	CSR	<i>Corporate Social Responsibility</i>

D	D3T	Daya Dukung dan Daya Tampung
	DAK	Dana Alokasi Khusus
	DAS	Daerah Aliran Sungai
	DIY	Daerah Istimewa Yogyakarta
	DKI	Daerah Khusus Ibukota
	DKJ	Daerah Khusus Jakarta
	DLH	Dinas Lingkungan Hidup
	DoU	<i>Degree of Urbanisation</i>
	DPRD	Dewan Perwakilan Rakyat Daerah
E	EBT	Energi Baru Terbarukan
	ESG	<i>Environmental Social and Governance</i>
F	FLW	<i>Food Loss and Waste</i>
G	GCF	<i>Green Climate Fund</i>
	GEF	<i>Global Environment Facility</i>
	GPCI	<i>Global Power City Index</i>
	GRK	Gas Rumah Kaca
H	HREIS	<i>Housing and Real Estate Information System</i>
I	IDSD	Indeks Daya Saing Daerah
	IKB	Indeks Kota Berkelanjutan
	IKN	Ibu Kota Nusantara
	IKP	Indeks Ketahanan Pangan
	IoT	<i>Internet of Things</i>
	IPM	Indeks Pembangunan Manusia
	IPPU	<i>Industrial Processes and Product Use</i>
	IPTEK	Ilmu Pengetahuan dan Teknologi
	IRBI	Indeks Risiko Bencana
I	Jabodetabekjur	Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, Bekasi, Cianjur
K	KBI	Kawasan Barat Indonesia
	KEK	Kawasan Ekonomi Khusus
	KI	Kawasan Industri
	KLHK	Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan
	KPBU	Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha
	KPN	Kebijakan Perkotaan Nasional
	KSN	Kawasan Strategis Nasional
	KTI	Kawasan Timur Indonesia
	KTT	Konferensi Tingkat Tinggi

L	LBS	Lahan Baku Sawah
	LRT	<i>Light Rail Transit</i>
	LSM	Lembaga Swadaya Masyarakat
	LTS-LCCR	<i>Long-Term Strategy for Low Carbon and Climate Resilience</i>
	LULC	<i>Land Use/Land Cover</i>
M	MBR	Masyarakat Berpenghasilan Rendah
	MCK	Mandi, Cuci, Kakus
	MRT	<i>Mass Rapid Transit</i>
N	NBS	<i>Nature-Based Solution</i>
	NDC	<i>Nationally Determined Contributions</i>
	NUA	<i>New Urban Agenda</i>
O	OTOP	<i>One Tambon One Product</i>
P	PAD	Pendapatan Asli Daerah
	PBB	Perserikatan Bangsa-Bangsa
	PDB	Produk Domestik Bruto
	PDRB	Produk Domestik Regional Bruto
	Perpres	Peraturan Presiden
	PIR	<i>Price Income Ratio</i>
	PKL	Pusat Kegiatan Lokal
	PKN	Pusat Kegiatan Nasional
	PKW	Pusat Kegiatan Wilayah
	PM2.5	<i>Particulate Matter 2.5</i>
	PNMC	<i>National Plan on Climate Change</i>
	Polri	Kepolisian Negara Republik Indonesia
	PP	Peraturan Pemerintah
	PPP	<i>Public-Private Partnership</i>
	PUPR	Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat
R	RDTR	Rencana Detail Tata Ruang
	RKP	Rencana Kerja Pemerintah
	RKPD	Rencana Kerja Pemerintah Daerah
	RLH	Rumah Layak Huni
	RLS	Rata-rata Lama Sekolah
	RP2P	Rencana Penyelenggaraan Pengelolaan Perkotaan
	RPJMD	Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah
	RPJMN	Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional
	RPJPD	Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah
	RPJPN	Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional
	RT/RW	Rukun Tetangga/Rukun Warga
	RTH	Ruang Terbuka Hijau

	RTRW	Rencana Tata Ruang Wilayah
	RTRWN	Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional
S	SBCE	Sistem Perdagangan Emisi Gas Rumah Kaca Brasil
	SDM	Sumber Daya Manusia
	Sinare	Sistem Pengurangan Emisi Gas Rumah Kaca Nasional
	SIPSN	Sistem Informasi Pengelolaan Sampah Nasional
	SOP	<i>Standard Operational Procedure</i>
	SPAL	Sistem Pengolahan Air Limbah
	SPM	Standar Pelayanan Minimal
	SPPN	Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional
	Susenas	Survei Sosial Ekonomi Nasional
T	TIK	Teknologi Informasi dan Komunikasi
	TKD	Dana Transfer ke Daerah
	TKSPPN	Tim Koordinasi Strategis Pembangunan Perkotaan Nasional
	TMG	<i>Tokyo Metropolitan Government</i>
	TNI	Tentara Nasional Indonesia
	TOD	<i>Transit-Oriented Development</i>
	TPB	Tujuan Pembangunan Berkelanjutan
	TPT	Tingkat Pengangguran Terbuka
U	UHI	<i>Urban Heat Island</i>
	UMKM	Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah
	UMP	Upah Minimum Pekerja
	UU	Undang-Undang
W	WHO	<i>World Health Organization</i>
	WM	Wilayah Metropolitan
	WTE	<i>Waste-to-Energy</i>
Z	Ziswaf	Zakat, Infaq, Sedekah, dan Wakaf



BAB

I

Urgensi Kebijakan Perkotaan Berkelanjutan

KEBIJAKAN PERKOTAAN NASIONAL 2045

I

URGENSI KEBIJAKAN PERKOTAAN BERKELANJUTAN

1.1

Komitmen Global dalam Pembangunan Perkotaan Berkelanjutan

Paradigma pembangunan perkotaan telah berubah, bergerak menuju perkotaan berkelanjutan, seiring dengan adanya perkembangan pandangan dan komitmen global terhadap perkotaan. Berawal dari Konferensi Tingkat Tinggi (KTT) Bumi Tahun 2002 yang menghasilkan Deklarasi Johannesburg, disepakati bahwa penerapan konsep pembangunan berkelanjutan berupa pembangunan atau perkembangan yang memenuhi kebutuhan masa sekarang tanpa membahayakan kemampuan generasi mendatang untuk memenuhi kebutuhan.

Sustainable Development Goals (SDGs) sebagai komitmen global yang disepakati tahun 2015, merupakan agenda transformatif menuju pembangunan berkelanjutan yang fokus pada manusia, planet, dan

kesejahteraan. Diantara 17 tujuan dalam SDGs terdapat satu tujuan khusus untuk perkotaan dan permukiman agar dibangun secara inklusif, aman, tangguh, dan berkelanjutan. Walaupun hanya satu *goals* terkait perkotaan, namun tujuan-tujuan SDGs dapat memiliki keterkaitan dengan kota, yaitu menjadi panduan dalam pengelolaan kota, atau pembangunan kota dapat membantu mewujudkan tujuan-tujuan tersebut. Pembangunan dan pengelolaan kota dan kawasan peri-urban diakui dalam *SDG Summit* 2019 di New York, sebagai salah satu titik masuk dalam pencapaian tujuan-tujuan SDGs.



KOTA DAN PERMUKIMAN YANG BERKELANJUTAN

TARGET DAN INDIKATOR

- ✦ Memastikan akses untuk semua, yang memadai dan aman, dan terjangkau terhadap rumah dan pelayanan dasar Melindungi dan menjaga warisan budaya dan alam dunia
- ✦ Urbanisasi inklusif dan berkelanjutan, meningkatkan kapasitas perencanaan partisipatif
- ✦ Mengurangi dampak lingkungan per kapita yang merugikan kota (kualitas udara dan penanganan sampah kota)
- ✦ Menyediakan akses yang aman, terjangkau, dan mudah untuk infrastruktur transportasi
- ✦ Mengurangi jumlah orang yang terdampak bencana yang disebabkan oleh bencana alam dan perubahan iklim
- ✦ Menyediakan akses universal ke ruang aman, inklusif, ruang hijau, dan ruang publik, khususnya perempuan, anak-anak, orang tua, dan penyandang disabilitas

IMPLEMENTASI DAN DUKUNGAN

- ✦ Mendukung hubungan ekonomi, sosial, dan lingkungan antara perkotaan, pinggiran kota, dan perdesaan dengan memperkuat perencanaan pembangunan nasional dan daerah
- ✦ Dukungan Kepada negara berkembang melalui dukungan keuangan dan teknis untuk bangunan berkelanjutan dan tangguh dengan memanfaatkan bahan lokal
- ✦ Meningkatkan jumlah kota dan permukiman untuk mengadopsi dan menerapkan kebijakan yang terintegrasi dan menyusun perencanaan inklusif, efisiensi sumber daya, mitigasi dan adaptasi perubahan iklim, dan ketahanan terhadap bencana

Selain itu, *New Urban Agenda* (NUA) adalah Agenda Baru Perkotaan yang fokus pada pembangunan Perkotaan Berkelanjutan, yang telah disepakati oleh seluruh anggota PBB pada saat Konferensi Habitat 3 di Quito Ekuador tahun 2016. 3 (tiga) Amanat Agenda Baru Perkotaan adalah: (1) kota untuk semua, peluang setara, dan kota yang berkelanjutan; (2) tidak meninggalkan seorangpun untuk berpartisipasi, ekonomi perkotaan inklusif dan berkelanjutan, serta keberlanjutan lingkungan; dan (3) pergeseran paradigma dalam merencana, membangun dan mengelola kota, dengan pendekatan kota dan kewilayahan, tata kelola multi pihak, pembangunan berorientasi manusia, dan responsif terhadap usia dan gender.

Sebagai bentuk komitmen terhadap kesepakatan global untuk Pembangunan Berkelanjutan tersebut, Indonesia telah mengadopsi: (1) Tujuan-Tujuan Pembangunan Berkelanjutan (SDGs), ke dalam Peraturan Presiden (Perpres) No. 111 Tahun 2022 menggantikan Perpres No. 59 Tahun 2017, yang mengatur tentang Pelaksanaan Pencapaian Tujuan Pembangunan Berkelanjutan (TPB/SDGs) dan diterjemahkan ke dalam Rencana Aksi Nasional dan Daerah; serta (2) diterjemahkannya Agenda Baru Perkotaan (NUA) ke dalam Panduan Praktis Implementasi Agenda Baru Perkotaan.

Lingkup Utama New Urban Agenda



Mobilitas dan Konektivitas Perkotaan

Transportasi umum yang aman dan inklusif



Ketahanan Lingkungan dan Perkotaan Berkelanjutan

Adaptasi dan mitigasi perubahan iklim



Ekonomi Perkotaan yang Inklusif dan Berkelanjutan

Mendorong lapangan pekerjaan yang layak dan pertumbuhan ekonomi



Keadilan Sosial dan Inklusi

Semua hak atas kota tanpa adanya diskriminasi



Perencanaan dan Desain Perkotaan

Terpadu, inklusif dan partisipatif



Tata Kelola dan Legislasi Perkotaan

Kelembagaan yang baik dan hukum kota atas kota



Perumahan dan Pelayanan Dasar



Pemantauan, Data, dan Statistik

1.2 Persebaran Pertumbuhan Kota-Kota di Indonesia

Meningkatnya urbanisasi merupakan fenomena di dunia. *World Cities Report* menyebutkan, *share* penduduk perkotaan global diperkirakan meningkat dari 56% pada tahun 2021 menjadi 68% pada tahun 2050. Diperkirakan peningkatan tersebut mencapai 2,2 miliar penduduk perkotaan, yang sebagian besarnya tinggal di Afrika dan Asia. Di Indonesia, tahun 2020 sebanyak 56,67% penduduk tinggal di daerah perkotaan dan diproyeksi tahun 2045 mencapai 72,9%. Pulau Jawa saat ini menjadi tempat bagi 56,1% atau 151,9 juta penduduk Indonesia dan diprediksi pada tahun 2045 pulau Jawa akan dihuni oleh 170 juta penduduk (Hasil SUPAS 2015, BPS, 2018 dan 2021).

Di Indonesia, peningkatan urbanisasi terjadi di seluruh tipologi perkotaan. Jumlah penduduk meningkat pesat pada kota-kota dengan tipologi metropolitan, kota besar, sedang dan kecil. Pertumbuhan perkotaan terjadi

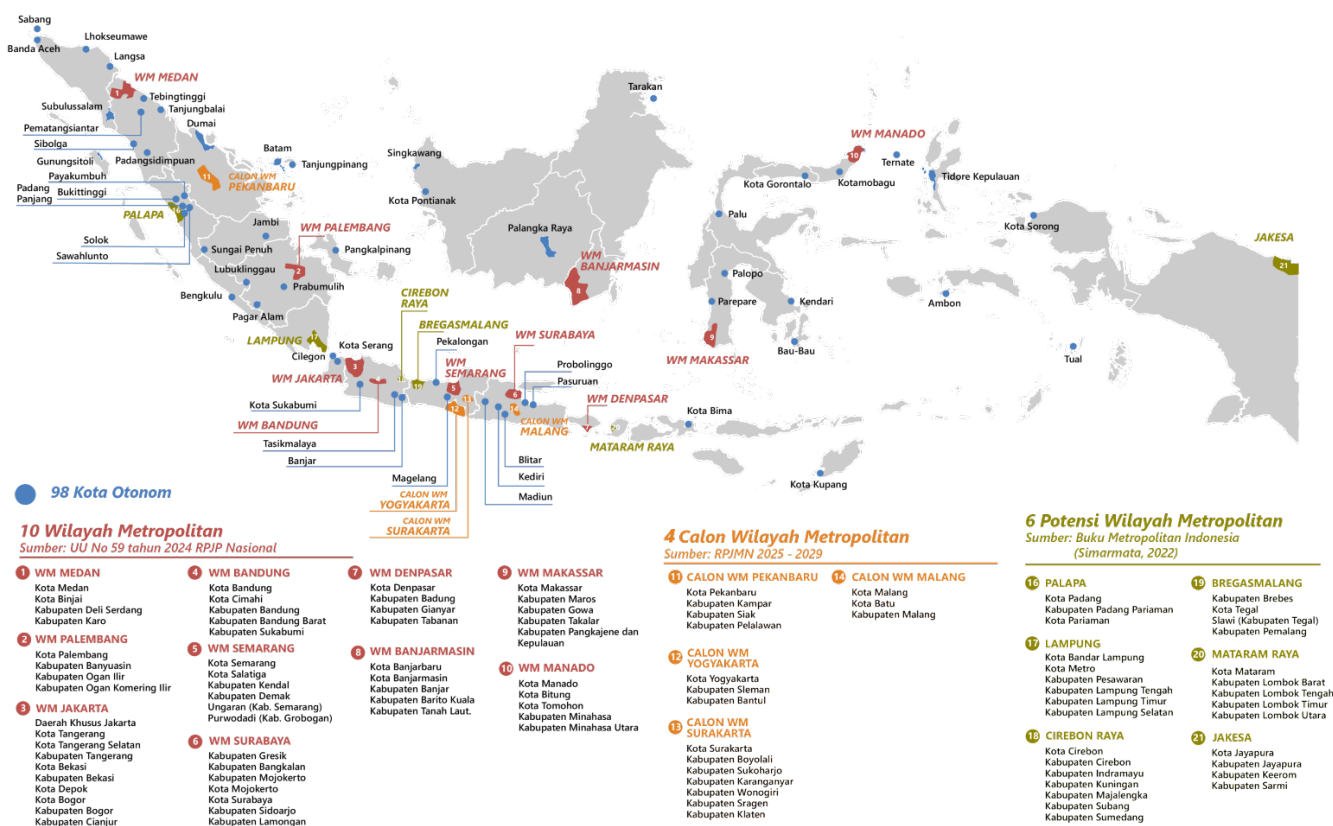
di wilayah administrasi yang telah ditetapkan sebagai ibukota wilayah berdasarkan peraturan perundangan, baik Undang-Undang, hingga Peraturan Daerah. Pengkotaan perdesaan juga terjadi pada kota-kota kecamatan, dimana kawasan perkotaan berkembang dari pusat kegiatan kecamatan yang menjadi pusat pertumbuhan, namun berada dalam wilayah administrasi kabupaten, dan pada umumnya didorong dengan perkembangan fungsi spesifik tertentu, seperti industri, pariwisata, jasa dan perdagangan, atau pendidikan. Perkotaan metropolitan paling cepat berkembang, bahkan pertumbuhan pesat metropolitan-metropolitan di Jawa dapat berpotensi menjadi megapolitan.

KAWASAN PERKOTAAN

berdasarkan ukuran jumlah penduduk, sesuai Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang dan berdasarkan Peraturan Pemerintah No 59 tahun 2022 tentang Perkotaan:



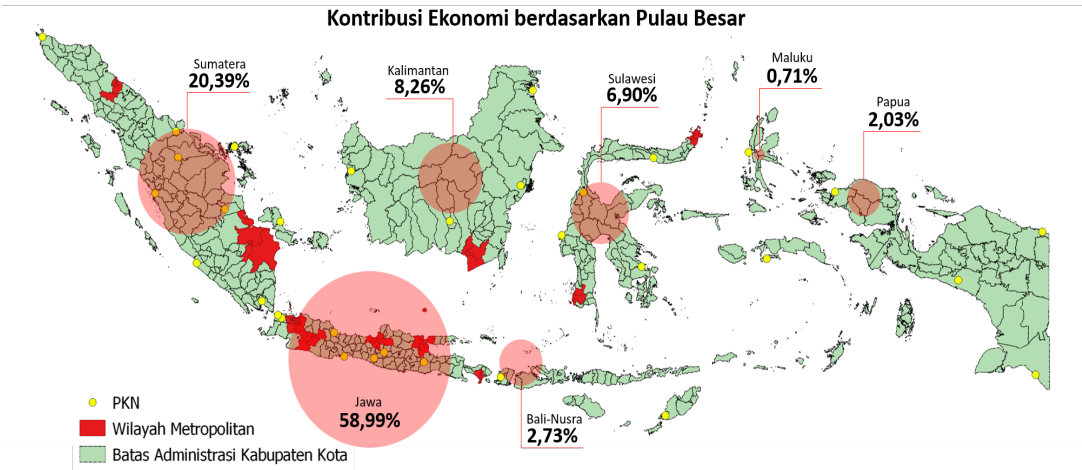
Saat ini, Indonesia memiliki 98 Kota Otonom besar, sedang, dan kecil, 416 ibu kota Kabupaten, serta 10 wilayah perkotaan metropolitan (Gambar 1.1). Aglomerasi perkotaan metropolitan kemudian berkembang dengan tambahan 4 calon wilayah Metropolitan, serta aglomerasi kota yang berpotensi menjadi potensi Wilayah Metropolitan. Persebaran dari Kota-Kota Otonom kecil, sedang, dan besar, serta metropolitan dan kota-kota yang menjadi calon wilayah metropolitan terkonsentrasi di Kawasan Barat Indonesia, khususnya Jawa dan Sumatera.



Gambar 1.1 Sebaran Wilayah Perkotaan di Indonesia

Sumber: Diolah dari berbagai sumber, 2023

Perkembangan kegiatan ekonomi yang didorong oleh kota-kota yang menjadi pusat-pusat pertumbuhan, dimana mayoritas terjadi di Kawasan Barat Indonesia (KBI), menyebabkan kesenjangan pertumbuhan ekonomi antara KBI dan KTI (Kawasan Timur Indonesia), Jawa dan luar Jawa (Gambar 1.2). Pusat-pusat pertumbuhan perkotaan yang berfungsi sebagai Pusat Kegiatan Nasional (PKN) atau Pusat Kegiatan Wilayah (PKW) di luar Jawa, sebagaimana ditetapkan dengan Undang-Undang Penataan Ruang No 26 tahun 2007, perlu berperan optimal sebagai pusat-pusat pertumbuhan yang dapat mendorong berkurangnya kesenjangan antarwilayah (Tabel 1.1).



Gambar 1.2 Kontribusi Ekonomi Berdasarkan Wilayah Pulau

Sumber: Diolah dari berbagai sumber, 2023

Tabel 1.1 Peran Pusat Kegiatan

Aspek	PKN (Pusat Kegiatan Nasional)	PKW (Pusat Kegiatan Wilayah)	PKL (Pusat Kegiatan Lokal)
Skala Pelayanan	Nasional & Internasional	Antar kabupaten/kota dalam satu atau lebih provinsi	Dalam satu atau beberapa kecamatan
Fungsi Utama	Pusat pemerintahan, ekonomi nasional, dan global	Penghubung antar daerah & pusat pertumbuhan regional	Pelayanan ekonomi, sosial dan administrasi lokal
Contoh Lokasi	Jakarta, Ibu Kota Nusantara (IKN)	Surabaya, Medan, Makassar, Banjarmasin	Kota kabupaten seperti Cirebon, Madiun, Jember
Infrastruktur Transportasi	Bandara & pelabuhan internasional, tol, MRT	Bandara domestik, terminal antarkota	Jalan kolektor, terminal lokal
Fasilitas Ekonomi	Kawasan bisnis nasional, keuangan, perdagangan global	Kawasan industri dan jasa antar daerah	Pasar tradisional, pusat perdagangan lokal
Fasilitas Pendidikan	Universitas & pusat riset nasional	Universitas regional, balai pelatihan kerja	Sekolah dasar hingga menengah
Fasilitas Kesehatan	Rumah sakit pusat & rujukan nasional	Rumah Sakit daerah tipe A/B	Puskesmas, klinik pratama
Fasilitas Pemerintahan	Instansi pusat (eksekutif, legislatif, yudikatif)	Kantor gubernur, instansi vertikal daerah	Kantor bupati/wali kota, camat
Peran dalam Sistem Perkotaan	Inti sistem kota nasional & pengungkit pembangunan	Penyebar pusat pertumbuhan antar wilayah	Pelayanan dan distribusi kebutuhan lokal
Ruang Strategis	Pusat simpul jaringan nasional dan global	Penghubung antar pusat kegiatan dan <i>hinterland</i>	Pusat orientasi lokal & distribusi pelayanan

Sumber: Undang-Undang Penataan Ruang No 26 tahun 2007

1.3 Permasalahan Utama Perkotaan

Bank Dunia (2020) menyebutkan, sebagai dampak urbanisasi tidak terkendali, sekitar 25-30 % penduduk perkotaan di Asia dan Afrika, masih tinggal di kawasan permukiman kumuh tanpa pelayanan dasar seperti air, drainase, sanitasi, listrik dan jalan yang memadai.

UN Desa (2020) juga mencatat bahwa kota-kota di *emerging cities*¹ menghadapi persoalan-persoalan, seperti:

(1) kemiskinan dan kesenjangan; (2) dampak perubahan iklim; (3) optimalisasi bonus demografi yang sedang dan akan terjadi; serta (4) Pengembangan kota sedang, kecil dan menengah.

Selain tantangan yang dihadapi *emerging cities*, juga terdapat fenomena in-situ urbanisasi, yakni wilayah dengan status administratif desa namun secara fungsional telah berkarakteristik kota. Pertumbuhan

penduduk yang tinggi di perkotaan, menjadikan penyebaran pemukiman yang tidak terkendali dan tidak teratur, menyulitkan penyediaan infrastruktur serta pelayanan publik termasuk pelayanan dasar yang memadai.

Penyediaan infrastruktur perkotaan belum dapat diakses secara merata oleh seluruh lapisan masyarakat perkotaan. Ketimpangan pun terjadi, dimana kota-kota besar memiliki kualitas jalan, ketersediaan air bersih, fasilitas kesehatan dan pendidikan, serta infrastruktur yang sudah lebih maju dengan adanya transportasi umum yang efisien, serta akses internet yang cepat, sementara di kota-kota kecil, masyarakat masih mengalami kesulitan untuk mendapatkan infrastruktur dasar seperti air bersih dan listrik. Masyarakat miskin perkotaan yang tinggal di permukiman kumuh dan

¹*Emerging Economies* adalah Tiongkok, India, Indonesia, dan Brasil (Wahaba, Sameh, et al., 2000). Negara-negara ini mengalami pertumbuhan ekonomi yang pesat dan perubahan demografi yang signifikan, termasuk urbanisasi yang cepat.

tidak memiliki akses terhadap lahan, pendidikan, dan pelayanan kesehatan, memunculkan berbagai masalah sosial, kesehatan, dan lingkungan, yang pada akhirnya menghambat pertumbuhan ekonominya. Kemiskinan perkotaan di Indonesia meningkat dari angka 10,65% pada tahun 2015 menjadi 11,74% pada tahun 2023.



Ketidakseimbangan antara pertumbuhan penduduk dan lapangan pekerjaan yang tersedia, menyebabkan kurangnya lapangan pekerjaan di perkotaan, juga menjadikan kota tidak produktif dan dapat menghambat pertumbuhan ekonomi. Meningkatnya angka pengangguran di perkotaan (Tingkat pengangguran terbuka/TPT), yaitu dari sebesar 5,73% (2015) menjadi 7,11% (2023), disertai dengan kemiskinan, dan keterbatasan akses terhadap infrastruktur dan sarana prasarana dasar, dapat meningkatkan kriminalitas di perkotaan khususnya kota-kota besar dan metropolitan.

Masalah lingkungan menjadi masalah utama khususnya di metropolitan dan kota-kota besar. Hilangnya ruang terbuka hijau menyebabkan polusi udara semakin memburuk. Polusi udara, air, dan tanah menjadi masalah serius akibat aktivitas industri dan sampah perkotaan yang tidak terkelola dengan baik. Banjir di perkotaan merupakan dampak semakin berkurangnya area resapan karena pembangunan kota, namun juga karena buruknya sistem drainase perkotaan.

Ketahanan kota terhadap ketersediaan pangan, air dan energi pun diuji. Dalam hal pangan, pertumbuhan kota-kota yang tidak terkendali mengakibatkan alih fungsi lahan. Semakin banyak lahan hijau dan area pertanian di pinggiran kota dan kawasan perdesaan yang dikonversi menjadi lahan terbangun untuk pemukiman atau kawasan komersial, dan menimbulkan masalah lingkungan. Lahan Baku Sawah (LBS) nasional mengalami pengurangan yang cukup besar pada tahun 2013-2023, yaitu sebanyak 394.609 Ha atau 5%. Porsi pengurangan lahan terbesar berada di pulau Jawa, dimana tahun 2019-2023 berkurang sebesar 104.396 Ha atau 2,11%². Kota juga menjadi semakin rentan terhadap bencana dan dampak perubahan iklim. Posisi geografis Indonesia dalam tatanan *ring of fires* menyebabkan kota-kota harus selalu siap menghadapi gempa, letusan gunung api, dan tsunami. Dampak perubahan iklim yang menyebabkan naiknya muka air laut juga berdampak pada sekitar 63,2% dari kabupaten/kota pesisir di Indonesia dan 65% jumlah total populasi, atau sekitar 160 juta orang yang tinggal di wilayah pesisir. Sementara kota-kota besar, sedang dan kecil, di wilayah pesisir tersebut berpotensi besar untuk pengembangan ekonomi maritim dan berkontribusi positif terhadap pertumbuhan ekonomi.

Selain tantangan yang dihadapi kota-kota besar, sedang, dan kecil diatas, Desa-desa yang mengalami in-situ urbanisasi mengalami juga pertumbuhan penduduk, kepadatan bangunan, serta aktivitas ekonomi dan sosial yang menyerupai kawasan perkotaan, namun tidak diiringi dengan kapasitas kelembagaan, fiskal, dan tata kelola yang memadai. Akibatnya, penyediaan layanan dasar seperti air bersih, sanitasi, transportasi, dan pengelolaan sampah di wilayah tersebut kerap tidak terpenuhi, sementara tekanan terhadap lahan dan lingkungan terus meningkat.

Pada akhirnya, perkotaan tanpa pengelolaan urbanisasi yang baik, mengakibatkan menurunnya produktivitas kota dan kesulitan untuk menjadi kota yang berkelanjutan, karena tidak dapat memenuhi kebutuhan ekonomi, sosial dan lingkungan penduduk kotanya. Perencanaan perkotaan di Indonesia yang kurang terintegrasi dan terpadu, kerjasama antarkota dan antara kota dan kabupaten yang belum efektif, khususnya dalam wilayah metropolitan maupun dalam kaitannya antara

²Menurut Dirjen Penataan Agraria, KemenATR/BPN (2023), penurunan luas LBS Tahun 2023 secara umum terjadi karena perubahan lahan sawah menjadi pertambangan dan perkebunan terutama di Sumatera dan Kalimantan, serta alih fungsi lahan sawah menjadi industri dan infrastruktur di Pulau Jawa.

perkotaan dan perdesaan menyebabkan penggunaan sumber daya menjadi tidak efisien dan pada akhirnya menghambat pembangunan kota secara keseluruhan. Ketergantungan kota terhadap pembiayaan yang bersumber dari anggaran pemerintah yang tidak memadai, keterbatasan dalam berinovasi, serta rencana pembangunan yang tidak berkelanjutan, menyebabkan tidak selalu terpenuhinya kebutuhan pembangunan kawasan perkotaan.

Lebih jauh dari lagi, dibutuhkan strategi penyediaan layanan dan tata kelola yang lebih spesifik dan berbasis lokasi (*locus-based*), yang tidak hanya mempertimbangkan status administratif, tetapi juga fungsi spasial dan dinamika sosial-ekonomi kawasan tersebut agar pembangunan lebih inklusif dan berkelanjutan.

1.4 Tantangan Perkotaan Indonesia

Proses urbanisasi yang cepat tanpa perencanaan dan pengelolaan yang cepat tanggap dan inovatif akan menciptakan berbagai masalah. Namun perencanaan dan pengelolaan perkotaan yang baik juga perlu menghadapi dan mengatasi tantangan yang akan terjadi ke depan untuk mencapai tujuan Perkotaan Berkelanjutan. Perkotaan Indonesia ke depan akan menghadapi ledakan urbanisasi, yang akan memberi tekanan semakin tinggi terhadap lahan, penyediaan infrastruktur, dan pelayanan publik termasuk pelayanan dasar di berbagai tipologi perkotaan. Metropolitan akan menghadapi masalah cukup besar, terutama bila akan berkembang menjadi megapolitan khususnya kota-kota di Jawa (misalnya: WM Jakarta dengan WM Bandung, serta aglomerasi WM Surabaya dan WM Malang).

Dalam tatanan global, perkotaan Indonesia akan menghadapi tantangan perkembangan kondisi geopolitik dan geoekonomi. Ketegangan Amerika Serikat dan Tiongkok, perang Ukraina dan Rusia, dan ketidakstabilan Timur Tengah, serta dengan adanya fragmentasi pasar global, inflasi global, dan ketergantungan teknologi dan bahan baku dari negara besar, memberikan dampak luar biasa pada ketahanan perkotaan Indonesia. Ketergantungan kota-kota di Indonesia pada bahan bakar impor membuat pasokan energi rentan terganggu, memicu kenaikan harga, dan berdampak langsung pada transportasi publik serta biaya hidup masyarakat perkotaan. Gangguan suplai energi global membuat kota yang belum mandiri energi lebih rentan. Impor pangan beras, gandum, gula rentan terganggu oleh konflik atau proteksionisme, dapat meningkatkan harga pangan perkotaan dan memicu gejolak sosial. Perkotaan sebagai pusat sektor informal, manufaktur, dan jasa, akan mengalami perlambatan ekonomi global, menyebabkan

pemutusan hubungan kerja, dan meningkatnya kemiskinan perkotaan dan tekanan pada pelayanan sosial dasar, serta menurunnya investasi asing ke sektor-sektor perkotaan khususnya infrastruktur perkotaan. Kota yang bergantung pada energi, pangan, dan investasi luar negeri akan semakin rentan jika tidak membangun sistem mandiri, tangguh, dan adaptif. Perkotaan dituntut untuk dapat mengurangi ketergantungan terhadap sumberdaya pangan, air, dan energi global.

Disrupsi di perkotaan juga terjadi karena pengaruh teknologi inovatif, digitalisasi dan AI (*Artificial Intelligence*). Teknologi AI dan digitalisasi telah mendorong transformasi kota-kota di Indonesia menuju *Smart City*, antara lain melalui transportasi cerdas dan pelayanan publik digital, dan pemantauan lingkungan. Namun tantangan yang masih harus diselesaikan di kota-kota Indonesia adalah masih adanya kesenjangan digital dan infrastruktur teknologi antarkota-kota Indonesia. Menurut McKinsey Global Institute (2019), Peningkatan penggunaan kecerdasan buatan (AI) dan teknologi otomatisasi berdampak pada berkurangnya lapangan pekerjaan, dimana 30–40% pekerjaan di kota-kota besar (Jakarta, Surabaya, Bandung) berisiko tergantikan sebagian atau sepenuhnya oleh AI dan teknologi otomatisasi dalam 10–15 tahun ke depan. Selain itu, pengumpulan dan analisis data dalam jumlah besar menimbulkan kekhawatiran tentang pelanggaran privasi, yang belum didukung oleh regulasi yang sepenuhnya mendukung pengembangan AI secara etis dan bertanggung jawab. Namun, teknologi juga membuka peluang lapangan kerja baru jika diimbangi dengan kebijakan adaptif dan peningkatan keterampilan digital masyarakat kota.

Disrupsi perkotaan dapat terjadi karena dampak perubahan iklim. Perubahan iklim dapat memicu berbagai masalah yang mengganggu fungsi kota, seperti peningkatan suhu (*urban heat island*), banjir, kekeringan, dan peningkatan potensi bencana badai, kebakaran, dan tanah longsor. Peningkatan suhu global sebagai dampak perubahan iklim meningkatkan risiko bencana di kota-kota pesisir dan kepulauan di Indonesia. Disrupsi perkotaan akibat perubahan iklim dapat berdampak pada perekonomian dan kehidupan sosial masyarakat, termasuk kekurangan energi, kerusakan infrastruktur, peningkatan risiko kesehatan, dan kelangkaan makanan dan air. Selain itu, peningkatan pertumbuhan penduduk perkotaan mendorong terjadinya persaingan pemanfaatan sumber daya alam, baik pangan, air, dan energi. Alih fungsi lahan pertanian menjadi kawasan perkotaan memperburuk ketersediaan pangan di masa depan. Strategi dalam merencanakan dan membangun kota ke depan sudah harus mengimplementasikan upaya adaptasi dan mitigasi di seluruh lini perkotaan.

Selain tantangan global, tantangan struktural perkotaan Indonesia perlu pula di atasi, yaitu keterbatasan dan persaingan pemanfaatan sumber daya alam, kualitas sumber daya manusia, serta keterbatasan sumber dan akses terhadap sumber daya modal. Ketiganya saling terkait dan sangat menentukan keberhasilan pembangunan kota yang berkelanjutan dan inklusif.

Masalah-masalah perkotaan Indonesia saat ini dan berbagai tantangan global dan domestik di masa depan merupakan cerminan dari proses urbanisasi yang cepat, yang perlu diiringi oleh sistem perencanaan, infrastruktur, dan tata kelola yang memadai. Dengan demikian, kelembagaan pengelolaan wilayah perkotaan perlu mengadopsi kemampuan memprediksi kejutan (*shock*) dan disrupsi tersebut dalam perencanaan dan pembangunan kota yang berkelanjutan. Kota-kota yang paling siap menghadapi dampak perubahan iklim terburuk pada tahun 2045 umumnya adalah kota-kota yang memiliki tata kelola yang kuat, infrastruktur yang maju, energi terbarukan, dan kebijakan ketahanan iklim. (Gambar 1 .3)



Gambar 1.3 Gambaran Kota Berkelanjutan

Sumber: Dirangkum dari Arcadis Sustainable City Index, Global City Index



1.5 Perkotaan Indonesia dalam Konteks Global

Dalam penelitiannya terhadap kota-kota di dunia sebagai Kota Berkelanjutan, Arcadis (2015) meletakkan perkotaan di Indonesia (Gambar 1.4), dalam hal ini Jakarta, pada ranking ke 45 dari 50 kota. Penelitian tersebut didasarkan atas 3 pilar utama, yaitu *People*, *Planet*, dan *Profit*, dengan sejumlah 21 indikator.

Kemudian pada tahun 2022 dengan pilar yang sama namun dengan 24 indikator, Jakarta berada pada ranking ke 83 dari 100 kota-kota di dunia, berada dibawah Kualalumpur (Malaysia) dan Bangkok (Thailand) dan sangat jauh dibawah Singapura.

Untuk dapat menjadi kota yang berkelanjutan, Jakarta perlu meningkatkan unsur-unsur terutama penciptaan pilar *People* dan *Profit*, khususnya untuk menjadikannya kota yang produktif dan bermanfaat bagi kenyamanan dan kelayakan penduduk kota, serta pertumbuhan ekonomi kota.

Pilar Kota Berkelanjutan	Indikator
Pilar Planet	1. Polusi Udara 2. Infrastruktur untuk sepeda 3. Konsumsi energi dan kontribusi energi terbarukan 4. Keterpaparan terhadap Lingkungan 5. Ruang Hijau 6. Emisi GRK 7. Kebijakan Publik 8. Insentif transportasi berkelanjutan 9. Pengelolaan limbah
Pilar People	1. Kualitas infrastruktur transportasi publik 2. Biaya <i>broadband</i> 3. Kriminalitas 4. Pendidikan 5. Kesehatan 6. Kesetaraan pendapatan 7. Ketersediaan <i>wi-fi</i> dan keseimbangan kehidupan kerja
Pilar Profit	1. Akses terhadap listrik 2. Keterjangkauan 3. Konektivitas 4. Kemudahan dalam usaha 5. Perkembangan ekonomi 6. Pekerjaan 7. Keuangan hijau (<i>green finance</i>) 8. Kualitas kerja dan infrastruktur transportasi komersial (untuk perdagangan dan jasa komersial)

Kota-Kota di ASEAN	Total Ranking	Ranking Pilar Planet	Ranking Pilar People	Ranking Pilar Profit
Singapura	35	69	5	28
Kuala Lumpur	71	73	62	69
Bangkok	72	92	58	73
Jakarta	83	68	81	86
Hanoi	85	93	80	85

Gambar 1.4 Jakarta dalam *Sustainability City Index* 2022

Sumber: The Arcadis Sustainable Cities Index 2022

Ketiga pilar Kota Berkelanjutan tersebut, telah tersirat pada ke 3 tujuan dalam perancangan Ibu Kota Nusantara, yang telah ditetapkan melalui Undang-Undang No 3 tahun 2022. Dengan Visi Kota Dunia untuk Semua, IKN ditujukan untuk menjadi kota yang berkelanjutan dalam skala dunia, menjadi *superhub* ekonomi yang dapat menggerakkan ekonomi Indonesia, serta mengedepankan sosial budaya sebagai simbol identitas budaya nasional. Pembangunan

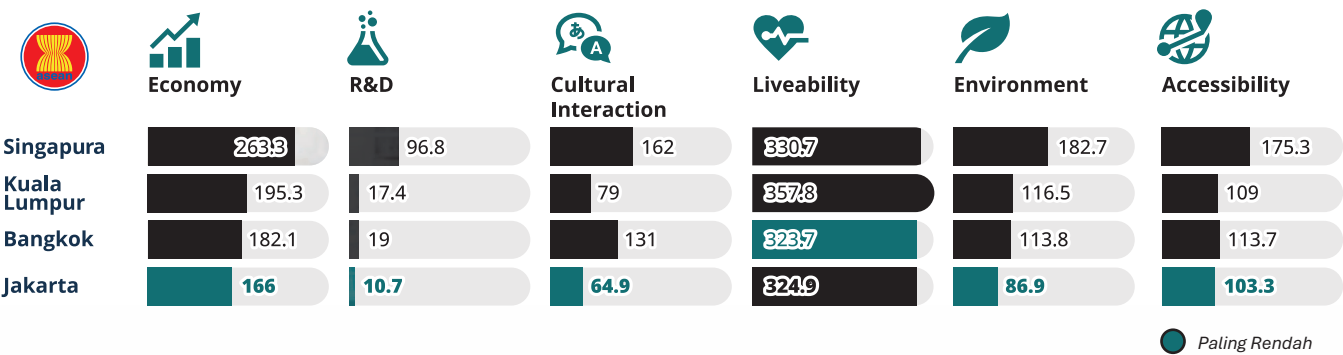
IKN yang sedang berjalan, mengimplementasikan 8 prinsip dan 24 indikator yang mengacu kepada ke 3 tujuan tersebut. Pembangunan dan pengelolaan kota-kota lain di Indonesia diharapkan dapat mengacu kepada prinsip dan indikator IKN³.

Selain itu, untuk menjadikan kota-kota Indonesia mempunyai kapasitas sebagai Kota Global, maka perkotaan perlu mencapai indikator-indikator sebagaimana diuraikan

di dalam *Global Power City Index* (GPCI). GPCI tahun 2022 (Gambar 1.5) menilai kota berdasarkan 6 fungsi utama yang dijabarkan ke dalam 70 indikator. Sebagai Kota Global, Jakarta hanya menduduki ranking ke 45 dari 48 kota-kota di dunia pada tahun 2022, dengan nilai paling rendah secara berurutan pada fungsi kota dalam melaksanakan fungsi kota terkait R&D, interaksi budaya, lingkungan yang berkelanjutan, dan kemudahan serta kenyamanan akses transportasi.

³Undang-Undang No 3 tahun 2022 tentang Ibu Kota Nusantara, Pembangunan IKN bertujuan untuk mewujudkan kota ideal yang dapat menjadi acuan (*role model*) bagi pembangunan dan pengelolaan kota di Indonesia dan dunia.

Jakarta yang telah ditetapkan sebagai Pusat Perekonomian Nasional dan Kota Global dengan Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2024 tentang Provinsi Daerah Khusus Jakarta (DKJ) masih memerlukan upaya-upaya transformatif sekurang-kurangnya pada sektor-sektor transportasi publik, pengolahan limbah, sanitasi, sistem drainase, sistem suplai air minum, listrik dan gas, telekomunikasi, informasi dan digital, pusat teknologi dan inovasi, pendidikan, pelayanan kesehatan, perumahan, pariwisata kota, keamanan, ketahanan terhadap bencana dan dampak perubahan iklim.



Fungsi Kota	Kelompok Indikator	Indikator
Ekonomi	1. Ukuran pasar 2. Daya Tarik pasar 3. Vitalitas perekonomian 4. Sumber daya manusia 5. Iklim Usaha 6. Kemudahan dalam Usaha	13 indikator
R&D	1. Sumberdaya Akademik 2. Lingkungan Penelitian 3. Inovasi	8 indikator
Interaksi Budaya	1. Potensi sbg Penentu Tren 2. Sumberdaya Wisata 3. Fasilitas Budaya 4. Kenyamanan untuk pengunjung 6. Interaksi secara internasional	16 indikator
Layak Huni	1. Lingkungan bekerja 2. Biaya hidup 3. Keamanan dan keselamatan 4. Kesejahteraan 5. Kemudahan hidup	14 indikator
Lingkungan	1. Keberlanjutan 2. Kualitas Udara 3. Lingkungan Kota	9 indikator
Akses	1. Jaringan Internasional 2. Kapasitas Transportasi Udara 3. Transportasi dalam kota 4. Kenyamanan transportasi	10 indikator

Gambar 1.5 Jakarta dalam Global Power City Index, 2022

Sumber: Global Power City Index 2022



1.6 Perkotaan Berkelanjutan dalam Agenda Kebijakan Nasional

Besarnya peran perkotaan sebagai Pusat Pertumbuhan yang dapat mengoptimalkan potensi urbanisasi di Indonesia untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat, serta dapat mewujudkan tatanan kondisi ekonomi, sosial dan lingkungan yang berkelanjutan, menjadikan kedudukan Kebijakan Perkotaan Nasional sangat vital dalam pembangunan perkotaan berkelanjutan. Kementerian PPN/Bappenas, secara khusus, telah menjadikan Perkotaan Berkelanjutan sebagai visi besar arah perencanaan pembangunan dan pengelolaan perkotaan dalam Rencana Pembangunan Jangka Panjang 2025-2045 melalui Undang-Undang No 59 tahun 2024 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional 2025-2045, yang menjadi acuan Pemerintah Pusat dalam Rencana Strategisnya dan acuan Pemerintah Daerah dalam RPJPD 2025-2045 serta turunan dokumen perencanaannya.

Perkotaan dalam Kebijakan Transformasi Ekonomi: Perkotaan Sebagai Pusat Pertumbuhan Ekonomi



Penguatan konektivitas intra dan antar pusat pertumbuhan di tingkat nasional, regional, dan global



Menerapkan pembangunan kota inklusif dan berkelanjutan dengan referensi a.l. konsep IKN, melalui:
(i) perwujudan kota layak huni, inklusif & berbudaya; (ii) mewujudkan kota hijau & berketahanan; (iii) mewujudkan kota maju & menyejahterakan



Pengembangan kelembagaan dan regulasi pengelolaan perkotaan wilayah metropolitan, lintas kota, dan kabupaten



Pembangunan ekonomi melalui pengembangan ekonomi yang berdaya saing dan inovatif

Perkotaan dalam Kebijakan Kewilayahan: Pengelolaan Urbanisasi dan Perkotaan



Menjadikan Pembangunan IKN yang dirancang sebagai kota berkelanjutan, pusat pertumbuhan ekonomi, dan jendela budaya nasional Indonesia sebagai referensi Pembangunan kota besar dan metropolitan di Indonesia



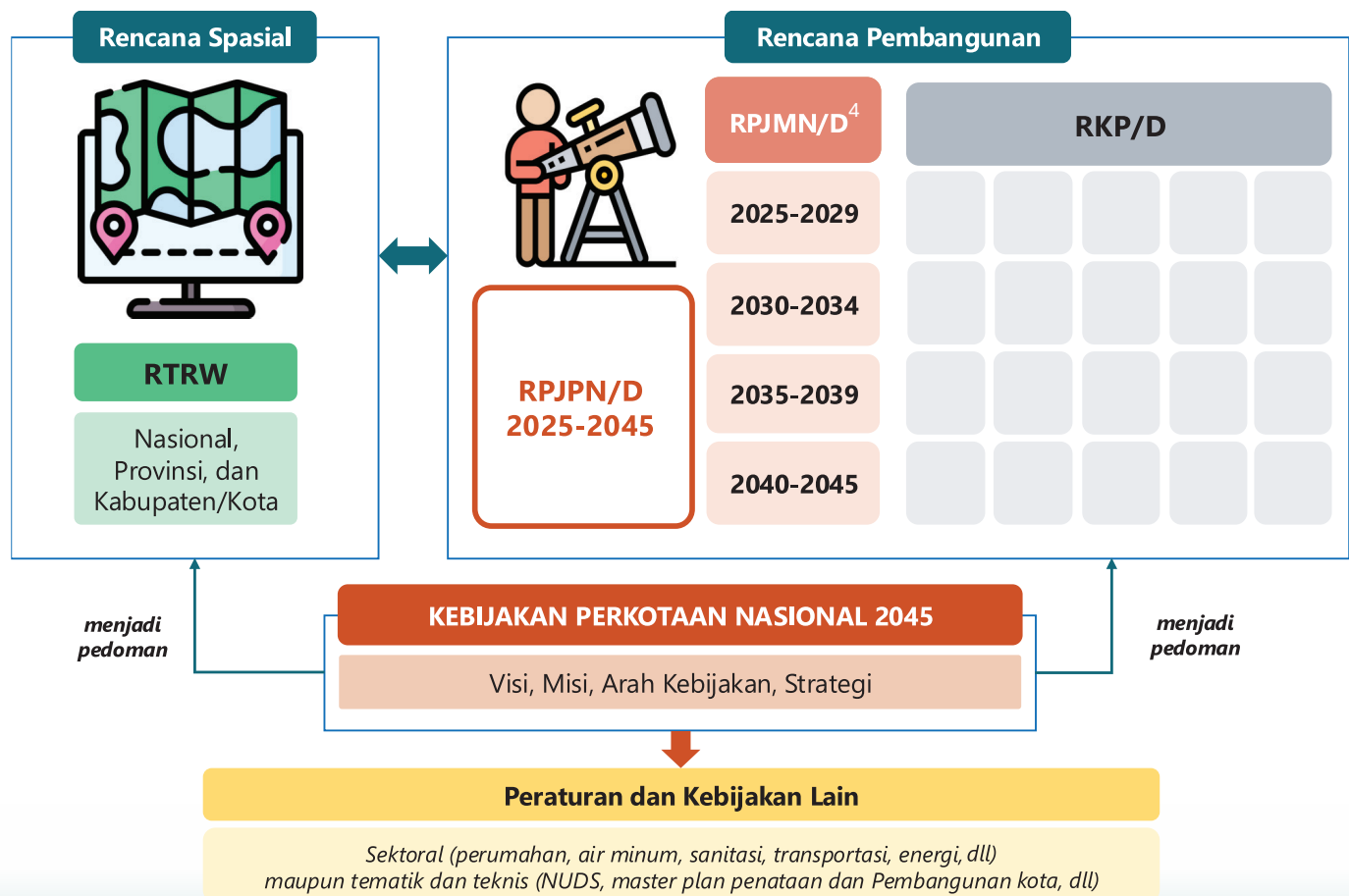
Pengembangan wilayah metropolitan, kota besar, dan Kawasan perkotaan lainnya sebagai pusat pertumbuhan yang terutama memenuhi standar pelayanan perkotaan berdasarkan prinsip layak huni, inklusif dan berbudaya, hijau dan berkelanjutan, serta maju menyejahterakan



Sumber: UU No. 59/2024 tentang RPJPN 2025-2045

Kebijakan Perkotaan Nasional ini diharapkan dapat menjadi acuan/pedoman bagi Pemerintah, Masyarakat, dan Pelaku Usaha untuk berkontribusi dalam membangun perkotaan yang berkelanjutan. Kebijakan Perkotaan Nasional juga dapat diharapkan dapat menjadi acuan dalam pembangunan dan menyelesaikan persoalan lintas wilayah, lintas sektor, dan lintas pelaku.

Secara spesifik, Kebijakan Perkotaan Nasional (Gambar 1.6) juga diharapkan dapat menjadi arahan kebijakan untuk Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah, sebagai dasar sinkronisasi regulasi dan kebijakan perencanaan kota pusat dan daerah, serta menjadi dasar untuk melaksanakan kebijakan pembangunan kota sesuai peran dan fungsi kota dan tipologi yang ditetapkan.



Gambar 1.6 Kedudukan Dokumen Kebijakan Perkotaan Nasional 2045

Sumber: Diolah dari berbagai sumber, 2023

⁴Peraturan Pemerintah No 59 tahun 2022 tentang Perkotaan, menyebutkan bahwa Rencana Penyelenggaraan dan Pengelolaan Perkotaan (RP2P), yang merupakan rencana pentahapan penyediaan layanan perkotaan beserta strategi pendanaan indikatif, merupakan bagian dari dokumen rencana pembangunan daerah (RPJMD) dan terintegrasi dengan rencana tata ruang.



BAB

II

**Capaian Pembangunan
Perkotaan di Indonesia**

KEBIJAKAN PERKOTAAN NASIONAL 2045

II

CAPAIAN PEMBANGUNAN PERKOTAAN
DI INDONESIA

2.1

Pertumbuhan dan Persebaran Penduduk Perkotaan
di Indonesia

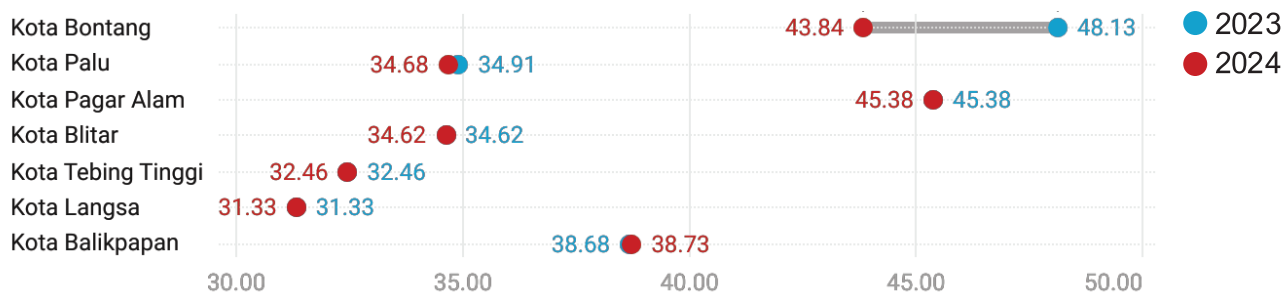
Indonesia termasuk salah satu negara yang mengalami urbanisasi yang pesat dalam kurun waktu lima puluh tahun terakhir dan diperkirakan tren pertumbuhan penduduk masih akan terus mengalami peningkatan. Secara spesifik, dalam rentang periode 1971-2020, penduduk Indonesia yang tinggal di perkotaan meningkat sebesar 39,5%. Pada tahun 1971, penduduk Indonesia yang tinggal di perkotaan hanya 17,2% dan kemudian meningkat menjadi 22,4% pada tahun 1980. Penduduk perkotaan terus mengalami peningkatan sebesar 2,6% per tahun dari 118,3 juta pada tahun 2010 menjadi 152,8 juta atau sebesar 56,7% pada tahun 2020. Sementara itu, Badan Pusat Statistik (BPS) memproyeksikan jumlah penduduk Indonesia yang tinggal di perkotaan akan mencapai 72,9% pada tahun 2045 (BPS,2023).

Salah satu kontribusi utama urbanisasi di perkotaan Indonesia berasal dari migrasi yang disebabkan oleh dua faktor utama, yaitu faktor penarik (*pull factor*) ke perkotaan dan faktor pendorong (*push factor*) keluar perdesaan. Faktor penarik urbanisasi karena perkotaan menyediakan kumpulan kegiatan ekonomi, ketersediaan prasarana dan sarana yang lebih lengkap dan berkualitas, kehidupan yang lebih modern, dan lapangan pekerjaan yang lebih banyak dan beragam dibandingkan di perdesaan.

Sementara itu, faktor pendorong yang terjadi di perdesaan, seperti kurang tersedianya prasarana dan sarana, terutama sarana pendidikan, keterbatasan lapangan pekerjaan, nilai tambah aktivitas ekonomi perdesaan yang masih rendah, dan penguasaan lahan per petani yang semakin kecil. Faktor tersebut mendorong masyarakat di

perdesaan berpindah ke perkotaan untuk mencari kesempatan kerja dan mencari akses layanan dasar yang lebih baik untuk memperbaiki taraf hidup.

Urbanisasi melalui migrasi tidak hanya berdampak pada pertambahan jumlah penduduk, tetapi juga pada peningkatan luasan lahan terbangun di kawasan perkotaan. Perbandingan lahan terbangun di kota otonom antara tahun 2011 dan 2021 menunjukkan sekitar 45 kota otonom masih memiliki persentase lahan terbangun di bawah 25% dari total luas wilayah (Gambar 2.1). Sebagian besar kota otonom, terutama ibukota provinsi, mengalami peningkatan luas lahan terbangun yang signifikan dalam periode 2011-2021. Beberapa kota seperti Solo dan Yogyakarta bahkan telah didominasi oleh lahan terbangun yang mencapai 90% lebih dari total luas wilayah.

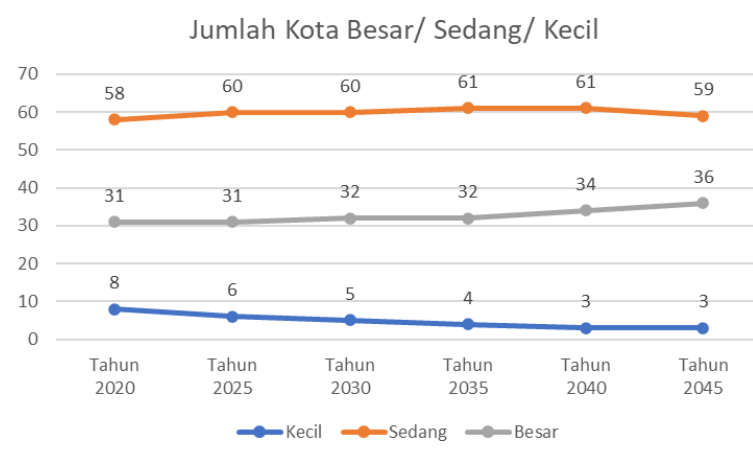


Gambar 2.1 Perubahan persentase RTH terhadap luas wilayah

Sumber: SIPSN (KLH)

Lebih jauh, dilihat dari data sebaran penduduk perkotaan, diketahui bahwa dominasi perkembangan urbanisasi terjadi pada perkotaan sedang. Pada tahun 2020, dari 98 (sembilan puluh delapan) kota otonom yang ada, sebanyak 59 (lima puluh sembilan) berupa perkotaan sedang dan dominasi ini diperkirakan akan cenderung sama hingga tahun 2045 (Gambar 2.2). Mempertimbangkan kondisi ini, penguatan peran perkotaan sedang sebagai pusat pertumbuhan ekonomi skala wilayah serta posisi perkotaan sedang sebagai penyangga antara wilayah metropolitan dan kota besar dengan kota kecil dan kawasan non-perkotaan menjadi

semakin penting dalam mengantisipasi efek negatif urbanisasi berupa aglomerasi dan pertumbuhan kota yang menyerak (*urban sprawl*). Karenanya, penyediaan dan akses kepada layanan di perkotaan sedang, utamanya perumahan layak huni, menjadi salah satu prioritas yang perlu diwujudkan dalam pengembangan perkotaan jangka panjang.



Gambar 2.2 Jumlah Perkotaan Otonom sesuai Tipologi Besar, Sedang, dan Kecil

Sumber: Diolah berdasarkan data Sensus Penduduk 2010 dan 2020

Fenomena pertambahan jumlah penduduk dan lahan terbangun akibat urbanisasi melalui migrasi tidak hanya terjadi di kota otonom tetapi menyebar juga ke kawasan lain hingga membentuk: (i) fungsional perkotaan lintas administrasi yang disebut wilayah metropolitan; serta (ii) fungsional perkotaan baru yang muncul di dalam kabupaten. Pada kasus wilayah metropolitan, selama periode 2010-2020, pertumbuhan penduduk di wilayah

pinggiran (*periphery*) secara umum berjalan lebih cepat jika dibandingkan dengan wilayah inti (*core*). Hal ini mengindikasikan bahwa terjadinya perluasan perkotaan yang tidak terkendali atau *urban sprawl* antara wilayah inti (*core*) dan wilayah pinggiran (*periphery*) yang dapat dilihat dalam Tabel 2.1.



Tabel 2.1 Sebaran dan Pertumbuhan Penduduk di Wilayah Metropolitan Tahun 2010 dan 2020

No	Wilayah Metropolitan	Jumlah Penduduk		% Pertumbuhan
		2010	2020	2010-2020
1	WM Medan	4.485.155	5.053.221	1,2
	Core	2.097.610	2.435.339	1,5
	Periphery	2.387.545	2.617.882	0,9
2	WM Palembang	3.313.674	3.687.365	1,1
	Core	1.455.284	1.666.574	1,4
	Periphery	1.858.390	2.020.791	0,8
3	WM Jakarta	30.128.475	33.651.660	1,1
	Core	9.607.787	10.567.070	1,0
	Periphery	20.520.688	23.084.590	1,2
4	WM Bandung	7.624.877	8.403.250	1,0
	Core	2.394.873	2.438.350	0,2
	Periphery	5.230.004	5.964.900	1,3
5	WM Surabaya	9.115.485	9.906.860	0,8
	Core	2.765.487	2.874.080	0,4
	Periphery	6.349.998	7.032.780	1,0
6	WM Semarang	5.921.631	6.558.640	1,0
	Core	1.555.984	1.649.590	0,6
	Periphery	4.365.647	4.909.050	1,2
7	WM Denpasar	2.222.611	2.248.600	0,1
	Core	788.589	725.470	-0,8
	Periphery	1.434.022	1.523.130	0,6
8	WM Banjarmasin	1.904.427	2.133.310	1,1
	Core	625.481	658.020	0,5
	Periphery	1.278.946	1.475.290	1,4
9	WM Makassar	2.580.209	2.876.088	1,1
	Core	1.338.663	1.423.630	0,6
	Periphery	1.241.546	1.452.458	1,6
10	WM Manado	908.517	1.023.600	1,2
	Core	410.481	452.080	1,0
	Periphery	498.036	571.520	1,4

Sumber: Diolah berdasarkan data Sensus Penduduk 2010 dan 2020

Dalam hal luasan lahan terbangun, selama periode 2011 hingga 2021, hampir semua wilayah metropolitan di Indonesia mengalami peningkatan luasan lahan terbangun (Tabel 2.2). Sementara itu, berdasarkan persentasi luasan lahan terbangun,

seluruh wilayah metropolitan di Pulau Jawa dan Bali memiliki persentase lahan terbangun di atas 10%, kondisi yang sangat berbeda jika dibandingkan dengan wilayah metropolitan utamanya di Kalimantan dan Sulawesi.

Perkembangan wilayah metropolitan di Pulau Jawa dan Bali yang cenderung lebih cepat dibandingkan dengan wilayah metropolitan lainnya ini berimplikasi pada urgensi peningkatan sediaan dan akses untuk layanan perkotaan di wilayah tersebut.

Tabel 2.2 Persentase dan Kenaikan Luasan Lahan Terbangun di Wilayah Metropolitan Tahun 2011 dan 2021

Wilayah Metropolitan	Luas Wilayah (ha)	2011		2021		Kenaikan Luas Wilayah (ha)
		*Luas	%	Luas	%	
WM Medan	515.749	47.137	9,1	54.322	10,5	7.184
WM Palembang	3.194.067	122.682	3,8	108.807	3,4	(13.875)
WM Jakarta	1.042.364	211.317	20,3	261.727	25,1	50.410
WM Bandung	480.618	53.090	11,1	60.193	12,5	7.103
WM Semarang	545.005	84.734	15,6	97.657	17,9	12.923
WM Surabaya	637.171	89.719	14,1	99.955	15,7	10.236
WM Denpasar	173.867	24.338	14,0	35.485	20,4	11.147
WM Banjarmasin	1.125.560	12.116	1,1	37.208	3,3	25.091
WM Makassar	399.376	10.050	2,5	31.114	7,8	21.063
WM Manado	278.605	12.273	4,4	17.838	6,4	5.565

Ket: *luas wilayah dihitung dari data spasial (.shp) LULC

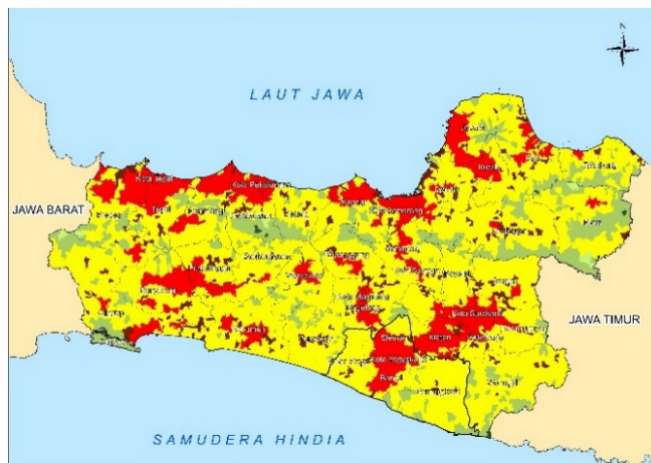
Tren proyeksi perubahan LULC Perkotaan diperoleh melalui analisis prediksi LULC menggunakan metode pemodelan *Cellular Automata-Markov Chain (CA-Markov)* menggunakan pendekatan skenario *Business as Usual (BaU)*. Skenario BAU adalah skenario kasus berdasarkan tren sosial-ekonomi masa lalu dan sekarang dengan asumsi tren tahun lalu dan tahun terakhir tetap berlanjut pada masa mendatang.

Sumber: Diolah berdasarkan data Sensus Penduduk 2010 dan 2020

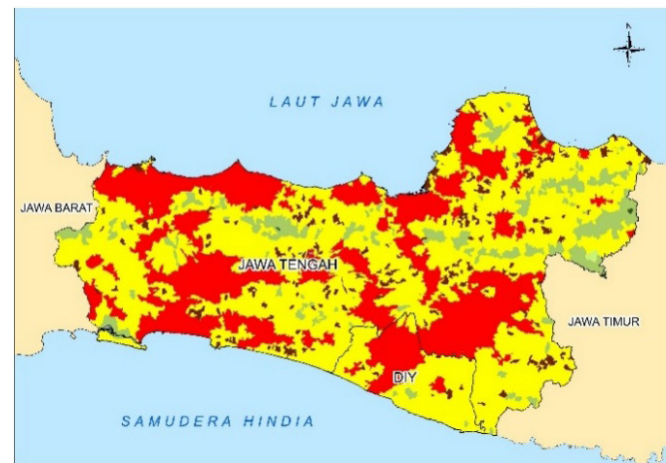
Dilihat dari persebaran perkembangan perkotaan secara nasional, ketimpangan pertumbuhan perkotaan masih sangat dirasakan antara Kawasan Barat Indonesia (KBI) dan Kawasan Timur Indonesia (KTI). Dari data sebaran saat ini, luasan kawasan perkotaan tumbuh berkembang sebagian besar (67%) di Jawa dan Sumatera sementara sisanya tersebar 9% di Kalimantan, 11% di Sulawesi, 4% di Bali dan Nusa Tenggara, 4% di Kepulauan Maluku, dan hanya 2% di Papua. Secara tipologi pun,

baik wilayah metropolitan maupun kota besar saat ini masih terpusat di Pulau Sumatera, Jawa, dan Bali. Sementara itu, pertumbuhan kota-kota sedang dan kecil, terutama di luar Jawa, berjalan lambat dan tertinggal khususnya di wilayah timur. Pertumbuhan perkotaan di KBI ini, jika tidak diantisipasi dengan baik akan terus berkembang dan meluas hingga 2045. Sebagai contoh, luasan kawasan perkotaan (*urban functional area*) berdasarkan data *Degree of Urbanisation (DoU)* untuk Provinsi Jawa Tengah dan DI

Yogyakarta akan meningkat dari 2019, yang sebelumnya sebesar 16,78% untuk Provinsi Jawa Tengah dan 19,87% untuk Provinsi DI Yogyakarta berkembang menjadi 32,06% dan 30,49% pada tahun 2045 (Gambar 2.3). Perkembangan ini tidak hanya terjadi di kota otonom, tetapi juga menyebar membentuk kawasan perkotaan fungsional lain di sekitar perkotaan saat ini dan bahkan hingga memunculkan pusat-pusat pertumbuhan baru.



(a) Tahun 2019



(b) Tahun 2045

Ket: menggunakan data penduduk Indonesia tahun 2019 tingkat desa/kelurahan

Gambar 2.3 Perkembangan Kawasan Perkotaan di Provinsi Jawa Tengah dan DIY dari Tahun 2019 Hingga 2045

Sumber: Hasil Analisis, 2022

1

Kawasan Perdesaan hampir tidak berpenghuni dengan kepadatan <50 jiwa/km²

2

Kawasan Perdesaan menyebar dengan kepadatan minimal 50 jiwa/km²

3

Kawasan Perdesaan dengan kepadatan minimal 300 orang/km² dan populasi penduduk antara 500-4.999 jiwa

4

Kawasan Sub Urban yang berada di sekitar zona merah dengan jarak tertentu dengan kepadatan penduduk antara 300 - 1.500 jiwa/km²

5

Kawasan Perkotaan dengan kepadatan penduduk antara 300 - 1.500 jiwa/km² dan populasi penduduk antara 5 ribu - 50 ribu jiwa

6

Kawasan Perkotaan dengan kepadatan penduduk minimal 1.500 jiwa/km² dan populasi penduduk antara 5 ribu - 50 ribu jiwa

7

Kawasan Perkotaan dengan kepadatan penduduk min. 1.500 jiwa/km² dan populasi penduduk minimal 50 ribu jiwa

Perkembangan perkotaan secara menyerak ini apabila tidak ditangani dengan baik, akan menimbulkan dampak tidak hanya bagi wilayah metropolitan dan kota otonom, tetapi juga untuk kawasan di sekitarnya yang besar kemungkinan akan berubah fungsi menjadi kawasan perkotaan. Dampak negatif yang dirasakan kota-kota besar dan metropolitan antara lain: (i) terjadinya eksploitasi yang berlebihan terhadap sumber daya alam di sekitar kota-kota besar dan metropolitan; (ii) terjadinya konversi lahan pertanian produktif menjadi kawasan terbangun; (iii)

menurunnya kualitas lingkungan fisik kawasan perkotaan; (iv) menurunnya kualitas hidup masyarakat di perkotaan karena permasalahan sosial-ekonomi; serta (v) penurunan kualitas pelayanan kebutuhan dasar perkotaan. Sedangkan dampak negatif yang dirasakan kota-kota sedang dan kecil serta kawasan sekitarnya antara lain: (i) tidak meratanya penyebaran penduduk perkotaan; (ii) tidak optimalnya fungsi ekonomi terutama di kota-kota sedang dan kecil dalam menarik investasi; serta (iii) tidak optimalnya peranan kota sedang dan kecil sebagai penyangga dalam

pengembangan wilayah bagi kota besar dan wilayah metropolitan. Secara umum, apabila kondisi ini terus dibiarkan, maka sinergi peran dan fungsi kota-kota secara umum dalam mendukung perwujudan sistem kota-kota nasional tidak dapat terwujud. Kedepan, pembangunan ekonomi perkotaan perlu didorong untuk saling terkait antarkota dan antarwilayah antara Jawa dan luar Jawa, antara industri di kawasan perkotaan besar dengan industri kecil / ekonomi lokal yang saling terkoneksi sebagai sebuah sistem kota-kota yang saling mendukung.

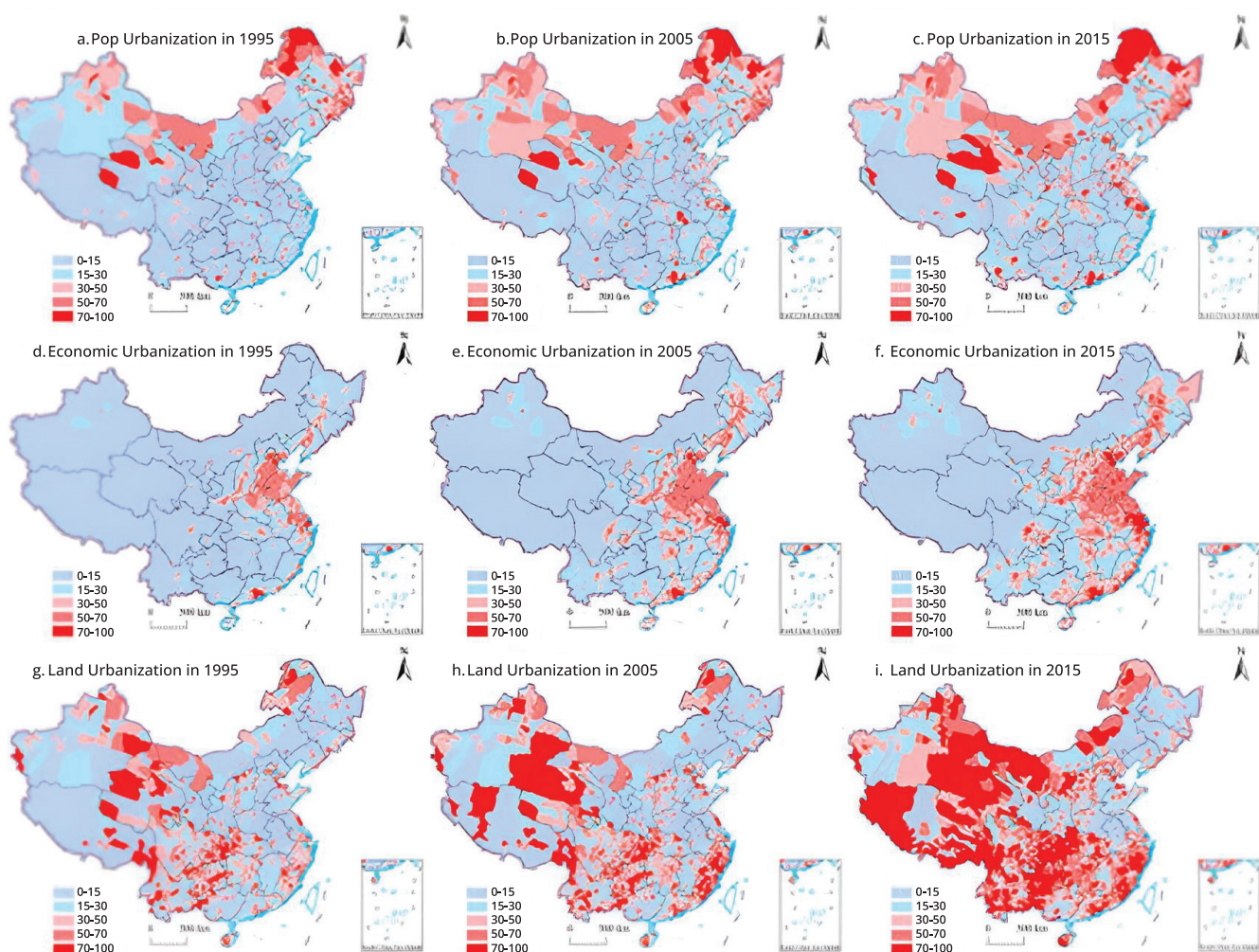
Lesson Learned!

Penanganan Urbanisasi di Cina

Dalam tiga dekade terakhir, tantangan utama urbanisasi yang dirasakan di Cina adalah kemiskinan perkotaan, tingginya pengangguran, serta penurunan pertumbuhan ekonomi. Namun demikian, Cina berhasil bertransformasi dengan cepat dari sisi ekonomi melalui *shifting* kegiatan dari pertanian ke kegiatan yang lebih produktif yaitu industri.

Transformasi urbanisasi yang dilakukan mempertimbangkan tiga faktor penentu utama, yaitu produktivitas tenaga kerja, perubahan ekonomi global, dan biaya ekonomi. Lebih jauh, transformasi urbanisasi dilakukan dengan fokus kepada: (i) penguatan aglomerasi berupa spesialisasi kegiatan; (ii) *reforming land management and institution*;

(iii) penguatan infrastruktur mobilitas dan konektivitas untuk mendorong produksi yang efisien; (iv) reformasi pencatatan kependudukan (*hukou system*) untuk menjamin hak-hak layanan yang diterima publik yang lebih baik; serta (v) reformasi pembiayaan perkotaan.



Perkembangan Urbanisasi Cina Tahun 1995, 2005, dan 2015

Zhang, B., Zhang, J., & Miao, C. (2022). Urbanization level in Chinese counties: Imbalance pattern and driving force. *Remote Sensing*, 14(9), 2268.

Sebagai dampaknya, proses urbanisasi perkotaan di Cina sangat dirasakan di dekade terakhir dengan terjadi pemusatan penduduk di kawasan perkotaan lebih dari 50% dari penduduk nasional yang berdampak juga pada perubahan guna lahan di seluruh wilayah Cina (Gambar 2.4).

Urbanisasi ini berdampak pula pada terkonsentrasinya perekonomian di perkotaan dengan kontribusi PDRB di 53 (lima puluh tiga) wilayah metropolitan terhadap PDRB nasional sebesar 65%.

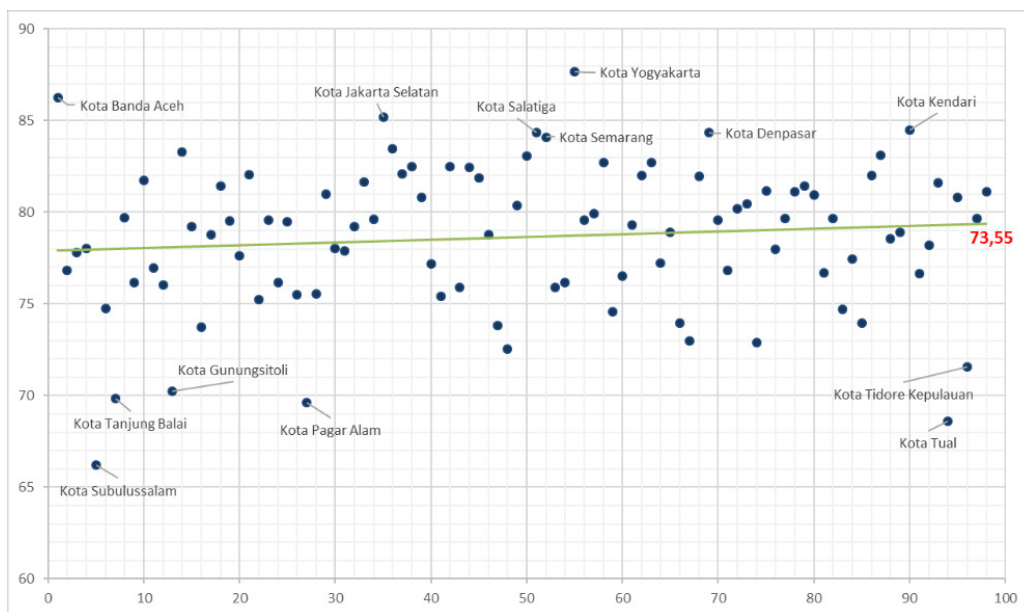
Wilayah metropolitan ini secara lebih luas membentuk 28 (dua puluh delapan) sistem perkotaan regional yang terkonsentrasi di bagian barat Cina dan menghasilkan 90% PDRB nasional Cina dalam jaringan perkotaan besar-sedang-kecil serta pedesaan yang semakin saling terhubung (Gambar 2.5).



2.2 Masyarakat Perkotaan dan Layanan Perkotaan

Pertumbuhan perkotaan yang pesat dengan populasi yang terus meningkat menuntut pembangunan pelayanan perkotaan yang lebih cepat dan lebih efektif. Perkotaan Indonesia menghadapi beragam masalah sebagai eksternalitas yang muncul dari urbanisasi. Salah satunya dengan bertambahnya jumlah penduduk perkotaan berakibat meningkatnya kebutuhan terhadap perumahan, infrastruktur, transportasi, energi, pelayanan kesehatan dan pendidikan, lapangan pekerjaan, serta tentunya kebutuhan akan ruang. Layanan yang rendah menyebabkan masyarakat perkotaan di Indonesia harus menanggung eksternalitas negatif di perkotaan. Seperti misalnya penyakit karena polusi udara dari sektor transportasi karena rendahnya layanan transportasi publik dan masifnya penggunaan kendaraan pribadi yang meningkatkan emisi serta konsumsi energi. Penyakit menular juga masih menjadi tantangan bagi perkotaan karena kurangnya air bersih serta belum memadainya prasarana sanitasi dan pengelolaan sampah. Penyediaan layanan perkotaan harus dapat memenuhi kondisi kualitas hidup yang tinggi serta memfasilitasi warganya untuk dapat mengakses seluruh peluang perkotaan secara nyaman, setara dan non-diskriminatif.

Penyediaan layanan perkotaan yang baik sangat penting untuk meningkatkan kualitas Sumber Daya Manusia (SDM). Di sisi lain, akses terhadap layanan infrastruktur berkontribusi pada peningkatan produktivitas dan kesejahteraan masyarakat secara keseluruhan. Salah satu indikator yang dapat menggambarkan kualitas sumber daya manusia (SDM) adalah Indeks Pembangunan Manusia (IPM), dengan melihat tiga indikator utama yaitu kesehatan, pendidikan, dan daya beli. Jika dilihat dari capaian IPM terjadi peningkatan dalam nilai IPM SDM perkotaan. Namun demikian, masih terdapat 9 (sembilan) kota otonom yang sebagian besar termasuk ke dalam tipolgi kota kecil, dengan nilai IPM di bawah rata-rata nasional yaitu 73,55 pada tahun 2022, yaitu Kota Subulussalam, Kota Tual, Kota Pagar Alam, Kota Tanjung Balai, Kota Gunung Sitoli, Kota Tidore Kepulauan, Kota Bengkulu, Kota Banjar dan Kota Singkawang. Selain itu terdapat 7 (tujuh) kota otonom, yang tergolong ke dalam tipologi kota besar, dengan nilai IPM tertinggi yaitu Kota Yogyakarta, Kota Banda Aceh, Kotamadya Jakarta Selatan, Kota Kendari, Kota Denpasar, Kota Salatiga dan Kota Semarang. Secara detail capaian IPM untuk masing-masing kota otonom dapat dilihat pada Gambar 2.4.



Gambar 2.4 Indeks Pembangunan Manusia di 98 Kota Tahun 2022

Sumber: diolah dari data BPS, 2022

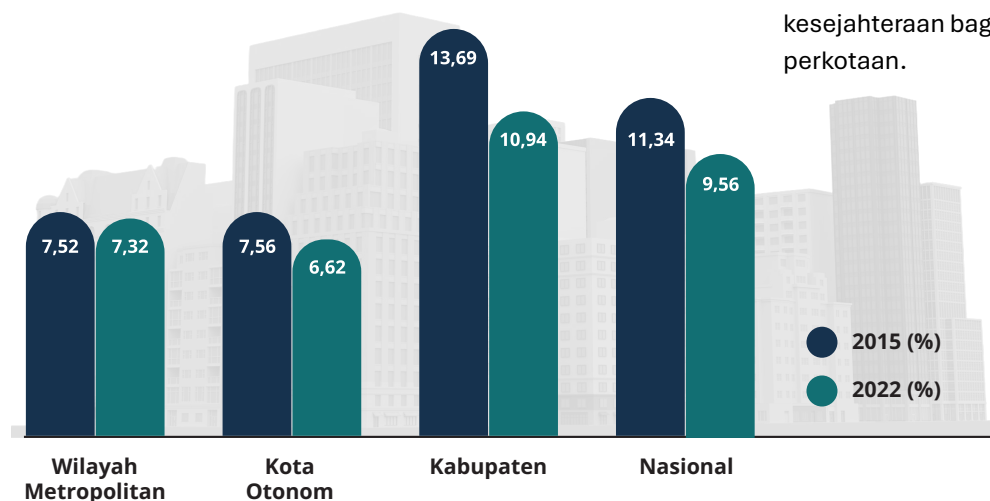
Dengan kondisi IPM yang cukup rendah, khususnya kota kecil, diperlukan perhatian lebih kepada layanan pendidikan dan kesehatan sehingga peningkatan kesejahteraan masyarakat dapat terwujud. Sebagai contoh, Kota Subulussalam dan Kota Gunungsitoli, yang memiliki nilai IPM terendah pada kategori kota otonom, rata-rata penduduk perkotaan yang telah menyelesaikan pendidikan formal (setara dengan pendidikan di kelas 3 Sekolah Menengah Atas) berdasarkan angka rata-rata lama sekolah (RLS) berada di angka 8,22. RLS yang rendah berakibat pada semakin rendahnya peluang untuk mendapatkan pekerjaan dengan upah yang lebih tinggi yang kemudian akan berpengaruh kepada terbatasnya akses mereka terhadap prasarana dan fasilitas dasar perkotaan yang memadai.

Lebih jauh, apabila kondisi ini dibiarkan, besar kemungkinan bagi penduduk perkotaan tersebut untuk tinggal di perumahan dan kawasan permukiman yang berada di bawah standar layak huni, bahkan bisa jadi memunculkan permukiman kumuh.

Selain kapasitas SDM yang tidak merata antartipologi kota, ketimpangan perkotaan juga terjadi akibat fluktuasi angka kemiskinan setiap tahun. Berdasarkan data tahun 2015 dan 2022 (Gambar 2.5), dapat dikatakan bahwa tingkat kemiskinan menurun secara nasional, dengan persentase kemiskinan berada pada angka 11,34% di tahun 2015 dan turun sekitar 1,8% menjadi menjadi sebesar 9,54% pada 2022. Penurunan tingkat kemiskinan paling signifikan terjadi pada wilayah kabupaten di luar delineasi

wilayah metropolitan (sebesar 2,75%) dengan dominasi fungsional ruang untuk kawasan perdesaan. Sementara itu, untuk kawasan perkotaan yang mencakup wilayah metropolitan dan kota otonom, mengalami penurunan angka kemiskinan masing-masing kurang dari 1%.

Jika dilihat secara angka, memang persentase kemiskinan di kawasan perkotaan sebesar 8%, berada di bawah rata-rata nasional dan juga berbeda jauh dibandingkan dengan persentase kemiskinan di kabupaten non-wilayah metropolitan yang masih di atas 10%. Namun demikian, penurunan angka kemiskinan yang lambat di perkotaan menjadi pertanda bahwa kebijakan-kebijakan pembangunan perkotaan belum sepenuhnya dapat mengentaskan kemiskinan dan memberikan kesejahteraan bagi masyarakat perkotaan.



Gambar 2.5 Tingkat Kemiskinan 2015 & 2022

Sumber: Diolah dari Simreg-Bappenas dan Badan Pusat Statistika (BPS), 2023

Meskipun secara umum terjadi penurunan tingkat kemiskinan, kondisi ini tidak sejalan dengan ketimpangan yang terjadi di perkotaan. Secara agregat, ketimpangan di perkotaan masih lebih besar dibandingkan ketimpangan yang terjadi di perdesaan. Berdasarkan Tabel 2.3, bahkan tren gini rasio di

perkotaan tahun 2017 sampai tahun 2023 mengalami kenaikan, dari sebesar 0,407 pada tahun 2017 menjadi sebesar 0,409 pada tahun 2023. Ketimpangan meningkat mengindikasikan kemungkinan adanya kesenjangan masyarakat perkotaan dalam mengakses layanan kesehatan, pendidikan, serta layanan dasar perkotaan

berupa air minum, sanitasi, perumahan, energi. Kondisi ini juga diperparah dengan adanya kemungkinan pertumbuhan ekonomi yang tidak merata di antara setiap kelompok ekonomi masyarakat perkotaan, di mana beberapa kelompok mengalami peningkatan pendapatan yang lebih signifikan dibandingkan kelompok lain.

Tabel 2.3 Gini Ratio di Perkotaan dan Perdesaan Periode 2017-2023

No	Tipologi Wilayah	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
1	Perkotaan	0,407	0,401	0,392	0,393	0,401	0,403	0,409
2	Perdesaan	0,320	0,324	0,317	0,317	0,315	0,314	0,313
3	Perkotaan + Perdesaan	0,393	0,389	0,382	0,381	0,384	0,384	0,388

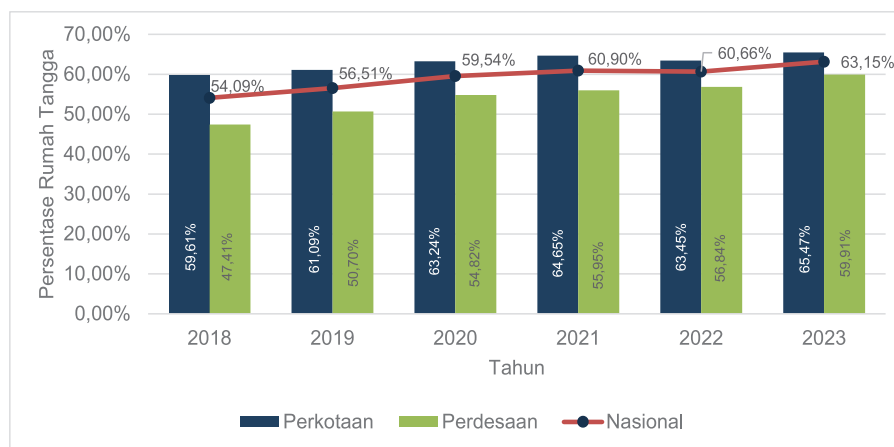
Sumber: Badan Pusat Statistik (BPS), 2023

Kondisi layanan perkotaan saat ini masih sangat jauh dari kondisi ideal dan inklusif. Terdapat ketimpangan pemenuhan akses sarana dan prasarana dasar antarwilayah, antar perdesaan dan perkotaan, antar KTI dan KBI, serta antarkelompok pendapatan. Dengan dinamika kondisi masyarakat perkotaan dan tingkat ketimpangan yang terjadi maka diperlukan peningkatan akses dan kualitas penyediaan layanan perkotaan seperti infrastruktur, transportasi, pendidikan, kesehatan, dan layanan publik lainnya untuk meningkatkan kualitas hidup, kesejahteraan, dan kesempatan bagi semua warga. Karena itu, layanan perkotaan harus bersifat inklusif dengan desain dan jangkauan layanan yang mempertimbangkan kebutuhan semua lapisan masyarakat, termasuk kelompok rentan seperti penyandang disabilitas, perempuan, dan anak-anak.

Masalah kepemilikan rumah masih menjadi persoalan serius untuk masyarakat Indonesia, khususnya di kawasan perkotaan. Keterbatasan akses rumah tangga terhadap hunian layak dan terjangkau merupakan isu krusial yang dihadapi. Beberapa faktor penyebabnya antara lain keterbatasan lahan, harga lahan yang mahal, dan pendapatan yang terbatas. Berdasarkan data Susenas 2023 (Gambar 2.6), akses rumah tangga terhadap hunian layak dan terjangkau secara nasional baru mencapai 63,15 persen. Rendahnya akses masyarakat terhadap rumah yang terjangkau menjadi persoalan yang belum terjawab, dengan sekitar 7 (tujuh) juta rumah tangga di Indonesia tidak mampu menyewa ataupun membeli rumah. Sebagai dampaknya, rumah tangga ini hidup menumpang (bebas sewa) karena mereka memiliki kapasitas terbatas untuk memenuhi kebutuhannya, yang kemudian dihitung sebagai

backlog kepenghunian. Selain itu, 17% penduduk Indonesia tidak memiliki rumah, yang artinya ada sebanyak 12,7 juta rumah tangga yang tidak memiliki rumah, atau biasa disebut sebagai *backlog* kepemilikan rumah. Sementara itu, sebanyak 1,13 juta rumah tangga baru membutuhkan rumah setiap tahunnya di Indonesia (HREIS, Kementerian PUPR, 2021).





Gambar 2.6 Capaian Akses Rumah Tangga Terhadap Rumah Layak Huni (RLH) Tahun 2018-2023

Sumber: Susenas 2023, diolah BPS

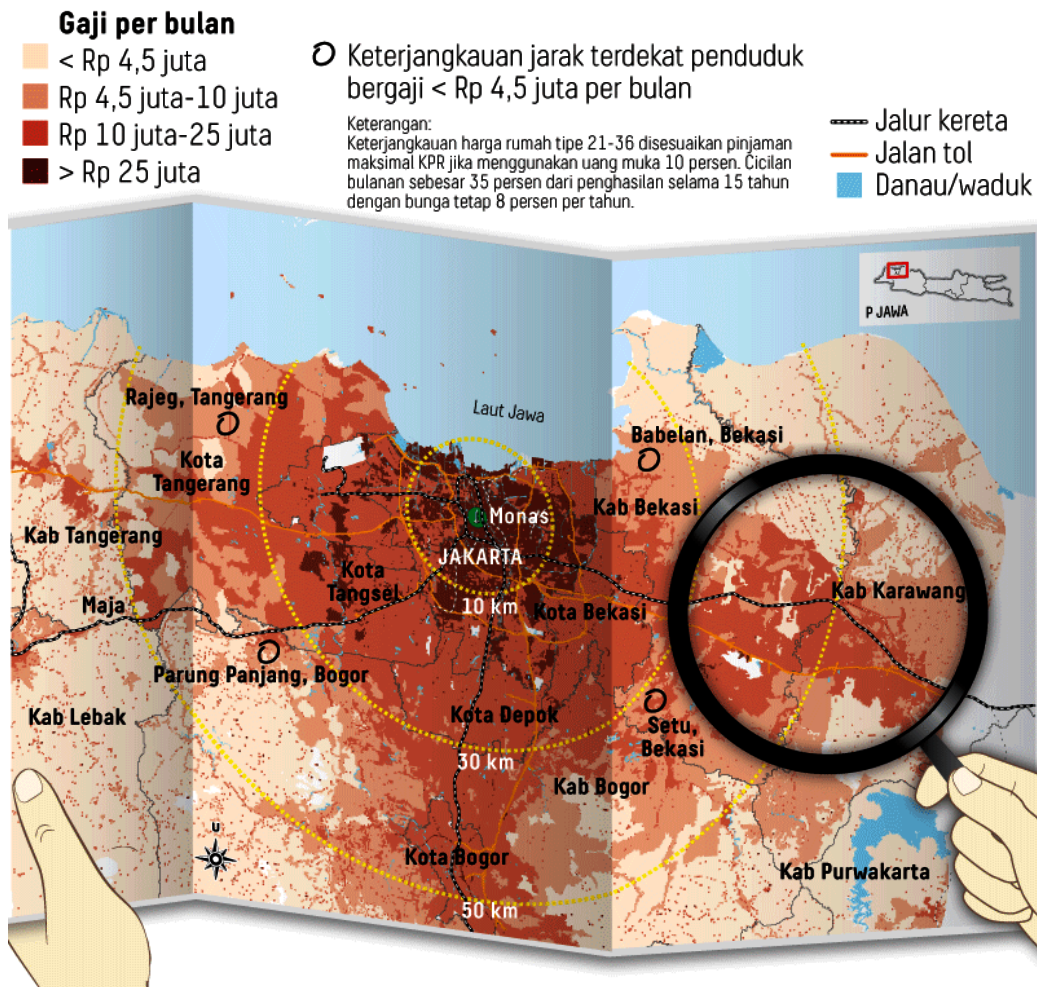
Bagi masyarakat perkotaan, keterjangkauan harga rumah tetap menjadi kendala utama. Hanya 40% rumah tangga terkaya di kawasan perkotaan yang mampu membeli rumah di pasar perumahan komersial formal seluas 36 meter persegi. Sebaliknya, 40% rumah tangga yang memiliki kondisi ekonomi menengah hingga menengah atas hanya mampu membeli unit rumah formal yang setara apabila didukung subsidi. Sedangkan 20% sisanya terbawah hanya mampu membeli unit dasar melalui subsidi pemerintah yang besar.

Di sisi lain, kenaikan harga lahan khususnya di pusat perkotaan berdampak pada kenaikan nilai properti sehingga keterjangkauan perumahan menjadi tantangan bagi masyarakat perkotaan. Tingkat kepemilikan rumah di kota-kota besar di Indonesia terbilang cukup rendah, hanya sebesar 61,53%. Angka ini berada di bawah tingkat kepemilikan rumah nasional sebesar 83,18%. Fenomena kenaikan nilai properti ini sangat dirasakan di kota-kota besar di Indonesia seperti Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, Bekasi, Bandung, Semarang, Yogyakarta, Surabaya, Medan, Pekanbaru, Bandar Lampung, Denpasar, Banjarmasin, Makassar, Palembang, Manado (HREIS, Susenas BPS, 2021).

Sebagai contoh, untuk wilayah Jabodetabek, pada tahun 2020, apabila seseorang ingin memiliki rumah untuk tipe terendah (tipe 36), maka seseorang tersebut setidaknya harus memiliki gaji

sebesar 3 (tiga) kali upah minimum pekerja (UMP) tahunan sesuai dengan konsep *prince income ratio* (PIR). Sementara itu, apabila pekerja tersebut ingin memiliki rumah yang berlokasi di tengah pusat kota, maka orang tersebut harus memiliki gaji setidaknya 5 (lima) kali UMP. Sebagai akibatnya, secara sebaran pada Gambar 2.7, bahwa sebagian permukiman semakin meluas yang kemudian menyebabkan aglomerasi perkotaan tidak hanya di Jabodetabekpunjur, tetapi juga di kawasan sekitarnya. Hal ini tentu saja berimplikasi pada kebutuhan layanan dasar perkotaan yang juga perlu menyasar hingga ke kawasan-kawasan penyangga tersebut.

Peta Keterjangkauan Harga Rumah Tapak Kecil di Jabodetabek Berdasarkan Gaji Bulanan Tahun 2020

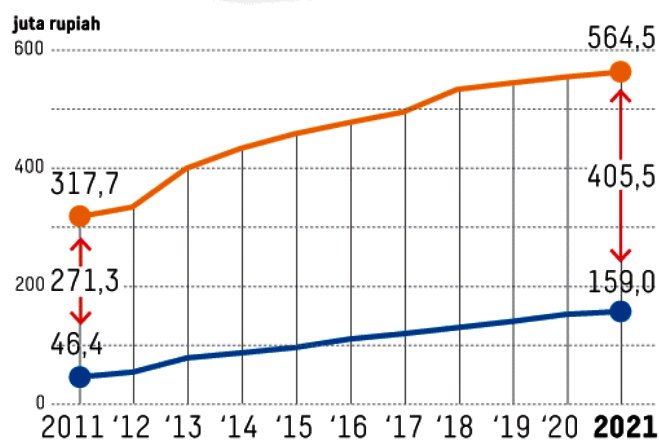


Perbandingan Harga Rumah Tipe 36 dengan Kemampuan Pekerja UMP Jakarta

- Harga rumah terendah di Jakarta (tipe 36)
- Kemampuan pekerja Jakarta membeli rumah*

Keterangan: *Kemampuan pekerja Jakarta membeli rumah diasumsikan sebesar tiga kali penghasilan UMP tahunan, sesuai dengan konsep price income ratio (PIR).

Sumber: Laman bhumitrbpn.go.id, harga pasaran rumah tahun 2020 di laman jual beli daring, survei sejumlah agen perumahan, dan simulasi KPR di laman rumah.com; Diolah Kompas/XNA/SPW/PUT



Gambar 2.7 Peta Keterjangkauan Harga Rumah Tapak Kecil di Jabodetabek berdasarkan Gaji Bulanan Tahun 2020

Sumber: <https://www.kompas.id/baca/ekonomi/2021/10/01/milenial-kian-sulit-gapai-rumah-impian>, diakses pada Mei 2025

Guna mendukung rumah yang layak huni, Indonesia memiliki target 100 persen akses air bersih dan 70 persen sanitasi aman pada tahun 2045. Namun demikian, hingga saat ini kondisi akses air minum dan sanitasi Indonesia masih cukup tertinggal dari negara lainnya (Tabel 2.4). Akses air minum aman melalui jaringan perpipaan masih sangat terbatas. Akses air minum layak Tahun 2022 mencapai 91,05%

dengan sebaran akses perpipaan hanya 19,4% dan akses bukan jaringan perpipaan mendominasi sebesar 71,5%. Sedangkan akses aman (standar TPB/SDGs 2030) baru mencapai 11,8% (Kemenkes, 2020).

Sedangkan untuk sanitasi, baru sebagian kecil rumah tangga yang mendapatkan akses terhadap pengelolaan sanitasi aman, baik pengelolaan air limbah domestik

yang berasal dari kakus (*blackwater*), non-kakus (*greywater*), ataupun lumpur tinja. Saat ini, belum ada satu pun provinsi di Indonesia yang terbebas dari rumah tangga yang mempraktikkan Buang Air Besar Sembarangan (BABS). Pada Tahun 2022, masih ada 5,86% rumah tangga mempraktikkan BABS secara terbuka dan terdapat 4,63% rumah tangga yang masih mempraktikkan BABS secara tertutup.

Tabel 2.4 Persentase Akses Air Minum dan Sanitasi di Berbagai Negara

Akses	Indonesia	Malaysia	Filipina	Thailand	Singapura	Tionggok	Amerika
Akses Air Minum Aman	11,8 persen (2020)	98,32 persen (2020)	47,46 persen (2020)	n/a	100 persen (2020)	n/a	97,33 persen (2020)
Akses Sanitasi Aman	10,16 persen (2022)	77,45 persen (2018)	60,64 persen (2020)	25,93 persen (2020)	100 ersen (2020)	69,66 persen (2020)	98,26 persen (2020)

Sumber: UU 59 Tahun 2024 Tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang 2025-2045

Persoalan layanan dasar lain di kawasan perkotaan adalah adalah sektor transportasi. Hal ini dirasakan utamanya di wilayah metropolitan dan kota-kota besar di Indonesia di mana infrastruktur dan layanan transportasi yang tersedia belum sepenuhnya dapat menjangkau seluruh kawasan perkotaan. Sebagai akibatnya, mobilitas yang tinggi seiring dengan pertambahan jumlah penduduk menjadi terhambat. Kondisi ini tentu saja akan berdampak pada menurunnya produktivitas kota dan kualitas lingkungan kota, dimana

kemampuan masyarakat untuk melakukan pergerakan dari satu tempat ke tempat lain menjadi lebih lama dengan tingkat kemacetan dan polusi yang tinggi sebagai dampak ketergantungan terhadap penggunaan kendaraan bermotor.

Dari sisi ketersediaan infrastruktur, kawasan perkotaan Indonesia telah terlayani oleh jaringan jalan sepanjang 15.000 km atau sekitar 5,2% dari panjang jalan nasional, dimana hampir 80% dari panjang jaringan jalan ini digunakan untuk menampung volume lalu lintas

yang padat di perkotaan. Akibatnya, kapasitas jalan tidak cukup untuk menampung pergerakan lalu lintas kendaraan yang menyebabkan terjadinya kemacetan. Selain itu pengaturan lalu lintas yang kurang baik seperti penyempitan jalan (*bottleneck*) dan konflik di persimpangan jalan mnambah kesemrawutan lalu lintas utamanya di wilayah metropolitan dan kota besar.

Lembaga pemeringkat lalu lintas kota dunia, *Tomtom International BV*, menilai tingkat kemacetan suatu kota menggunakan beberapa variabel, salah satunya waktu tempuh rata-rata perjalanan per 10 kilometer. Pada tahun 2024, *Tomtom Traffic Index* dihitung untuk sebanyak 501 (lima ratus satu) kota

dari seluruh dunia. Di Indonesia, pengukuran dilakukan terhadap 5 (lima) kota besar yaitu Kota Bandung, Kota Medan, Kota Surabaya, Kota Palembang dan Kota Jakarta (Tabel 2.5). Secara umum, tingkat kemacetan di pusat kota pada kelima kota besar tersebut telah mencapai lebih dari 31% dengan

waktu yang hilang akibat kemacetan sudah lebih dari 70 jam. Untuk Kota Bandung yang menempati ranking kota termacet ke-8 dan Kota Jakarta yang menempati ranking ke-25, lama waktu yang terbuang bahkan mencapai 108 jam.

Tabel 2.5 Peringkat Kemacetan Pusat Kota di Lima Kota Besar di Indonesia Tahun 2024

Ranking Dunia	Ranking Asia	Kota	Rata-Rata Waktu Tempuh per 10 km (menit)	Persentase Tingkat Kemacetan (%)	Lama Waktu Terbuang Saat Jam Sibuk (Jam)	Rangking Kemacetan
12	7	Bandung	32 menit, 37 detik	48%	108 jam	8
15	10	Medan	32 menit, 3 detik	40%	111 jam	46
53	26	Palembang	27 menit, 55 detik	41%	94 jam	33
70	29	Surabaya	26 menit, 59 detik	31%	76 jam	201
90	35	Jakarta	25 menit, 31 detik	43%	108 jam	25

Sumber: TomTom Traffic Index, 2024

Meskipun waktu yang terbuang cukup lama sebagai akibat dari kemacetan yang terjadi khususnya pada jam sibuk di pagi dan sore hari, sebagian besar penduduk kota masih tetap memilih untuk menggunakan kendaraan pribadi dalam melakukan pergerakan. Hal ini dipengaruhi karena belum semua layanan transportasi umum perkotaan menjangkau seluruh kawasan hingga ke perumahan di area pinggiran kota. Selain itu, transportasi umum yang ada belum sepenuhnya andal dari sisi keamanan, keselamatan, kenyamanan, keterjangkauan, kesetaraan, dan keteraturan.

Saat ini, Pengembangan SAUM Perkotaan pun juga menghadapi tantangan meliputi belum tersedianya rencana mobilitas perkotaan terpadu yang menjadi landasan arah pengembangan

sistem transportasi, belum tersedianya lembaga pengelola angkutan umum massal yang mengoordinasikan lintas moda dan lintas wilayah, serta terbatasnya kapasitas fiskal pemerintah daerah meningkatkan mobilitas perkotaan dan mengurangi ketergantungan publik terhadap penggunaan kendaraan pribadi, pemerintah terus berupaya mendukung pengembangan sistem transportasi massal di perkotaan untuk melayani pergerakan antarkota, pergerakan antarkota inti dan wilayah pinggiran, serta pergerakan di dalam kota. Beberapa kota mulai mengembangkan sistem angkutan umum massal berbasis jalan (*Bus Rapid Transit*) dan berbasis rel (KA Perkotaan, *Mass Rapid Transit*, dan *Light Rapid Transit*) yang pengembangannya dilaksanakan secara kooperatif melibatkan pemerintah pusat,

pemerintah daerah, dan badan usaha. Untuk Wilayah Metropolitan Jakarta sendiri, pengembangan transportasi publik ini masih terus dilakukan, diantaranya menambah jaringan MRT yang sebelumnya telah menghubungkan koridor selatan ke pusat kota serta jaringan LRT yang sebelumnya menghubungkan bagian timur dari Kota Bekasi ke pusat kota. Kota-kota lain seperti Surabaya, Bandung, dan Yogyakarta terus berupaya mengembangkan sistem angkutan umum massal berbasis jalan maupun rel guna mengakomodasi tingginya mobilitas masyarakat di dalam kota.

Pengembangan BRT juga sudah banyak dilakukan di kota-kota besar dengan nilai investasi yang lebih murah dibandingkan MRT. Namun demikian, untuk menyediakan transportasi umum yang secara tarif bisa dijangkau oleh publik, pemerintah pusat masih perlu

terus mengembangkan inovasi dan kerja sama dengan berbagai pihak sehingga kebergantungan pemerintah daerah terhadap kebijakan subsidi pemerintah, baik berupa subsidi tarif, bahan bakar, maupun penyediaan sarana transportasi dapat dikurangi.

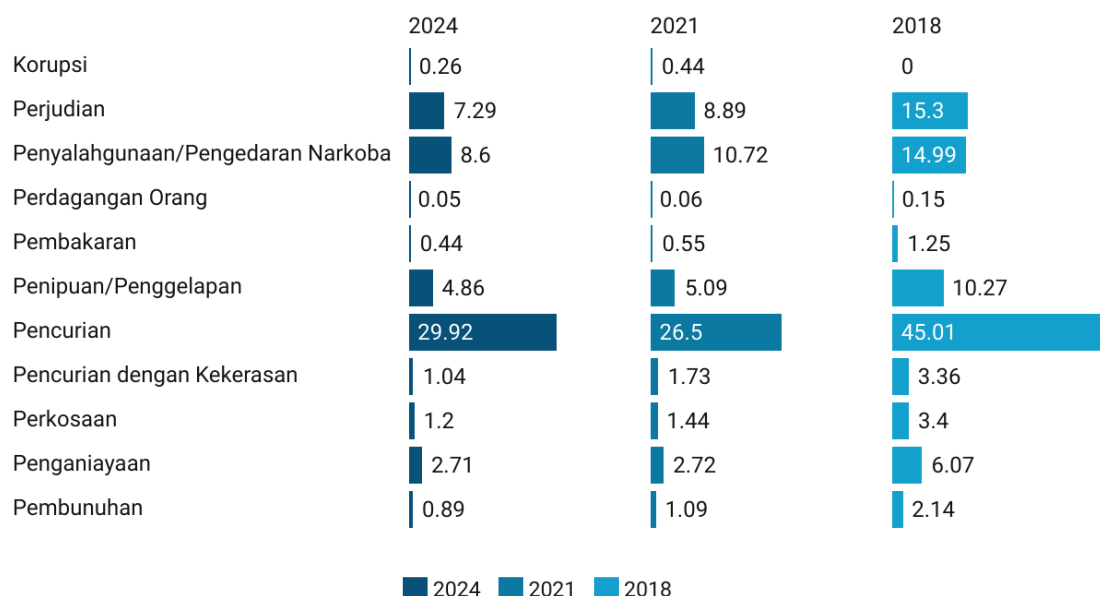
Sementara itu, pergerakan antar kota dan antar pulau yang dilakukan menggunakan transportasi berbasis rel, laut, dan udara juga perlu dikelola dengan baik untuk mewujudkan konektivitas perkotaan dalam jaringan sistem perkotaan nasional yang lebih luas. Pengembangan dan peningkatan bandar udara sudah dilakukan di beberapa kota strategis seperti Medan, Balikpapan dan Makassar untuk menampung pergerakan penduduk yang semakin meningkat, tidak hanya dalam skala nasional tetapi juga internasional. Pengembangan juga dilakukan utamanya untuk pergerakan angkutan barang di beberapa pelabuhan berskala nasional dan internasional di kota-kota pesisir di Indonesia, seperti Jakarta, Medan, Surabaya, dan Makassar. Sementara itu, untuk konektivitas darat, pergerakan antarkota dalam satu pulau di Jawa mulai ditingkatkan kapasitasnya, di mana jaringan kereta api *double track* terus dikembangkan untuk melayani pergerakan antarkota besar seperti Jakarta, Semarang dan Surabaya. Kereta api super cepat juga telah selesai dibangun dengan rute Jakarta-Bandung dan akan dilanjutkan hingga ke Surabaya. Sementara itu, pengembangan jaringan kereta api juga mulai dibangun di luar pulau Jawa, seperti pengembangan jaringan kereta api di Makassar-Parepare yang mendukung kawasan prioritas. Selain itu,

pengembangan jaringan jalan tol terus dibangun untuk meningkatkan konektivitas antarkota, khususnya di pulau-pulau besar seperti Sumatera, Jawa, Kalimantan, dan Sulawesi.

Perkotaan layak huni tidak hanya harus memiliki akses terhadap fasilitas publik yang memadai, tetapi juga perlu didukung dengan kualitas lingkungan yang lebih aman dan nyaman. Salah satu indikasi bahwa kota tersebut aman untuk dihuni adalah dari rendahnya tingkat kriminalitas yang terjadi. Namun demikian, urbanisasi yang masih tumbuh dengan pesat ditambah dengan masih banyaknya penduduk miskin tinggal di perkotaan, tingginya kesenjangan sosial, tingginya angka pengangguran, serta masalah sosial lainnya, berkontribusi besar terhadap peningkatan kejadian kejahatan di perkotaan.

Berdasarkan data BPS, terjadi peningkatan jumlah kejadian kejahatan (*crime total*) yang cukup drastis pada tahun dari tahun 2022-2023, dari sebanyak 372.965 kejadian di tahun 2022 menjadi 584.991 kejadian di tahun 2023. Fenomena yang serupa juga tergambar dari indikator tingkat risiko penduduk terkena tindak kejahatan (*crime rate*). Nilai *crime rate* mengalami peningkatan dari 137 pada tahun 2022 menjadi 214 pada tahun 2023. Nilai *crime rate* tahun 2023 ini dapat dimaknai bahwa dari 100.000 penduduk, terdapat 214 orang yang mengalami kejahatan. Berdasarkan Gambar 2.8, dari 11 (sebelas) jenis kejadian kejahatan yang terjadi, pencurian, penyalahgunaan narkoba, dan perjudian mendominasi di wilayah perkotaan.





Gambar 2.8 Persentase Desa/Kelurahan yang Ada Kejadian Kejahatan Selama Setahun Terakhir Menurut Jenis Kejahatan, 2018, 2021, dan 2024

Sumber: diolah dari data BPS, 2024

Terakhir, pembangunan kota dan masyarakat harus dapat sejalan dengan upaya konservasi dan preservasi warisan budaya dan alam dan identitas lokal. Hal ini berangkat dari semakin luntturnya nilai-nilai kebudayaan lokal di tengah kehidupan perkotaan yang semakin majemuk. Sebagai masyarakat berbudaya dengan tingginya kearifan lokal dan keunikan karakteristik di masing-masing wilayah, warisan budaya harus dijaga, bahkan beberapa nilai kebudayaan masih sangat relevan dengan perkembangan zaman yang semakin modern ini. Saat ini, masih banyak bangunan bersejarah dan cagar budaya yang belum dikelola dengan baik, sehingga banyak aset negara tersebut yang terbengkalai atau bahkan beralih fungsi menjadi bangunan komersial sebagai tuntutan perkembangan perkotaan.

Kekayaan warisan budaya dan lingkungan yang dimiliki oleh kota-kota di Indonesia merupakan potensi besar yang dapat mendatangkan manfaat konservasi dan ekonomi. Apabila dikembangkan dan dijaga dengan baik, kehidupan berkota akan terasa sangat kental dengan nuansa budaya dan ciri khas yang menjadikan kota tersebut berkarakter dan membedakan dari kota-kota lain di Indonesia bahkan di dunia.

Lebih jauh, kekuatan budaya dan lingkungan perkotaan yang terkelola dengan baik dapat menjadi ikon dan citra kota yang justru mendatangkan manfaat dari sisi ekonomi baik berupa pengembangan ekonomi kreatif maupun pengembangan pariwisata. Kondisi ini tentunya perlu diimbangi dengan masyarakat perkotaan yang mencerminkan

perilaku berkota dan berbudaya, seperti taat aturan, sopan dan santun, serta menjaga kelestarian. Salah satu fondasi dasar yang penting untuk mewujudkan pelestarian warisan budaya dan lingkungan perkotaan adalah melalui internalisasi dalam sistem pendidikan formal dan informal, dimulai dari pendidikan dasar. Pemerintah perlu mendorong muatan kebudayaan dan bahasa lokal untuk masuk ke dalam kurikulum sekolah di kawasan perkotaan.

Standar Rumah Layak Huni berdasarkan SDGs

Dalam Undang-Undang No. 1 Tahun 2011 tentang Perumahan dan Kawasan Permukiman, rumah layak huni dan terjangkau didefinisikan sebagai rumah yang memenuhi persyaratan keselamatan bangunan dan kecukupan minimum luas bangunan serta kesehatan penghuninya, yang mampu dijangkau oleh seluruh lapisan masyarakat. Terdapat 5 (lima) kriteria yang digunakan untuk permukiman kumuh yaitu ketahanan bangunan (*durable housing*), kecukupan luas tempat tinggal (*sufficient living space*), akses air minum (*access to improved water*), akses sanitasi layak (*access to adequate sanitation*) dan keamanan bermukim (*security of tenure*).

Mengacu pada definisi nasional dan global, hunian layak memiliki 4 (empat) kriteria yang diwajibkan terpenuhi kelayakannya dan 2 (dua) kriteria yang akan terus dikawal, dengan rincian sebagai berikut:

Ketahanan bangunan (*durabel housing*) yaitu bahan bangunan atap, dinding dan lantai rumah memenuhi syarat

1

- a. Bahan bangunan atap rumah terluas adalah genteng, kayu/ sirap, dan seng.
- b. Bahan bangunan dinding rumah terluas adalah tembok/ *GRC board*, plesteran anyaman bambu/ kawat, kayu/papan, dan batang kayu.
- c. Bahan bangunan lantai rumah terluas adalah marmer/ granit, keramik, parket/vinil/karpet, ubin/tegel/teraso, kayu/ papan, dan semen/ bata merah.

2

Kecukupan luas tempat tinggal (*sufficient living space*) yaitu luas lantai perkapita $\geq 7,2$ m².

3

Memiliki akses air minum (*access to improved water*) yaitu sumber air yang berasal dari leding meteran (keran individual), leding eceran, keran umum (komunal), hidran umum, penampungan air hujan (PAH), sumur bor/pompa, sumur terlindung, dan mata air terlindung. Sementara itu, bagi rumah tangga yang menggunakan air kemasan dan/atau air isi ulang sebagai sumber air minum dikategorikan sebagai rumah tangga yang memiliki akses layak jika sumber air untuk masak dan MCK-nya menggunakan sumber air minum terlindung.

4

Memiliki akses sanitasi layak (*access to adequate sanitation*) yaitu fasilitas sanitasi yang memenuhi kelayakan bangunan atas dan bawah, antara lain: memiliki fasilitas sanitasi yang klosetnya menggunakan leher angsa, dan tempat pembuangan akhir tinjanya menggunakan tanki septik (*septic tank*) atau Sistem Pengolahan Air Limbah (SPAL), dan fasilitas sanitasi tersebut digunakan oleh rumah tangga sendiri atau bersama dengan rumah tangga lain tertentu. Khusus untuk rumah tangga di perdesaan, tempat pembuangan akhir tinja berupa lubang tanah dikategorikan layak.



Sumber: Metadata Indikator Tujuan Pembangunan Berkelanjutan (TPB) Pilar Pembangunan Lingkungan, Kementerian PPN/Bappenas (2024)

Lesson Learned!

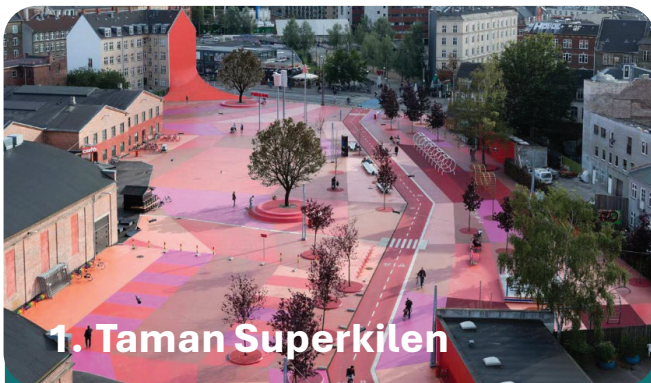
Copenhagen: “From Car to Pedestrian Oriented”

Dalam 30 tahun terakhir, Kopenhagen telah mengalami transformasi besar. Berawal dari kota tua yang banyak terlilit utang dengan sektor industri dan penduduk yang terpuruk, kota ini bertransformasi menjadi salah satu kota paling bahagia di dunia di berbagai pemeringkatan kota. Kopenhagen mengadopsi konsep berkelanjutan yang fokus kepada ekonomi yang dinamis serta lingkungan perkotaan yang hijau dan inklusif bagi penduduknya

Pada tahun 1980-an, Kopenhagen mengalami kemerosotan di sektor pelabuhan dan industri. Sebagai akibatnya, Kota tersebut terjebak dalam *vicious circle* deindustrialisasi, pengangguran, biaya kesejahteraan yang tinggi, suburbanisasi, pasar perumahan yang ketinggalan zaman, dan segregasi. Pada saat itu angka pengangguran mencapai 17,5% dan defisit dialami mencapai hingga 750 juta USD.

Setelahnya, Kopenhagen melakukan revitalisasi lingkungan selama beberapa dekade dengan tujuan membangun kota yang layak huni yang mempertimbangkan seluruh aspek kehidupan warga. Kunci dari transformasi kota ini adalah penerapan strategi perkotaan komprehensif yang memadukan dinamika ekonomi, inklusi sosial, dan kualitas lingkungan yang disatukan dalam konsep “kota layak huni”. Perencanaan perkotaan yang inklusif, menjadikan kota dan penduduk lebih tangguh terhadap guncangan dan tekanan. Beberapa contoh pendekatan layak huni yang diterapkan dalam pembangunan kota antara lain sebagai berikut:

Sumber: Bach, U. (2018). *Copenhagen: resilience and liveability*. *Field Actions Sci Rep*, 18, 30-33.



1. Taman Superkilen

Taman ini merupakan kolase situs heterogen di lingkungan padat yang berlokasi di pusat kota Kopenhagen. Desain taman ini dibagi menjadi tiga zona untuk olahraga, permainan, atau aktivitas sebagai simbol pendekatan “hidup bersama” di luar ruangan. Ruang terbuka ini didorong sebagai area transit multifungsi yang inovatif dan kompak untuk ruang interaksi dan aktivitas warga kota.

Sumber gambar: <https://arquitecturaviva.com/works/parque-urbano-superkilen-3>



2. Pelabuhan Kopenhagen

Pelabuhan ini merupakan salah satu infrastruktur yang didesain untuk pencegahan iklim. Tidak hanya difungsikan sebagai simpul konektivitas, pelabuhan Kopenhagen dirancang aman untuk dapat dimanfaatkan sebagai ruang publik bagi warga kota. Saat ini, penduduk Kopenhagen maupun wisatawan dapat menikmati kesempatan untuk berenang di pelabuhan kota.

Sumber gambar: Bach, U. (2018). *Copenhagen: resilience and liveability*. *Field Actions Sci Rep*, 18, 30-33.

Dalam mewujudkan pendekatan layak huni, kesehatan juga merupakan salah satu sektor yang ditekankan dalam pembangunan Kota Kopenhagen. Intervensi kota terhadap kesehatan difokuskan kepada (dua) hal, yaitu sistem kesejahteraan sosial (fokus kepada pencegahan) dan penerapan budaya hidup sehat.

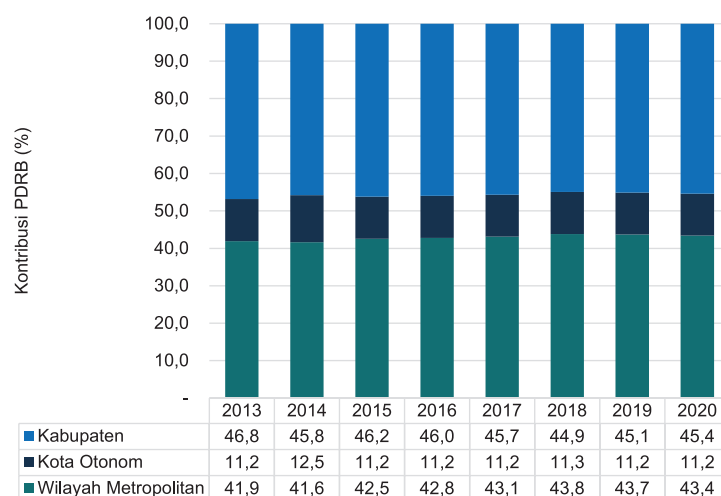
Kopenhagen memaknai kota layak huni secara lebih luas. Tidak hanya fokus kepada penyediaan perumahan yang terjangkau, akses transportasi, lingkungan yang

bersih dan aman, serta lapangan pekerjaan, Kota ini mampu berdiri dan menciptakan ruang fisik di kota untuk tempat orang dapat bertemu, berkumpul, bermain, dan terlibat secara aktif sebagai warga kota. Hal ini tentu saja berperan besar dalam membangun dan memelihara tatanan sosial yang sangat mendasar untuk mewujudkan masyarakat yang yang berbudaya.

2.3 Perkembangan Ekonomi Perkotaan

Dalam mendukung Indonesia Emas 2045, perkotaan memiliki peran sebagai pusat pertumbuhan ekonomi. Peran yang besar ini belum diimbangi dengan peran optimal urbanisasi terhadap peningkatan pertumbuhan perekonomian. Menurut kajian *World Bank* tahun 2019, setiap peningkatan urbanisasi sebesar 1% berkorelasi dengan peningkatan PDB per kapita hanya sebesar 1,4%. Angka ini masih sangat rendah jika dibandingkan dengan kondisi di negara lain. Sebagai contoh, di Cina, peningkatan urbanisasi sebesar 1% menyebabkan pertumbuhan PDB per kapita sebesar 3%. Sementara itu, di Asia Pasifik, peningkatan urbanisasi 1% menyebabkan pertumbuhan PDB per kapita sebesar 2,7%.

Berdasarkan data BPS, sebetulnya kontribusi PDRB perkotaan terhadap PDRB nasional selama periode 2012-2020 terbilang cukup signifikan, dengan total kontribusi di atas 50% dan bahkan mencapai 54,6% pada tahun 2020 (Gambar 2.9). Secara rinci, jika diperhatikan kontribusi PDRB 10 (sepuluh) wilayah metropolitan terhadap PDRB nasional terus meningkat dari 41,9% pada tahun 2013 menjadi 43,4% pada tahun 2020, atau bertambah sekitar 1,5% dalam waktu delapan tahun. Sementara itu, kontribusi PDRB dari 72 (tujuh puluh dua) kota otonom lain di luar delineasi wilayah metropolitan relatif stabil atau tidak mengalami perubahan yaitu sekitar 11,2% terhadap PDB nasional. Sedangkan PDRB seluruh kabupaten di luar delineasi wilayah metropolitan berkontribusi sebesar 45,4% terhadap PDRB nasional.



Gambar 2.9 Kontribusi PDRB Wilayah Metropolitan serta Kota dan Kabupaten Non-Wilyah Metropolitan terhadap PDRB Nasional Periode 2013-2020

Sumber: diolah dari data BPS, 2022

Jika dilihat dalam skala regional, kontribusi perkotaan terhadap perekonomian nasional ternyata masih didominasi oleh perkotaan di Pulau Jawa. Pada tahun 2020 (Gambar 2.10), lebih dari sepertiga PDRB nasional atau sebanyak 36,4% disumbangkan oleh 4 (empat) wilayah metropolitan di Pulau Jawa, yaitu WM Jakarta (24,2%), WM Surabaya (6,7%), WM Bandung (3,2%) dan WM Semarang (2,3%). Sementara itu, kontribusi 6 (enam) wilayah metropolitan di luar Pulau Jawa terhadap PDB nasional hanya sebesar 7%, dengan kontribusi terbesar dari WM Medan (2,3%), disusul WM Makassar (1,4%), WM Palembang (1,4%), WM Bali (0,9%), WM Manado (0,6%) dan WM Banjarmasin (0,5%).

Wilayah Metropolitan	Nilai 2020 (Rp Juta)	Proporsi 2020 (%)
Jabodetabekpunjur	2.633.856	24,2
Gerbangkertasusila	730.965	6,7
Cekungan Bandung	350.620	3,2
Kedungsepur	250.340	2,3
Mebidangro	246.513	2,3
Mamminasata	153.741	1,4
Patungraya Agung	151.764	1,4
Sarbagta	96.166	0,9
Bimindo	60.215	0,6
Banjarbakula	55.704	0,5

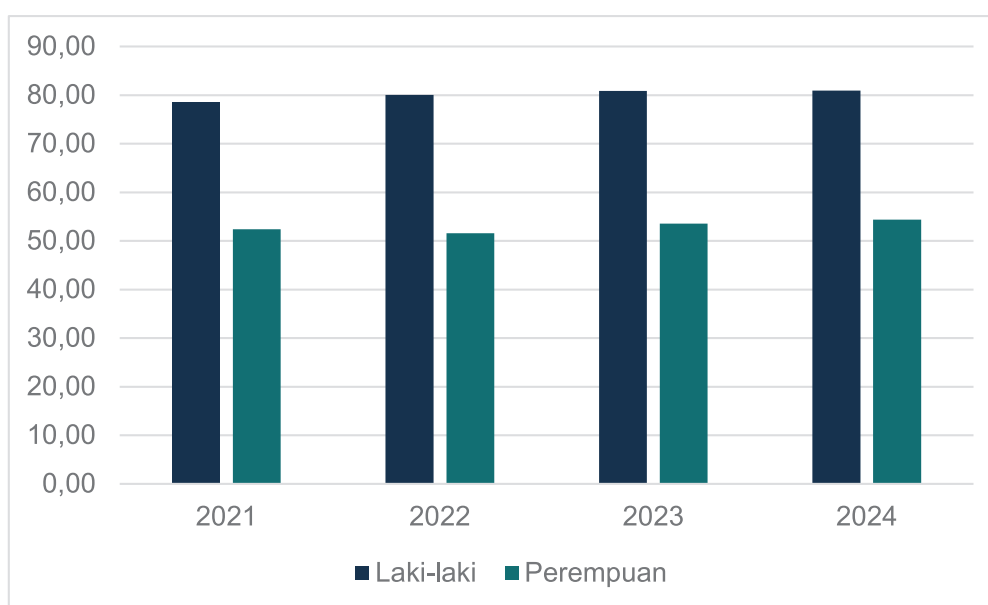
Gambar 2.10 Kontribusi PDRB 10 Wilayah Metropolitan terhadap PDRB Nasional Tahun 2020

Sumber: diolah dari data BPS, 2022

Jika dilihat per sektor, sebagian besar perkotaan bergantung kepada sektor industri manufaktur. Untuk kota inti wilayah metropolitan perekonomian didominasi oleh sektor industri manufaktur dan jasa. Bagi wilayah metropolitan, menjadi tantangan untuk mengembangkan sektor ekonomi unggulan yang mapan dan terkoneksi dengan baik dengan pasar global, termasuk melalui diversifikasi jenis industri serta pengembangan riset. Hal tersebut membutuhkan lingkungan bisnis yang kondusif serta ketersediaan tenaga kerja berkualitas untuk dapat menarik investasi, didukung dengan infrastruktur dan konektivitas (fisik dan digital) berstandar internasional.

Kota-kota otonom lain di luar wilayah metropolitan yang memiliki nilai PDRB tinggi umumnya didominasi oleh kota-kota dengan basis ekonomi industri manufaktur dan pengolahan sumber daya alam. Kota-kota otonom tersebut antara lain Batam (industri manufaktur), Kediri (industri rokok), Balikpapan (kilang minyak), Cilegon (industri baja), Pekanbaru (jasa dan industri minyak), Malang (industri rokok dan gula), Samarinda (pertambangan dan hasil kayu), Padang (industri semen), Bontang (minyak dan gas) dan Bandar Lampung (perdagangan hasil bumi). Sementara itu, untuk kota-kota otonom yang tidak memiliki basis kegiatan pada sektor industri manufaktur, umumnya bergantung pada sektor perdagangan dan jasa. Kota-kota sedang dan kecil ini masih membutuhkan penguatan ekonomi lokal untuk mewujudkan perekonomian perkotaan yang inklusif, berkelanjutan, dan tangguh (tidak bergantung kepada jenis sektor unggulan tertentu saja). Salah satu pilar yang berperan penting dalam pengembangan ekonomi lokal adalah ekonomi kreatif. Perpaduannya dengan karakteristik lokal perkotaan dapat menghasilkan produk lokal yang berciri khas, dan dengan dukungan inovasi dan promosi yang baik, dapat meningkatkan produktivitas dan daya saing kota.

Kontribusi PDRB yang cukup tinggi dari perkotaan menjadikan perkotaan sebagai pusat pertumbuhan ekonomi dengan konsentrasi tenaga kerja. Berdasarkan data BPS pada tahun 2021-2024 secara rata-rata (Gambar 2.11), tingkat partisipasi angkatan kerja di 98 Kota Otonom sebesar 66,52%. Namun, besarnya tingkat partisipasi angkatan kerja di perkotaan masih belum terserap oleh lapangan kerja yang tersedia sehingga menyisakan tingkat pengangguran terbuka sebesar 6,28% pada tahun 2024. Bahkan, saat pandemi COVID-19 terjadi, tingkat pengangguran perkotaan mencapai angka 9% di tahun 2020.



Gambar 2.11 Tingkat Partisipasi Angkatan Kerja Menurut Jenis Kelamin 2021-2024

Sumber: diolah dari data BPS, 2024

Tingginya tingkat pengangguran di perkotaan Indonesia disebabkan oleh beberapa faktor, terutama terbatasnya lapangan kerja dan kesempatan kerja di sektor formal (ketidakseimbangan *supply* dan *demand* hanya menjadi salah satu). Hal tersebut antara lain juga mendorong banyak orang mencari alternatif penghasilan antara lain di sektor informal, yang menyebabkan besarnya jumlah sektor informal di perkotaan. Pada periode 2021-2023, tenaga kerja sektor informal⁵ masih mendominasi dengan proporsi sekitar 55-60% dari total tenaga kerja di Indonesia. Berdasarkan data BPS 2024, porsi pekerja informal mencapai 57,95% dari total penduduk bekerja.

Di sisi lain, keberadaan UMKM sebagai salah satu alternatif penghidupan masyarakat perkotaan juga dihadapkan pada berbagai tantangan. Meskipun berperan

signifikan dalam mengurangi kesenjangan ekonomi yang terjadi di perkotaan dan berkontribusi besar terhadap pertumbuhan ekonomi lokal, tetap diperlukan adanya inovasi terus menerus dan keterampilan yang semakin meningkat, antara lain melalui digitalisasi dan pemanfaatan teknologi untuk meningkatkan daya saing dan efisiensi usaha. Kemudahan izin usaha serta kemudahan akses modal juga diperlukan untuk menciptakan ekosistem UMKM yang stabil.

Dominasi sektor informal dan UMKM sebagai sumber pendapatan bagi masyarakat perkotaan ini berimplikasi pada banyaknya pekerja bergantung pada pekerjaan yang tidak memiliki jaminan sosial, penghasilan tidak tetap, dan perlindungan yang minim. Tingginya pengangguran di perkotaan dan dominasi sektor informal merupakan

akibat dari ketidakseimbangan antara jumlah tenaga kerja dan kesempatan kerja di sektor formal, keterbatasan kemampuan sektor formal menyerap tenaga kerja, serta faktor keterampilan dan teknologi yang mempengaruhi pasar tenaga kerja. Oleh karena itu, diperlukan pembenahan dari berbagai aspek dalam mengembangkan perekonomian perkotaan. Ekonomi perkotaan perlu memberikan ruang tumbuh yang sama bagi sektor formal maupun sektor informal sehingga terjadi keseimbangan untuk mewujudkan perkotaan yang menyejahterakan dan berdaya saing.

⁵Badan Pusat Statistik (BPS) mengelompokkan pekerja sektor informal ke dalam beberapa kategori, yaitu: (1) pekerja dengan status berusaha sendiri (melalui UMKM), (2) berusaha dibantu buruh tidak tetap (UKM), dan (3) pekerja bebas atau freelancer, dan (4) pekerja keluarga atau tidak dibayar

Lesson Learned!

Singapura “from Slum to Smart-Global Economic”

Pada tahun 1960-an, Singapura merupakan negara terbelakang dengan Produk Domestik Bruto (PDB) per kapita kurang dari US\$320. Permasalahan besar yang dihadapi oleh negara tersebut pada tahun 1960-an antara lain: (i) angka pengangguran yang cukup tinggi; (ii) permukiman kumuh dan permukiman liar; (iii) sumber daya alam yang sangat terbatas; serta (iv) ketersediaan dan kualitas infrastruktur yang kurang memadai utamanya sanitasi dan air minum.

Sejak tahun 1965, setelah dikeluarkan dari federasi Malaysia dan memperoleh kemerdekaannya, Singapura mulai menata negaranya. Langkah besar pertama yang dilakukan Singapura adalah mengembangkan ekonomi melalui program industrialisasi yang komprehensif, dengan fokus pada industri padat karya. Pada tahap awal pengembangan, beberapa strategi yang dilakukan adalah membangun infrastruktur dasar (perumahan, jalan, sanitasi) serta modernisasi infrastruktur pelabuhan dan telekomunikasi. Untuk menarik investor, Singapura menciptakan lingkungan yang aman, bebas korupsi, dan rendah pajak sehingga iklim politik dan ekonomi menjadi stabil. Upaya ini juga didukung dengan pemberlakuan undang-undang negara yang cukup ketat bagi warga negaranya tetapi ramah bisnis yang kemudian menjadi daya tarik bagi investor internasional.

Dalam kurun waktu 7 (tujuh) tahun setelah merdeka, keberhasilan pengembangan ekonomi mulai terlihat. Seperempat dari perusahaan manufaktur Singapura dimiliki oleh asing dengan investasi terbesar berasal dari Amerika Serikat dan Jepang. Perpaduan dari iklim politik yang stabil, kondisi investasi yang menguntungkan, dan ekspansi ekonomi dunia yang pesat dari tahun 1965 hingga 1970an, menjadikan PDB Singapura tumbuh hingga dua digit per tahun.

Seiring pertumbuhan ekonomi yang baik, Singapura kemudian mulai mengubah fokus dengan memprioritaskan pengembangan sumber daya manusia daripada pembangunan infrastruktur. Singapura mendirikan banyak sekolah teknik dan membayar perusahaan internasional untuk melatih pekerja mereka yang tidak memiliki keterampilan, terutama dalam bidang teknologi informasi, petrokimia, dan elektronik. Bagi angkatan kerja yang tidak bisa mendapatkan pekerjaan di industri, pemerintah mendaftarkan mereka pada layanan padat karya yang tidak dapat diperdagangkan, seperti pariwisata dan transportasi. Pada tahun 1970-an, Singapura telah menjadi pengekspor tekstil, garmen, dan elektronik dasar. Kemudian pada tahun 1990-an, Singapura mulai terlibat dalam fabrikasi wafer (bahan dasar semikonduktor, logistik, penelitian bioteknologi, farmasi, desain sirkuit terpadu, dan rekayasa kedirgantaraan).

Saat ini, Singapura merupakan salah satu negara dengan pertumbuhan ekonomi Industri pariwisata yang berkembang pesat, dengan rata-rata kunjungan wisatawan lebih dari 10 juta pengunjung setiap tahun. Negara-kota ini sekarang memiliki kebun binatang, safari malam, dan cagar alam yang seringkali menjadi tujuan destinasi global. Bahkan, Singapura telah memiliki dua resor kasino terpadu termahal di dunia di Marina Bay Sands dan Resorts World Sentosa. Industri wisata medis dan wisata kuliner negara ini juga menjadi cukup sukses, berkat warisan budaya Singapura dan teknologi medis yang canggih. Dapat dikatakan bahwa Singapura telah membuktikan diri sebagai salah satu negara dengan daya saing perekonomian tinggi di kancah global.

Sumber: Cahyadi, G., Kursten, B., Weiss, M., & Yang, G. (2004). *Singapore's economic transformation. Global Urban Development: Singapore Metropolitan Economic Strategy Report*, 2-25.



Lesson Learned!

Thailand “One Village One Product”

Thailand merupakan negara percontohan untuk transformasi perekonomian berbasis pertanian menjadi ekonomi dengan sektor industri berbasis ekspor tanpa meninggalkan sektor basis utama. Pada akhir Perang Dunia II, Thailand merupakan negara agraris dan sangat bergantung pada beras sebagai komoditas unggulan. Beras berkontribusi terhadap setengah dari total ekspor Thailand dan menyumbang sekitar 25% dari PDB nasional. Thailand pada saat itu hanya memiliki sektor manufaktur yang sangat kecil dengan infrastruktur dasar yang terbatas.

Namun demikian, pada akhir tahun 1980-an, Thailand telah maju pesat dalam transisi dari ekonomi pertanian ke ekonomi berbasis industri dan jasa. Selama 40 (empat puluh tahun) tahun berikutnya, Thailand telah mencapai rekor pertumbuhan dan pembangunan yang mengesankan. Pertumbuhan PDB riil rata-rata sebesar

hampir 7%, kemiskinan telah berkurang drastis, dan produksi serta ekspor telah semakin beragam.

Pasca krisis keuangan Asia pada 1999, pemerintah Thailand meluncurkan program stimulus kewirausahaan lokal Tambon adalah pembagian wilayah administratif di bawah distrik (*amphoe*) dan provinsi (*changwat*), serupa dengan subdistrik atau kecamatan. Program ini bertujuan untuk mendukung produk-produk yang dibuat dan dipasarkan secara lokal dari masing-masing tambon/sub-distrik (sejumlah 7.255 subdistrik di seluruh Thailand). OTOP mencakup berbagai macam produk lokal, termasuk kerajinan tangan tradisional, pakaian katun dan sutra, tembikar, aksesoris mode, barang-barang rumah tangga, dan makanan.

Pengelompokan Produk Lokal dalam Program OTOP

No	Pengelompokan Produk	Jenis Produk
1	Makanan	Nasi, buah kering, rosella, polong-polongan manis, selai pisang, pisang kering, madu, ikan mas goreng, ikan kering, bakso ikan, telur, aneka panganan renyah, dll.
2	Tekstil, kain, dan pakaian	Kain/sutra dan batik, tas tangan dari kulit ikan pari, perhiasan, dll.
3	Kerajinan Tangan	Bunga tiruan, kertas dan serta nanas, tas tangan dari daun lontar, berbagai kerajinan ukir, berbagai ukiran dari seng/timah, tembaga, dan bahan logam lainnya.
4	Minuman	Kopi, teh, susu, jus buah, air mineral, dan anggur.
5	Ornamen	Bingkai foto, keranjang bambu, serta tas tangan yang terbuat dari bahan lokal (seperti goni, pandan, dll).
6	Tanaman herbal dan obat-obatan	Berbagai macam produk perawatan wajah dan tubuh, termasuk bedak kecantikan, minyak, shampo, dll.

Sumber: Pasaribu SM. *Developing of Small and Medium Enterprises for Poverty Alleviation in Indonesia: Lesson Learned from OTOP Program in Thailand*. Analisis Kebijak. Pertan. [Internet]. 2016 Sep. 5 [cited 2025 May. 31];5(1):53-71

Seluruh produk yang dihasilkan setiap subdistrik diseleksi dan diklasifikasikan ke dalam enam kelompok besar. Produk diperiksa oleh komite independen untuk merekomendasikan beberapa produk berkualitas tinggi dan memenuhi syarat dengan pemberian ranking berupa bintang (dari satu bintang – yang terendah hingga lima bintang – yang tertinggi). Personel komite independen berasal dari latar belakang dan keahlian yang berbeda, tergantung pada produk yang akan diperiksa. Mereka bekerja sesuai mandat dan melaksanakan tugas secara profesional. Hanya produk bintang lima yang sangat direkomendasikan yang dimungkinkan untuk memasuki pasar internasional. Sejak Program OTOP diperkenalkan di Thailand, produksi dan perdagangan produk lokal meningkat secara signifikan, baik di pasar domestik maupun pasar luar negeri.

Keberhasilan program OTOP didasari pemahaman bahwa UKM di Thailand memiliki peran penting sebagai tulang punggung perekonomian negara. Atas dasar pemahaman tersebut, Pemerintah Thailand memberikan dukungan kuat dari sisi regulasi, infrastruktur, dan sumber daya finansial dalam pengembangan produk unggulan di setiap subdistrik. Koordinasi antar pemangku kepentingan, termasuk koordinasi antara pemerintah pusat dan pemerintah daerah juga dijalankan dengan baik. Selain itu, masyarakat sebagai pihak yang turut langsung berperan sebagai pemilik usaha serta tenaga kerja juga melakukan pengawasan.

2.4 Daya Dukung dan Ketahanan Perkotaan di Indonesia

Daya dukung perkotaan memainkan peran penting dalam mewujudkan ketahanan dan ketangguhan terhadap berbagai isu, termasuk pangan, air, energi, bencana, dan perubahan iklim. Ketahanan kota mengacu pada kemampuan yang cukup untuk mengatasi berbagai gangguan dan kesiapan untuk menyambut berbagai perubahan serta dinamika pembangunan perkotaan. Urbanisasi berkelanjutan dapat diwujudkan apabila kota mampu membangun:



- a Ketahanan pangan dan nutrisi** untuk menjamin ketersediaan pangan serta kemudahan akses pangan bagi masyarakat.



- b Ketahanan air** untuk menjamin ketersediaan air bersih di kawasan perkotaan dapat berasal dari air tanah (*ground water*) ataupun dari air permukaan (*surface water*).



- c Ketahanan energi** untuk menjamin pemanfaatan energi rendah emisi serta energi baru terbarukan.



- d Ketahanan bencana** untuk menjamin pengurangan risiko dan dampak yang timbul dari ancaman bencana alam.



- e Ketahanan perubahan iklim** untuk menjamin pengurangan emisi gas rumah kaca yang dapat berkontribusi secara global.

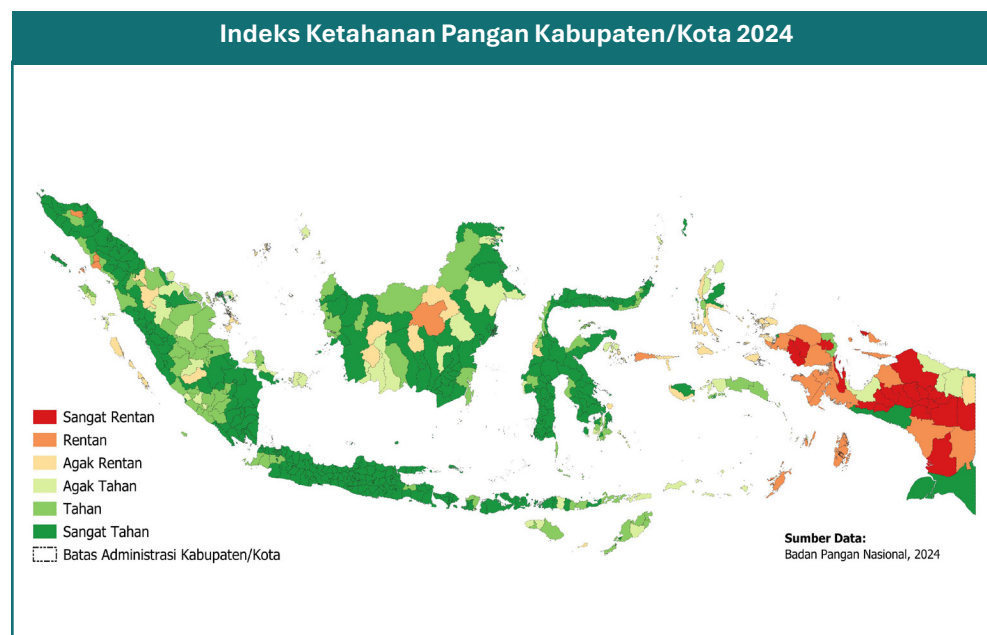
Berdasarkan data Indeks Ketahanan Pangan Global (*Global Food Security Index*), tingkat ketahanan pangan Indonesia masih di bawah rata-rata global dan juga Asia Pasifik. Meskipun mengalami peningkatan selama periode 2012-2022 dan menempati posisi 63 global dengan nilai 60,2, indeks ketahanan pangan Indonesia masih di bawah rata-rata global yang berkisar 62,2 dan lebih rendah dibanding rata-rata Asia Pasifik yang

mencapai 63,4. Indeks ketahanan pangan global diukur berdasarkan empat indikator besar dan ini menjadi faktor yang perlu diperhatikan juga dalam pembangunan ke depan, yakni keterjangkauan harga pangan (*affordability*), ketersediaan pasokan (*availability*), kualitas nutrisi dan keamanan makanan (*quality and safety*), serta keberlanjutan dan adaptasi.

Berbicara mengenai faktor penentu ketahanan pangan tentu saja tidak bisa dilepaskan dari keberadaan lahan pertanian untuk produksi pangan, dalam hal ini sawah sebagai penyedia makanan pokok Indonesia. Lahan sawah terus mengalami perubahan fungsi yang berpengaruh pada produksi padi. Selama periode 2013-2019, lahan sawah mengalami penyusutan dari seluas 664.551 hektar atau 8,17% dari 8,12 juta pada tahun 2013 menjadi 7,46 juta hektar pada tahun

2019, dengan rata-rata pengurangan sekitar 100,76 hektar per tahun (Adnan, dkk, 2020). Jika dilihat dari data Indeks Ketahanan Pangan (IKP) tahun 2024 (Gambar 2.12) ketahanan pangan rendah justru banyak dialami oleh kabupaten dibandingkan dengan kota otonom. Sebanyak 70 dari 416 kabupaten atau sebesar 16,83% kabupaten masih memiliki skor IKP yang rendah. Sementara itu, sebanyak 4 dari 98 kota otonom atau sebesar 4% kota otonom masih memiliki skor IKP

rendah yaitu: (i) Kota Subulussalam, Provinsi Aceh; (ii) Kota Gunung Sitoli, Provinsi Sumatera Utara; (iii) Kota Pagar Alam, Provinsi Sumatera Selatan; dan (iv) Kota Tual, Provinsi Maluku. Apabila penurunan lahan sawah terus berlangsung dan tidak diantisipasi secara serius, nilai IKP akan semakin menurun, dan kawasan perkotaan akan semakin sulit mewujudkan ketahanan pangan.



Gambar 2.12 Indeks Ketahanan Pangan Kota/Kabupaten di Indonesia Kota Tahun 2024

Sumber: Badan Ketahanan Pangan, 2024

Kondisi ketahanan air perkotaan dipengaruhi oleh pemanfaatan air serta daya dukung dan daya tampung air. Berdasarkan data se-Indonesia, pemanfaatan air terbesar terjadi di Pulau Jawa tepatnya di provinsi DKI Jakarta dengan dominasi pemanfaatan untuk kegiatan permukiman dan ekonomi berbasis lahan. Untuk memenuhi kebutuhan air, provinsi DKI Jakarta

mendapat suplai air dari daerah lain di Jawa Barat serta dari cadangan air tanah di DKI Jakarta. Sementara, wilayah kepulauan Bali-Nusa Tenggara memperlihatkan kondisi daya dukung dan daya tampung yang paling kritis dibandingkan wilayah lain di Indonesia. Ketersediaan air di Provinsi Bali sendiri tidak mencukupi kebutuhan air domestik dan lahan seluruh untuk kabupaten/kota.

Sementara Provinsi Nusa Tenggara Barat (NTB) dan Nusa Tenggara Timur (NTT) mengalami musim kemarau panjang setiap tahun dengan curah hujan rendah yang menyebabkan keterbatasan ketersediaan air untuk kebutuhan air domestik dan lahan. Di sisi lain, dampak dari perubahan iklim yang terjadi semakin memperparah krisis air di Pulau Bali-Nusa Tenggara ini.

Dalam konteks kewilayahan yang lebih luas, kondisi daya dukung dan daya tampung (D3T) air juga berbeda untuk setiap wilayah metropolitan di Indonesia. Dilihat dari status D3T secara agregat, sebanyak 5 (lima) wilayah metropolitan di tahun 2020 telah melampaui status D3T (Tabel 2.6), yaitu kondisi di mana kebutuhan air lebih tinggi daripada ketersediaan air. Rincian untuk masing-masing WM sebagai berikut: (i) WM Jakarta telah melampaui 91% dari luas

wilayah; (ii) WM Semarang telah melampaui 68% dari luas wilayah; (iii) WM Surabaya telah melampaui 78% dari luas wilayah; (iv) WM Bali telah melampaui 91% dari luas wilayah; serta (v) WM Makassar telah melampaui 48% dari luas wilayah.

Namun demikian, terdapat beberapa kabupaten/kota yang tergabung ke dalam delineasi WM yang secara fungsi memang diarahkan untuk menjadi penyangga dari kota inti

terutama dari sisi daya dukung lingkungan, seperti Kabupaten Bogor dan Kabupaten Cianjur dalam delineasi WM Jakarta serta Kabupaten Bandung, Kabupaten Bandung Barat, dan Kabupaten Sumedang dalam delineasi WM Bandung. Secara status, D3T di wilayah ini belum terlampaui sehingga pembangunan di wilayah ini perlu dilakukan dengan hati-hati sehingga fungsi kawasan tersebut sebagai penyangga dapat optimal.

Tabel 2.6 Daya Dukung dan Daya Tampung Air Agregat di Wilayah Metropolitan Tahun 2020

Wilayah Metropolitan	Ketersediaan Air (Miliar m ³ /tahun)	Kebutuhan Air (Miliar m ³ /tahun)	Status D3TLH	Luas (Ribuan Ha)		Ambang Batas (Juta Jiwa)	Jumlah Penduduk Tahun 2022 (Juta Jiwa)
				BT	T		
Mebidangro	4,90	3,09	BT	445,2	71,5	6,1	5,1
Patungraya Agung	28,60	15,50	BT	2.580,7	644,4	35,7	3,7
Jabodetabekpunjur	9,83	10,62	T	559,3	497,3	12,2	34,4
Cekungan Bandung	4,59	3,40	BT	339,7	147,6	5,7	9,8
Kedungsepur	3,38	5,58	T	177,6	375,3	4,2	6,6
Gerbangkertosusilo	4,63	7,28	T	144,1	503,3	5,7	10,0
Sarbagita	0,67	1,79	T	15,6	162,4	0,8	2,2
Banjarbakula	13,30	8,17	BT	913,2	217,7	16,6	2,1
Mamminasata	3,20	3,24	T	207,5	192,3	4,0	2,9
Bimindo	2,026	1,37	BT	235,1	39,2	2,5	1,3

Ket: BT: Belum Terlampaui; T: Terlampaui

Sumber: Diolah dari data D3T Air Nasional, KLHK, 2023

Sementara itu, dari 98 kota otonom, masih terdapat beberapa kota di luar delineasi wilayah metropolitan yang secara status D3T air belum terlampaui dan seluruhnya berlokasi di Pulau Jawa, yaitu Kota Cilegon di Provinsi Banten; Kota Banjar, Kota Cirebon, Kota Sukabumi, dan Kota Tasikmalaya di Provinsi Jawa Barat; Kota Magelang dan Kota Tegal di Provinsi Jawa Tengah; serta Kota Batu dan Kota Malang di Provinsi Jawa

Timur. Sama halnya dengan wilayah penyangga wilayah metropolitan, penanganan di kota-kota otonom ini juga perlu dilakukan dengan hati-hati sehingga tidak melampaui D3T.

Dari aspek ketahanan energi, dalam beberapa tahun terakhir terjadi pergeseran sumber energi dari sebelumnya energi fosil ke ke sumber energi baru dan terbarukan (EBT) seperti tenaga surya, angin,

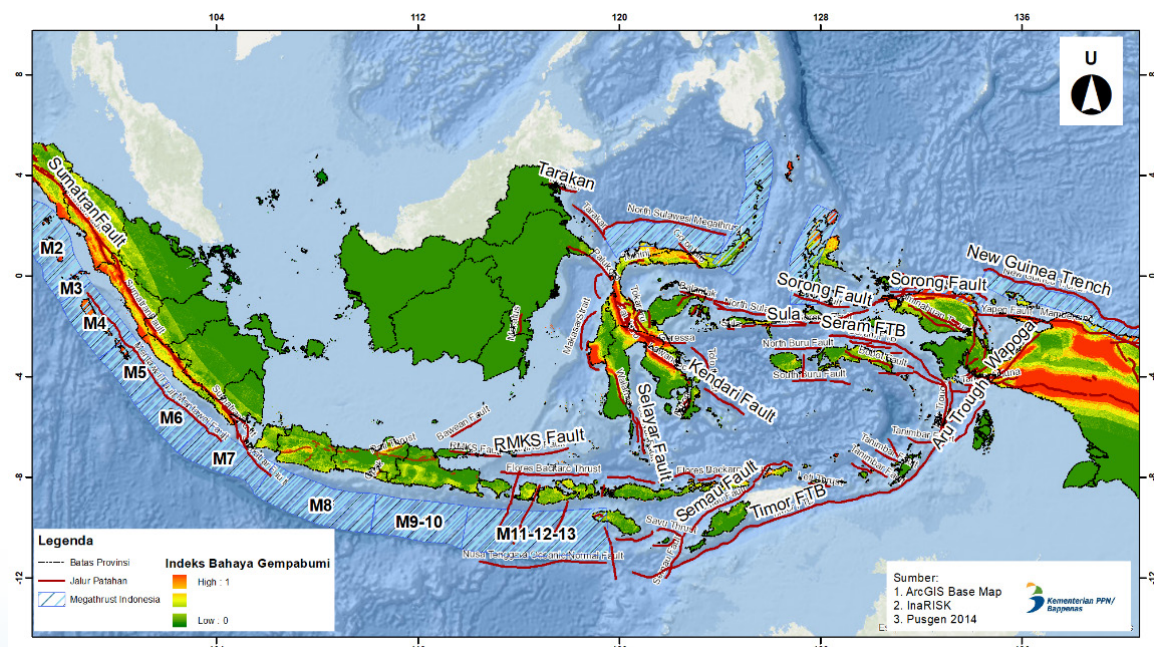
dan tenaga air. Namun demikian, bahan bakar fosil seperti minyak, gas alam, dan batu bara, secara tradisional masih mendominasi industri energi nasional. Sumber energi fosil ini terbatas, tidak dapat diperbarui, dan ekstraksi serta penggunaannya dapat menimbulkan dampak lingkungan yang signifikan, seperti polusi udara dan air, emisi gas rumah kaca, dan kerusakan habitat.

Perkotaan secara global telah menyumbang lebih dari 70% emisi CO₂ yang sebagian besar berasal dari industri (*Industrial Processes and Product Use* – IPPU) dan sistem transportasi kendaraan bermotor yang menggunakan bahan bakar fosil dalam jumlah besar dan tergantung pada infrastruktur yang dibangun dengan material padat karbon (*World Bank*, 2021). Kontribusi perkotaan terhadap gas emisi rumah kaca (GRK) ini juga dialami oleh Indonesia dengan masih tingginya ketergantungan terhadap energi fosil dan kendaraan bermotor pribadi. Pada kota inti wilayah metropolitan, seperti Surabaya, emisi GRK dari sektor energi memberikan kontribusi sebesar 93,34% dari total emisi

GRK yang dihasilkan Kota Surabaya tahun 2022 (DLH Kota Surabaya, 2022). Selain sektor industri dan energi, sektor limbah juga menjadi penyumbang emisi gas rumah kaca terbesar di perkotaan Indonesia. Pada tahun 2019, sektor energi memberikan kontribusi 34% terhadap emisi GRK, sedangkan limbah 7% dan IPPU 3% (KLHK, 2020).

Dari sisi ketahanan terhadap bencana, Indonesia terletak di jalur cincin api (*ring of fire*) dengan kerawanan tinggi terhadap ancaman bencana geologi sebagai akibat dari pertemuan tiga lempeng tektonik utama yang menghasilkan aktivitas vulkanik dan seismik yang tinggi.

Ring of Fire Indonesia terbentang sepanjang 700 kilometer persegi, dimulai dari Sumatra, Jawa, Sulawesi, Nusa Tenggara, Maluku, hingga Papua. Terdapat sekitar 120 gunung berapi yang masih aktif di Indonesia dan dapat meletus sewaktu-waktu. Kondisi geologi ini menjadikan kota-kota di Indonesia sebagian besar rentan terhadap ancaman megathrust seperti bencana gempa bumi dan tsunami, serta ancaman letusan gunung api.



Gambar 2.13 Peta Zona Patahan dan Megathrust Indonesia

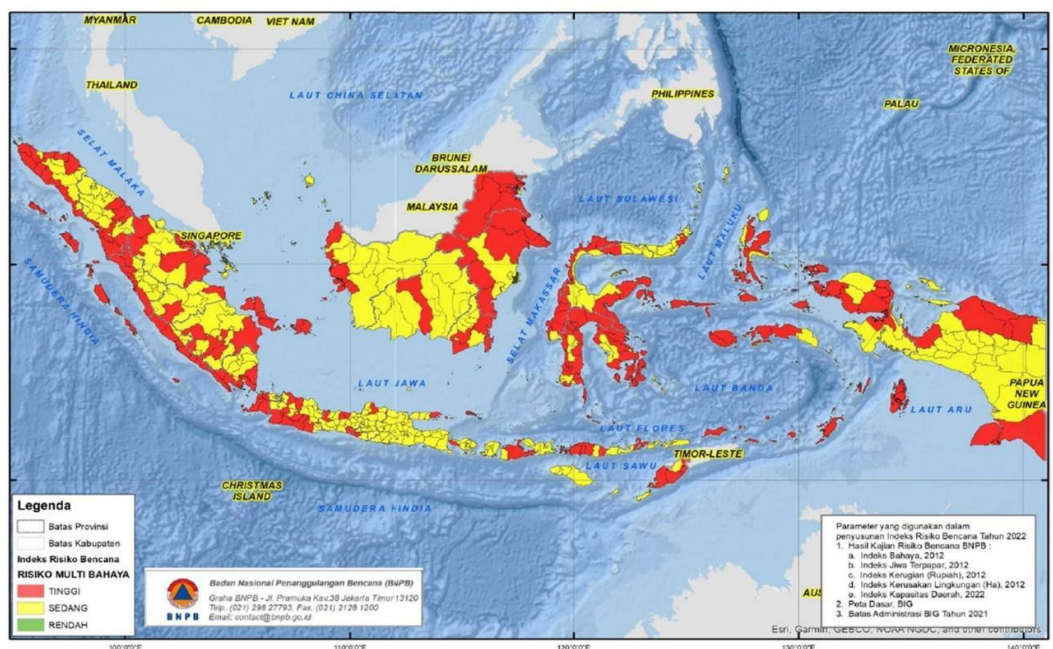
Sumber: Inarisk diolah oleh Kementerian PPN/Bappenas, 2017



Potensi risiko bencana lainnya juga digambarkan oleh Indeks Risiko Bencana (IRBI). Pada tahun 2022 (Gambar 2.14), sekitar 192 kabupaten/kota memiliki indeks risiko bencana tinggi dan 322 kabupaten/kota memiliki indeks risiko bencana sedang. Secara spesifik untuk kota otonom, sebanyak 1 (satu) kota besar, 8 (delapan) kota sedang, dan 3 (tiga) kota kecil memiliki risiko bencana tinggi, sedangkan sebanyak 30 (tiga puluh) kota besar, 50 (lima puluh)

kota sedang, dan 6 (enam) kota kecil memiliki risiko bencana sedang. Tidak ada satu pun kota otonom yang berisiko bencana yang rendah. Oleh karena itu, pemerintah kota perlu meningkatkan kesiapsiagaan dan mitigasi bencana, mulai dari tahap perencanaan, implementasi pembangunan infrastruktur dan penguatan masyarakat lokal, hingga penguatan tata kelola (kelembagaan, regulasi, dan pendanaan) sesuai dengan tingkat risiko serta karakteristik setiap kota. Sebagai

contoh, secara teknis pemanfaatan teknologi serta penerapan *nature-based solution* (NBS) perlu dikombinasikan dalam menyiapkan infrastruktur kota yang cerdas (*smart*) dan tangguh (*resilient*) untuk mitigasi bencana alam. Salah satu upaya yang dapat dilakukan adalah dengan mengkombinasikan infrastruktur abu-abu (*grey infrastructure*) dan infrastruktur hijau (*green infrastructure*) yang disertai dengan sistem peringatan dini yang akurat.



Gambar 2.14 Indeks Risiko Bencana Alam Kabupaten/Kota di Indonesia Tahun 2022

Sumber: Badan Nasional Penanggulangan Bencana (BNPB), 2023

Sebagian besar kawasan perkotaan Indonesia utamanya yang berada di kawasan pesisir dan wilayah dataran rendah juga rentan terhadap dampak negatif dari perubahan iklim seperti kenaikan muka air laut, peningkatan curah hujan, peningkatan suhu udara. Kondisi perubahan iklim di Indonesia ditandai dengan adanya peningkatan tinggi gelombang ekstrem hingga mencapai lebih dari 1,5 meter, peningkatan ketinggian

permukaan laut sebesar 0,8 – 1,2 cm/tahun, peningkatan suhu udara sebesar 0,45 – 0,75°C, perubahan pola dan intensitas curah hujan $\pm 2,5$ mm/hari, dan mengakibatkan 18.000 km garis pantai di Indonesia masuk dalam kategori rentan (Bappenas, 2021a). Suhu udara di Indonesia diproyeksikan meningkat 0,3 – 1,3°C pada periode proyeksi 2020 – 2034 dan 0,6 – 1,5°C pada periode proyeksi 2030 – 2045, sedangkan

kondisi curah hujan diproyeksikan memiliki distribusi yang tidak jauh berbeda dengan distribusi curah hujan periode baseline 1990 – 2005 ($\pm 2,5$ mm/hari) pada periode proyeksi 2020 – 2035 dan 2030 – 2045 (Bappenas, 2018a). Sementara itu, tingkat kenaikan permukaan laut diproyeksikan bervariasi dari 0,6 – 1,2 cm/tahun pada tahun 2040 (Bappenas, 2018b).

Sebagai akibatnya, makin sering ditemui bencana di kawasan perkotaan. Banjir perkotaan yang terjadi saat ini, selain disebabkan oleh faktor perubahan tata guna lahan, pengelolaan sumber daya air yang kurang baik, perilaku masyarakat yang masih kurang peduli sampah, juga semakin diperparah oleh dampak perubahan iklim. Curah hujan yang tinggi dan tidak diimbangi dengan penyediaan sistem drainase yang efektif berakibat pada semakin banyaknya kawasan perkotaan yang mengalami banjir di musim penghujan. Sementara itu, semakin banyak kawasan pesisir perkotaan, terutama di pantai utara Jawa yang mengalami banjir rob sebagai akibat dari kombinasi penurunan muka tanah dan kenaikan muka air laut. Sebagai akibatnya produktivitas perkotaan menurun karena aktivitas penduduk terganggu selama banjir dan kerusakan terjadi tidak hanya pada kawasan permukiman tetapi juga pada sarana dan prasana perkotaan yang terdampak banjir.

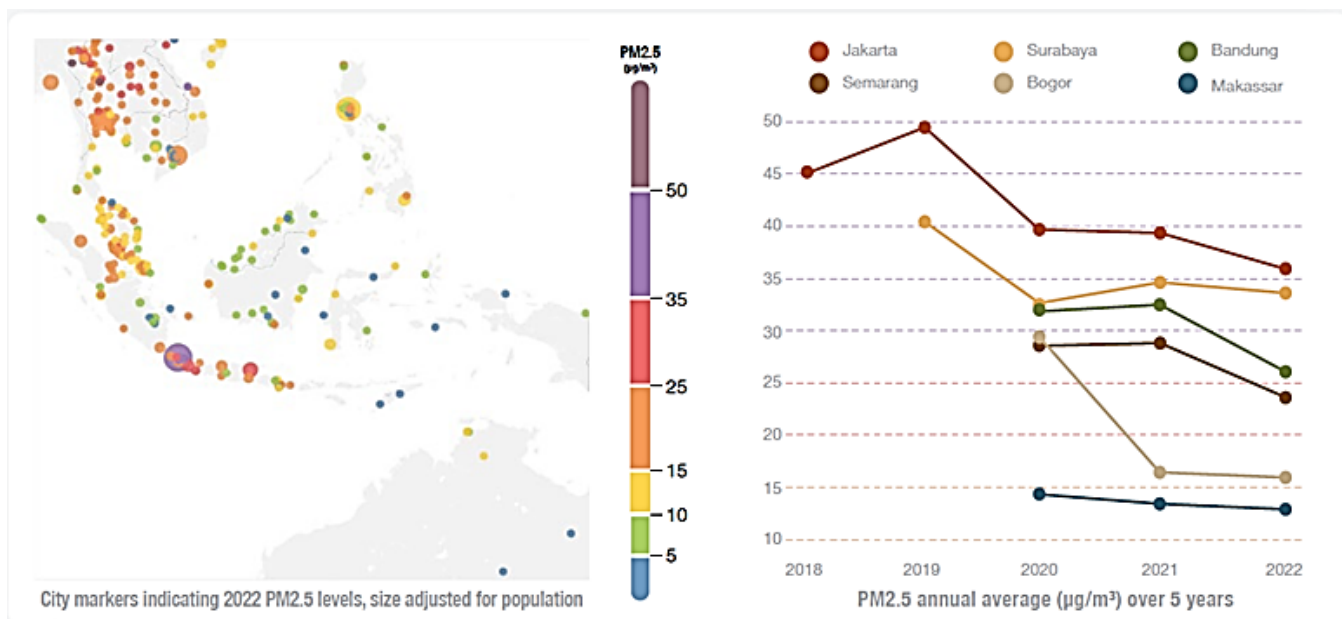
Ke depan, perubahan iklim juga menimbulkan fenomena baru di kawasan perkotaan yang dikenal dengan *urban heat island* (UHI), yaitu fenomena di mana suhu di kawasan

perkotaan lebih tinggi dibandingkan dengan kawasan perdesaan di sekitarnya. Berdasarkan data Bank Dunia (2023), kota-kota di Indonesia, Malaysia, dan Filipina memiliki suhu rata-rata mencapai 5,9°C lebih hangat dan menderita dampak UHI yang paling kuat. Sebagai contoh di Kota Bandung, perbedaan panas terjadi hingga 7,0°C antara lingkungan terpanas dan terdingin di kota tersebut. Cuaca panas yang ekstrem di perkotaan membuat kota-kota menjadi kurang layak huni dan aktivitas perkotaan menjadi tidak nyaman karena cuaca panas yang ekstrem.

Kombinasi dari berbagai dampak perubahan iklim ini meningkatkan kerentanan dan risiko penduduk perkotaan terhadap penyakit yang berdampak pada kebutuhan peningkatan layanan kesehatan masyarakat. Dengan demikian, perkotaan Indonesia dituntut tidak hanya untuk dapat tahan dari bencana alam geologi tetapi juga dari bencana alam dan non-alam (terkait kesehatan) sebagai akibat dari perubahan iklim. Karena itu, pembangunan di perkotaan juga perlu lebih tanggap dan responsif terhadap perubahan kondisi yang terjadi.

Selain ketahanan terhadap beberapa aspek, kawasan perkotaan juga perlu memiliki kondisi fisik lingkungan yang baik, meliputi kualitas udara, tanah dan air. Pada tahun 2022, kualitas udara Indonesia membaik, ditunjukkan dengan nilai konsentrasi PM_{2.5}⁶ rata-rata tahunan sebesar 30,4 µg/m³ yang menunjukkan penurunan sebesar 11% dari tahun 2021 (IQAir, 2022). Meskipun secara umum membaik, jika dilihat lebih jauh, kualitas udara di kota-kota besar di Pulau Jawa masih terbilang buruk, dengan kerentanan tinggi terhadap polusi udara yang berasal dari emisi kendaraan bermotor. Kota-kota di Pulau Jawa seperti Jakarta, Semarang, Surabaya, Bogor, dan Bandung selama periode 2018-2022 menunjukkan rerata tahunan nilai PM_{2.5} di atas ambang batas aman yang ditetapkan oleh World Health Organization (WHO) yaitu sebesar 5 µg/m³ (Gambar 2.15). Sementara itu, berdasarkan data kualitas udara situs IQAir, pada 15 Juni 2022, kualitas udara Jakarta tercatat sebagai yang terburuk di dunia dengan PM_{2.5} sebesar 148 µg/m³ atau tergolong kategori tidak sehat.

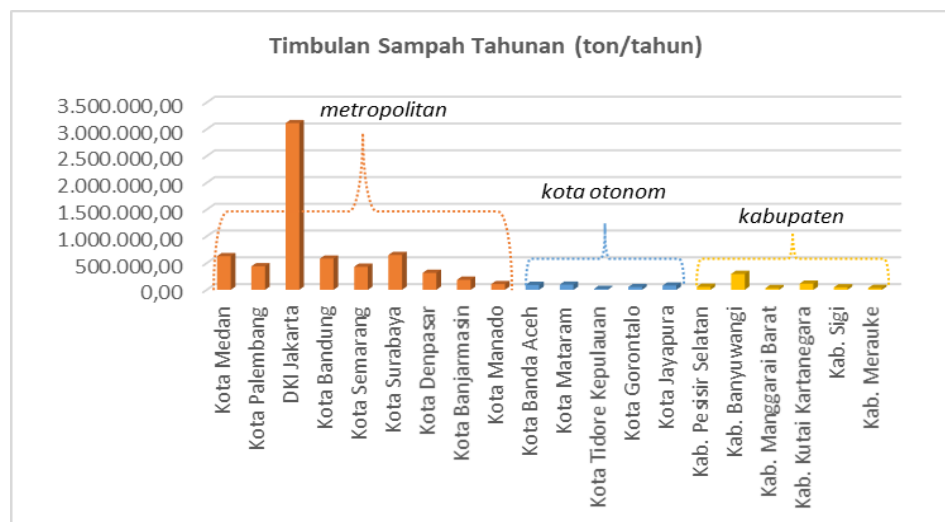
6 Particulate Matter (PM_{2.5}) adalah partikel udara yang berukuran lebih kecil dari atau sama dengan 2.5 µm (mikrometer). PM_{2.5} adalah salah satu dari enam polutan udara terbesar yang paling berbahaya berdasarkan prevalensinya dalam lingkungan dan berbagai efek negatif terhadap kesehatan manusia yang terkait dengan paparannya.



Gambar 2.15 Rata-rata PM2.5 di Kota-kota di Indonesia Tahun 2018 - 2022

Sumber: Situs IQAir, 2022

Sementara itu, kualitas tanah dan air perkotaan sangat dipengaruhi oleh pengelolaan sampah yang dilakukan. Berdasarkan data Sistem Informasi Pengelolaan Sampah Nasional (SIPSN) Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan (KLHK), pada tahun 2022, timbunan sampah terbanyak masih dihasilkan oleh kota-kota besar yang menjadi inti dari wilayah metropolitan. Timbulan sampah terbanyak dihasilkan oleh DKI Jakarta dengan lebih dari 3 juta ton timbulan sampah/tahun (Gambar 2.16).

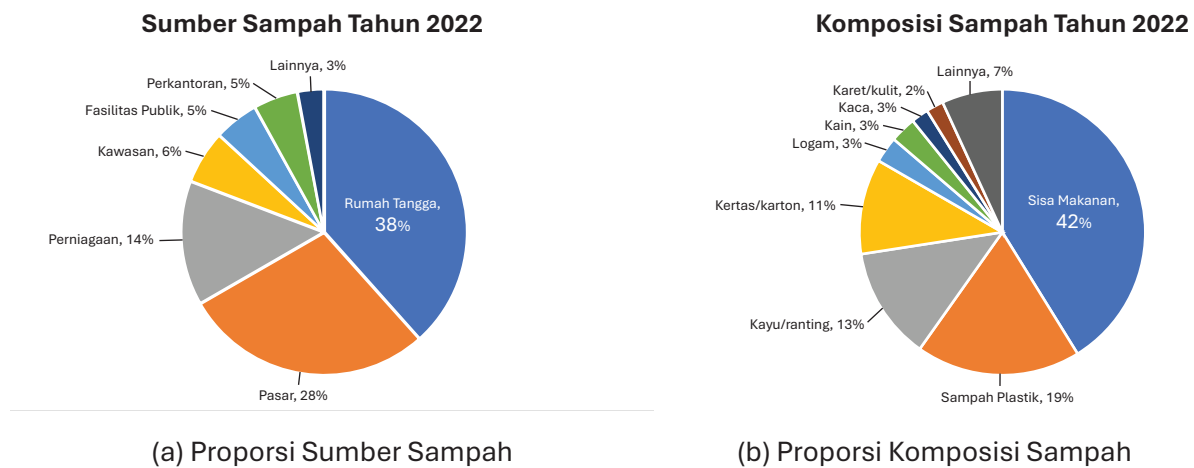


Gambar 2.16 Timbulan Sampah Kota Tahun 2022

Sumber: <https://sipsn.menlhk.go.id/>, diakses Juli 2023

Dilihat dari jenis sumber sampah, diketahui bahwa timbulan sampah sebagian besar berasal dari rumah tangga, pasar, dan perniagaan dengan proporsi masing-masing sebesar 38%, 28%, dan 15% dari total sampah nasional pada tahun 2022 (Gambar 2.17.a). Sementara itu, jika dilihat dari komposisi timbulan sampah yang

dihasilkan, sebanyak 42,% sampah nasional di tahun 2022 merupakan sampah sisa makanan. Persentase ini sangat dominan jika dibandingkan dengan komposisi sampah lainnya yaitu sampah plastik sebesar 19%, kayu/ranting sebesar 13%, serta kertas/karton sebesar 11% (Gambar 2.17.b).



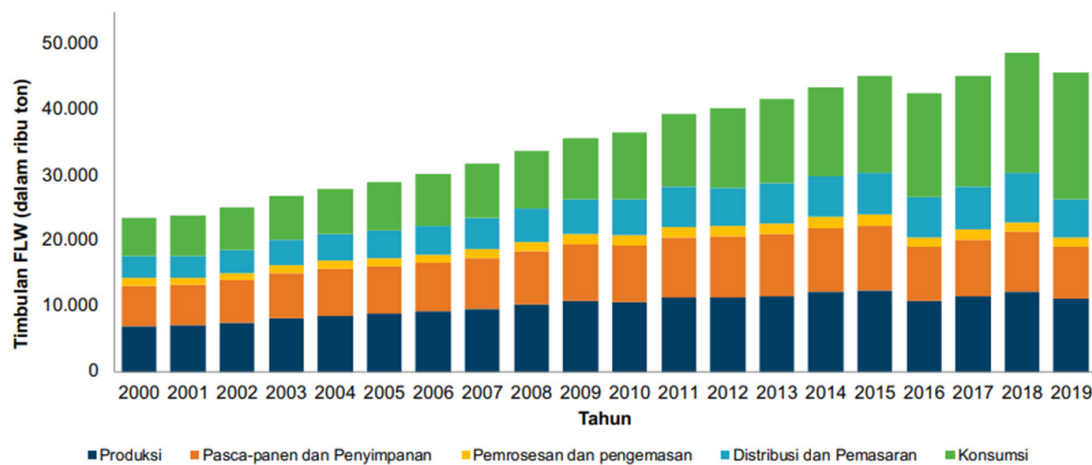
Gambar 2.17 Proporsi Sumber dan Komposisi Sampah Nasional Tahun 2022

Sumber: <https://sipsn.menlhk.go.id/>, diakses Juli 2023

Berdasarkan Kajian *Food Loss and Waste*, diketahui bahwa timbulan mubazir pangan (*food loss and waste – FLW*) di Indonesia pada tahun 2000–2019 adalah sebesar 23–48 juta ton/tahun, atau setara dengan 115–184 kg/kapita/tahun. Secara rinci, diketahui bahwa timbulan FLW dari 5 (lima) tahapan rantai pasok pangan terbesar ada pada tahap konsumsi, dengan timbulan *food waste* sebesar 5–19 juta ton/tahun (Gambar 2.18). Apabila FLW tidak dikendalikan, dampak buruk tidak hanya akan dirasakan dari sisi ekonomi, tetapi juga dari sisi

lingkungan berupa buangan emisi gas rumah kaca. Adapun rata-rata emisi gas rumah kaca dari FLW selama 20 tahun (2000–2019) diperkirakan setara dengan 7,29% dari rata-rata emisi Gas Rumah Kaca Indonesia, dengan 58% emisi dihasilkan pada tahap konsumsi. Dalam konteks perkotaan, perubahan perilaku dalam pola konsumsi menjadi salah satu faktor yang dapat diperbaiki untuk mengendalikan timbulan sampah makanan (*food waste*).



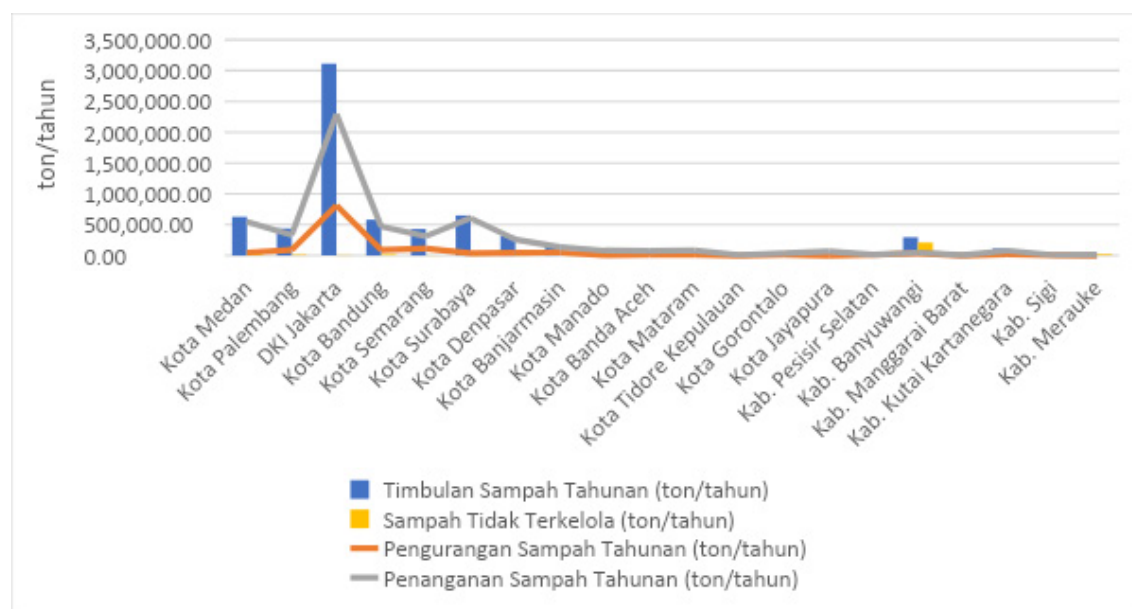


Gambar 2.18 Food Loss and Waste (FLW) di Indonesia Periode 2000–2019

Sumber: Kementerian PPN/Bappenas, 2021

Dalam hal pengelolaan, sampah di Indonesia terkelola secara menyeluruh. Capaian kinerja pengelolaan sampah nasional pada tahun 2022 hanya sebesar 62,54% meliputi 14,96% melalui pengurangan sampah dan 47,58% melalui penanganan sampah, sedangkan 37,46% tidak terkelola. Kota-kota dalam wilayah metropolitan mempunyai capaian kinerja pengelolaan sampah yang tinggi seperti Kota Medan sebesar 94,81% mencakup 7,72% pengurangan sampah dan 87,10% penanganan sampah dari timbulan sampah 547 ribu ton; Kota Semarang sebesar 99,06% mencakup 26,17%

pengurangan sampah dan 72,88% penanganan sampah dari timbulan sampah 431 ribu ton; dan Kota Denpasar sebesar 96,11% mencakup 14,50% pengurangan sampah dan 81,60% penanganan sampah dari timbulan sampah 316 ribu ton (Gambar 2.19). Ke depan, pengelolaan sampah perkotaan juga perlu memperhatikan prinsip keberlanjutan melalui pendekatan ekonomi sirkuler menggunakan prinsip 9R (*refuse, rethink, reduce, reuse, repair, refurbish, remanufacture, repurpose, dan recycle*).



Gambar 2.19 Kinerja Pengelolaan Sampah Kota Tahun 2022

Sumber: <https://sipsn.menlhk.go.id/>, diakses Juli 2023

Sebagai bagian dari keruangan perkotaan, keberadaan ruang terbuka hijau (RTH) menjadi faktor penting dalam menjaga kualitas lingkungan dan menciptakan ekosistem perkotaan yang seimbang. RTH berperan signifikan dalam: (i) menjaga ketersediaan lahan perkotaan sebagai area resapan air untuk meminimalisasi risiko banjir perkotaan; (ii) memitigasi gas rumah kaca (GRK) dan meningkatkan kualitas udara dengan menyerap polusi seperti debu dan gas CO²; (iii) membantu menurunkan suhu perkotaan (sebagai sistem pendinginan perkotaan alami) dengan memberikan efek teduh/sejuk dan mengurangi fenomena *urban heat island*; (iv) meningkatkan kenyamanan tinggal bagi masyarakat perkotaan berupa penyediaan ruang untuk beraktivitas

dan berinteraksi serta mengurangi kebisingan perkotaan; (v) memelihara keanekaragaman hayati dan meningkatkan keindahan/estetika kawasan perkotaan; serta (vi) memberikan manfaat secara ekonomi berupa peningkatan nilai properti lahan perkotaan di sekitarnya. Jika dilihat dari data 334 kabupaten/kota, ketersediaan RTH mengalami peningkatan luasan dari 17 ribu km² pada tahun 2020 menjadi 23 ribu km² pada tahun 2022 dengan ketersediaan lebih banyak di perkotaan (Sistem Informasi Pengelolaan Sampah Nasional KLHK, 2023), sedangkan untuk kota otonom hanya 7,14% yang dapat memenuhi RTH lebih dari 30% (Sistem Informasi Pengelolaan Sampah Nasional KLHK, 2024).



Lesson Learned!

Tokyo “Re-build the City”

Transformasi Tokyo dimulai sejak kehancuran akibat gempa bumi Kanto 1923 dan Perang Dunia II. Pemerintah Jepang menerapkan strategi tata ruang komprehensif dengan fokus pada infrastruktur dasar seperti perencanaan ruang hijau, sanitasi modern, dan sistem transportasi yang andal. Sistem drainase dan pembuangan bawah tanah dikembangkan dengan membangun jaringan terowongan raksasa dengan pilar-pilar dan pompa-pompa besar untuk mengalirkan air luapan dari sungai-sungai di Tokyo dalam memitigasi banjir.

Jaringan transportasi publik yang efisien, termasuk kereta bawah tanah dan Shinkansen, dibangun untuk menghubungkan pusat bisnis dengan area permukiman dan menjadi tulang punggung perekonomian kota. Tokyo, yang rawan terhadap bencana besar seperti gempa bumi dan tsunami, kini berhasil bangkit dari kehancuran dan tumbuh menjadi salah satu kota paling maju di dunia, tidak hanya sebagai pusat ekonomi tetapi juga budaya global. Pembangunan kembali (rekonstruksi) Tokyo menjadi contoh nyata kota berketahanan, menjadikan Tokyo sebagai contoh inspiratif dalam pembangunan kota pasca-bencana.



Transformasi Tokyo Pasca Bencana dan Perang Dunia II

Sumber: apimagesblog.com

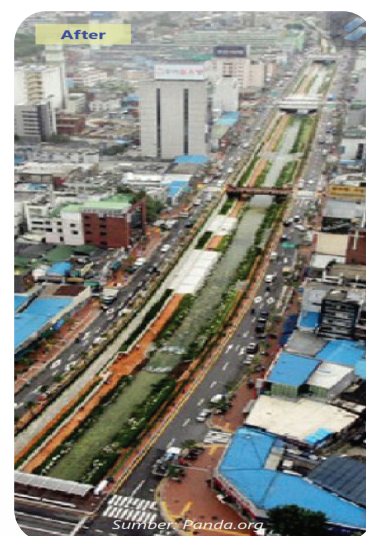
Sumber: <https://transparentcities.in.ua/en/news/tokio--misto-yake-bulo-vidrodzhene-dvichi>

Lesson Learned!

Seoul “from Road to River”

Kota Seoul, yang dulunya didominasi oleh jalan raya berhasil mengubah wajah kota dengan menghidupkan kembali Sungai Cheonggyecheon. Proses transformasi ini mengkombinasikan berbagai strategi mulai dari penanganan infrastruktur dasar, konversi fungsi ruang, sistem sumber daya air, hingga perancangan kota yang berkelanjutan. Seoul merenovasi dan merevitalisasi kawasan sungai yang sebelumnya tertutupi jalan tol, menciptakan ruang publik yang hijau serta nyaman di tengah kota.

Kota ini memfokuskan pada pengelolaan air yang efisien dan infrastruktur hijau sehingga dapat meminimalisir risiko banjir serta mempreservasi biodiversitas lokal. Transformasi ini menjadi tidak hanya berhasil sebagai salah satu penerapan baik dalam mengintegrasikan elemen alam ke dalam pembangunan perkotaan (penerapan prinsip *nature-based solutions*), tetapi juga sekaligus memberikan dorongan kuat pada pertumbuhan ekonomi. Saat ini, area tersebut menjadi salah satu area yang menarik lebih banyak turis dan investasi.



Transformasi Sungai Cheonggyecheon

Sumber: www.panda.org



Sumber: <https://transparentcities.in.ua/en/news/tokio--misto-yake-bulo-vidrodzhene-dvichi>

2.5 Tata Kelola Perkotaan di Indonesia

Tata kelola perkotaan yang baik sangat penting untuk menciptakan ekosistem yang mendukung pertumbuhan ekonomi dan meningkatkan daya saing suatu kota. Dalam *Worldwide Governance Indicators*, Indonesia telah menunjukkan peningkatan yang signifikan khususnya untuk indikator Efektivitas Kepemerintahan dan Kualitas Regulasi/Peraturan. Pada tahun 2022, Nilai Efektivitas Kepemerintahan Indonesia berada pada posisi ke 73 (tujuh puluh tiga), dibandingkan posisi ke 99 (sembilan puluh sembilan) pada tahun 2017. Sementara untuk indikator Kebebasan menyampaikan pendapat dan transparansi, Indonesia termasuk yang tertinggi di antara negara-negara ASEAN.

Meskipun demikian, posisi ini perlu untuk terus ditingkatkan mengingat besarnya potensi positif urbanisasi

yang dimiliki oleh Indonesia. Pengelolaan pemerintahan merupakan salah satu tantangan utama kota-kota di dunia untuk dapat menyelesaikan 4 (empat) tantangan kota yang lain, yaitu ancaman lingkungan, kelangkaan sumber daya, ketimpangan sosial, dan perkembangan teknologi (World Economic Forum, 2018).

Untuk mendorong pembangunan perkotaan, diperlukan pengelolaan pemerintah kota yang dapat meningkatkan daya saing perkotaannya. Pemerintah daerah memegang peranan penting bagi penyediaan layanan perkotaan dan penciptaan ekosistem perekonomian yang baik bagi masyarakat. Oleh karena itu, setiap pemerintah daerah sebagai garda terdepan pembangunan perkotaan harus mampu mengoptimalkan potensinya, untuk memperkuat

daya saing daerah masing-masing. Berdasarkan Indeks Daya Saing Daerah (IDSD) tahun 2024, rerata nasional untuk IDSD di seluruh provinsi Indonesia sebesar 3,43, yang dihitung dari 4 (empat) komponen pembentuk yaitu lingkungan pendukung, sumber daya manusia, pasar, dan ekosistem inovasi. Dalam indeks ini, pilar institusi menjadi satu pilar kunci yang diukur dalam komponen lingkungan pendukung. Institusi yang kokoh menjadi faktor kunci dalam mendorong produktivitas serta pertumbuhan ekonomi secara berkelanjutan dalam jangka panjang. Secara umum, nilai IDSD per provinsi tahun 2024 dapat dilihat pada Gambar 2.20.

Sebaran Nilai IDSD Tahun 2024 per Provinsi



Gambar 2.20 Sebaran Nilai Indeks Daya Saing Daerah per Provinsi Tahun 2024

Sumber: Badan Riset dan Inovasi Nasional, 2024

Sejalan dengan daya saing nasional yang cukup baik, perbaikan penyelenggaraan Pemerintahan Daerah terus didorong melalui inovasi dalam tata kelola. Salah satu instrumen penting dalam upaya ini adalah pemanfaatan Teknologi Informasi dan Komunikasi (TIK) untuk meningkatkan efektivitas dan efisiensi penyelenggaraan Pemerintah Daerah. Berdasarkan data Indeks Inovasi Daerah 2024 (Kementerian Dalam Negeri, 2024) pada tingkat kota, yang mengukur aspek Tata Kelola Pemerintahan Daerah dan Inovasi Pelayanan Publik, sebanyak 33 kota masuk ke dalam kategori sangat inovatif, 53 kota dengan kategori inovatif, serta 5 kota yang masih berada pada kategori kurang inovatif. Data ini menunjukkan bahwa perkotaan di Indonesia telah memiliki landasan yang cukup kuat untuk mengikuti dinamika pembangunan yang berlangsung dengan cepat.

Pemanfaatan Teknologi Informasi dan Komunikasi (TIK) dalam pembangunan perkotaan harus didukung oleh kemampuan Sumber Daya Manusia (SDM), khususnya masyarakat dalam menggunakan teknologi secara efektif. Berdasarkan Indeks Masyarakat Digital 2024 (Kementerian Komunikasi dan Digital, 2024), kemampuan masyarakat dalam berpikir kritis saat merespons informasi di media digital masih tergolong rendah, yakni di bawah 50%. Selain itu,

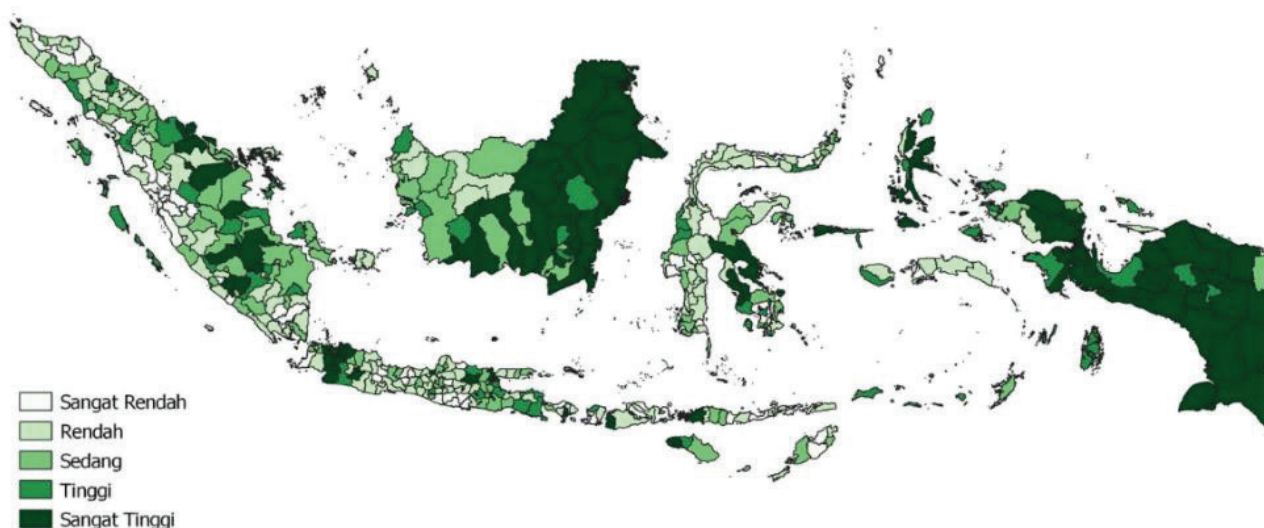
pemanfaatan teknologi *internet of things* (IoT) dan layanan *cloud* dalam berbagai industri juga masih sangat minim, dengan lebih dari 65% responden industri menyatakan belum pernah menggunakan kedua teknologi tersebut. Oleh karena itu, pengembangan TIK di sektor perkotaan harus terus digencarkan demi mengentaskan kesenjangan adopsi teknologi, terutama teknologi canggih, agar inovasi dan efisiensi dapat dimaksimalkan secara optimal.

Tidak hanya inovasi dan penerapan teknologi dalam penciptaan daya saing, kesiapan tata kelola perkotaan yang baik tentunya tidak bisa lepas dari 3 kerangka utama pembangunan, yaitu regulasi, pendanaan, dan kelembagaan. Dari sisi regulasi, hingga saat ini belum terdapat peraturan perundangan setingkat Undang-Undang yang secara khusus mengatur bidang perkotaan. Namun, terdapat Undang-Undang yang bersinggungan dengan kota dan kawasan perkotaan, yang umumnya bersifat sektoral, seperti perumahan dan permukiman, bangunan dan gedung, pemerintahan daerah, penataan ruang, dan lain sebagainya. Meskipun demikian, peraturan yang ada belum mampu mengatasi tantangan multisektoral, sosio-spasial, dan lintas wilayah dalam pembangunan perkotaan. Tantangan ini semakin kompleks, mulai dari kota metropolitan hingga kawasan

perkotaan kecil yang berada dalam wilayah kabupaten.

Dari sisi pendanaan, pada periode 2018–2022, rata-rata porsi dana transfer ke daerah (TKD) terhadap total pendapatan daerah mencapai 83,2%, yang menunjukkan ketergantungan tinggi daerah terhadap TKD serta belum optimalnya pemanfaatan sumber pendanaan lain di luar TKD. Selama periode yang sama, rata-rata porsi belanja modal pemerintah daerah hanya sebesar 18,9%, yang digunakan untuk pembangunan fasilitas masyarakat atau untuk mendukung belanja yang efektif mendorong roda perekonomian daerah seperti peningkatan konektivitas dengan pembangunan jalan dan jembatan baru. Rendahnya belanja modal ini disebabkan oleh terbatasnya sumber pendanaan infrastruktur di luar TKD dan adanya prioritas belanja lain yang harus dipenuhi oleh pemerintah daerah. Jika dilihat dari kapasitas fiskal daerah hanya 35% kabupaten/kota dari 508 kabupaten/kota yang memiliki kapasitas fiskal sangat tinggi. Rendahnya kemandirian fiskal secara umum ini ditunjukkan dengan rata-rata rasio Pendapatan Asli Daerah (PAD) terhadap total pendapatan daerah yang hanya sebesar 14% dengan dominasi pendapatan berasal dari pajak daerah sebesar 6,74% (Gambar 2.21).





Gambar 2.21 Sebaran Indeks Kapasitas Fiskal Kabupaten/Kota di Indonesia Tahun 2024

Sumber: Diolah dari data Indeks Kapasitas Fiskal (Kemeterian Keuangan), 2024

Ketergantungan terhadap transfer dari pemerintah pusat juga dapat dilihat dalam konteks perekonomian wilayah metropolitan. Dari sepuluh wilayah metropolitan, hanya Wilayah Metropolitan Denpasar (KSN Perkotaan Sarbagita) saja yang memiliki persentase kontribusi PAD terhadap PDRB lebih dari 2% yaitu sebesar 8,3%. PAD Wilayah Metropolitan Denpasar juga berkontribusi sebesar 66,6% terhadap total pendapatan wilayah yang menjadikan Wilayah Metropolitan Denpasar memiliki kemandirian daerah yang sangat tinggi dan tidak banyak tergantung pada pendanaan dari pusat.

Sementara itu, wilayah metropolitan lain masih perlu didorong agar dapat lebih memanfaatkan potensi ekonomi daerah sehingga dapat meningkatkan pendapatan daerah demi mengurangi ketergantungan pada transfer dari pemerintah pusat. Beberapa cara yang dapat ditempuh adalah melalui diversifikasi kegiatan ekonomi, efisiensi sistem pajak, serta efisiensi pendapatan dari biaya layanan perkotaan. Secara detail, penjabaran kontribusi PAD di setiap wilayah metropolitan dapat dilihat pada Gambar 2.22.

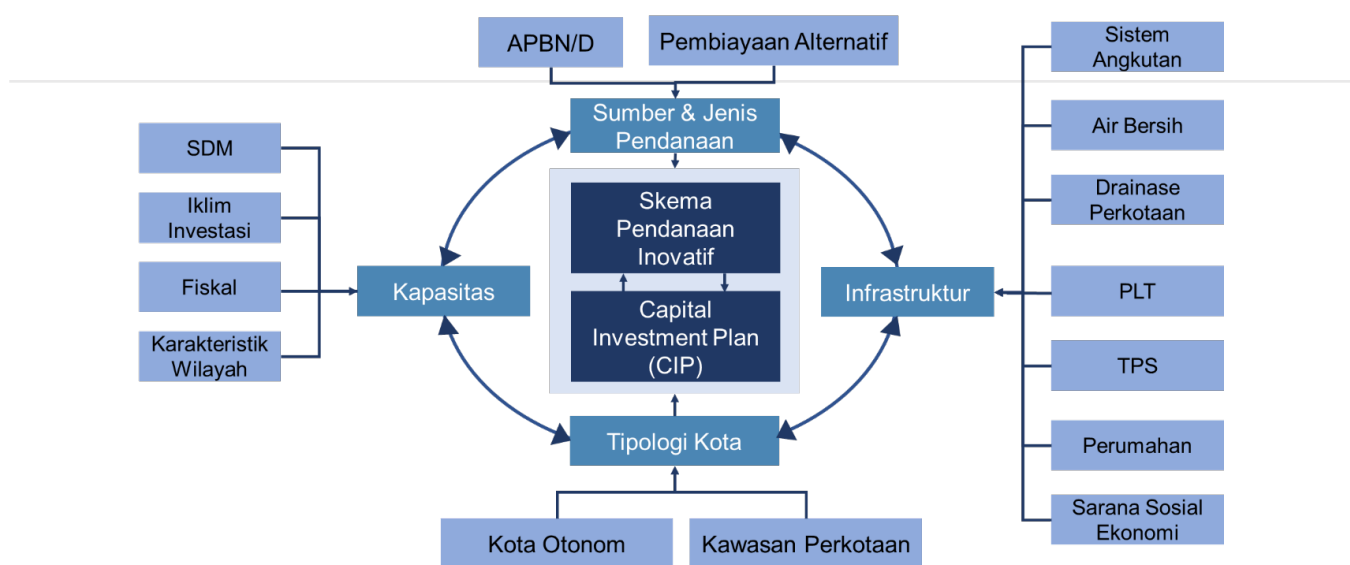
	%PAD thd PDRB	%PAD thd total pendapatan	Tingkat Ketergantungan dana pusat
WM Bimindo	11.8	0.8	Sangat tinggi
WM Banjarbakula	13.2	1.8	Sangat tinggi
WM Patungraya Agung	15.1	0.9	Sangat tinggi
WM Maminasata	23.2	1.1	Tinggi
WM Mebidangro	27.2	1.2	Tinggi
WM Cekungan Bandung	29.1	1.4	Tinggi
WM Kedungsepur	31.2	1.7	Tinggi
WM Gerbangkertosusilo	37.2	1.2	Tinggi
WM Jabodetabekpunjur	44	0.7	Sedang
WM Sarbagita	66.6	8.3	Rendah

Gambar 2.22 Persentase PAD Wilayah Metropolitan terhadap PDRB dan Total Pendapatan Daerah

Sumber: National Urban Development Strategy (Kementerian PUPR), 2020

Terbatasnya kapasitas fiskal Pemerintah Daerah menuntut adanya inovasi dalam kerangka pendanaan pembangunan perkotaan dan salah satu skema yang perlu didorong adalah pemanfaatan skema *blended finance*. Melalui mekanisme ini, pemerintah daerah didorong untuk menjadi mandiri dengan mengoptimalkan sumber pendanaan selain dari APBN/ APBD dan bekerja sama dengan berbagai pihak yang terlibat langsung dalam pembangunan perkotaan, yaitu swasta, komunitas, dan masyarakat. Dengan demikian, sumber pendanaan tidak lagi bergantung pada anggaran pemerintah tetapi berupa pendanaan

alternatif seperti pinjaman daerah, sukuk dan obligasi daerah, KPBU, dana sosial keagamaan (ziswaf), atau bahkan melalui pendanaan perdagangan tematik seperti *carbon trading*. Dalam kaitannya dengan pembangunan perkotaan, pendanaan pembangunan diarahkan untuk mengedepankan prinsip-prinsip inovasi dan keberlanjutan melalui kerangka inovasi pendanaan dengan mempertimbangkan aspek-aspek pembiayaan perkotaan seperti tipologi kota, kapasitas daerah, jenis infrastruktur, serta ketersediaan sumber dan jenis pendanaan (Gambar 2.23).

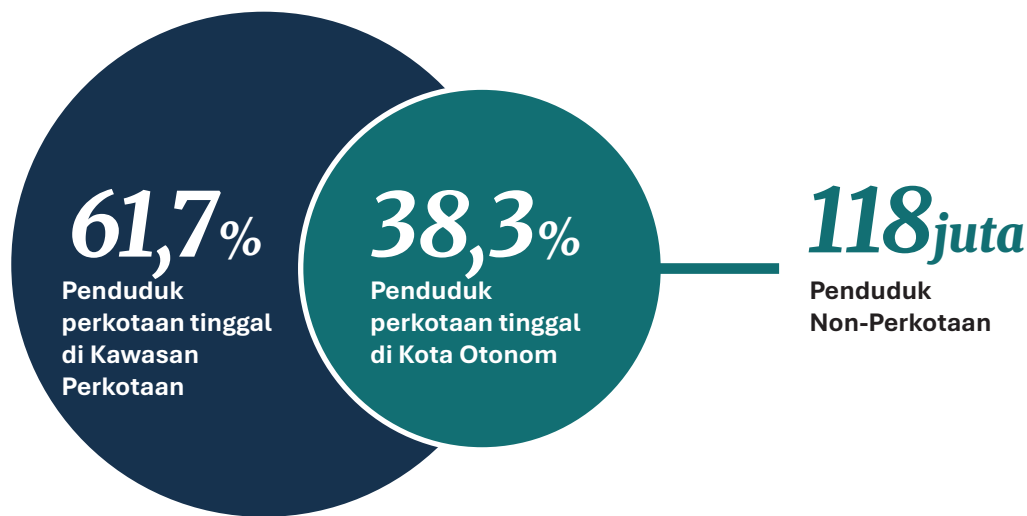


Gambar 2.23 Aspek-Aspek Pertimbangan di Dalam Pembiayaan Perkotaan

Sumber: Kementerian PPN/Bappenas, 2020

Dari sisi kelembagaan, belum semua daerah memiliki instansi/badan/lembaga berkapasitas memadai untuk bisa menyelesaikan persoalan pembangunan secara komprehensif, terlebih untuk pengelolaan perkotaan lintas batas administrasi. Dari jumlah penduduk yang tinggal di kawasan perkotaan pada tahun 2020 (sebesar 61,7% dari penduduk nasional), hanya 38,3% penduduk yang tinggal di kota otonom (Gambar 2.24), selebihnya bertempat tinggal di kawasan perkotaan lain di dalam kabupaten, baik ibu kota kabupaten, kawasan perkotaan dalam kabupaten baik di pinggiran perkotaan atau dalam lingkup kecamatan yang cepat tumbuh.

Akibatnya, persoalan yang muncul dari dampak negatif urbanisasi dirasakan pula oleh kawasan perkotaan di sekitar kota otonom dan/atau di luar kota inti wilayah metropolitan. Jika dihadapkan dengan lemahnya koordinasi/ketiadaan lembaga perkotaan untuk pengelolaan lintas administrasi akan memperparah hubungan kota/kabupaten dalam konstelasi perkotaan secara fungsional yang lebih luas dan akan berakibat pada lemahnya peran kota dalam menyediakan layanan perkotaan. Lebih jauh, kondisi ini akan berimplikasi pada rendahnya pertumbuhan ekonomi dan daya saing kota.



Gambar 2.24 Proporsi Penduduk yang Tinggal di Kawasan Perkotaan di Indonesia Tahun 2020

Sumber: Diolah dari Data Sensus Penduduk (BPS), 2020

Inisiasi koordinasi untuk pengelolaan perkotaan lintas administrasi telah banyak terbentuk, tetapi belum seluruhnya dapat berjalan kontinu dan beberapa bahkan cenderung bersifat tematik sektoral. Salah satu contoh inisiasi yang tidak berjalan seperti yang diharapkan adalah kerjasama untuk pengelolaan Wilayah Metropolitan Jakarta telah dilakukan melalui pembentukan Badan Kerjasama Pembangunan (BKSP) Jabodetabekjur melalui Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 6 Tahun 2006, dengan tujuan mewujudkan keterpaduan, keselarasan, keserasian dan keseimbangan pelaksanaan pembangunan Jabodetabekjur serta memberi manfaat kepada kesejahteraan masyarakat sesuai dengan kebutuhan dan kepentingan bersama daerah. Namun demikian, pada tahun 2014 BKSP Jabodebekjur dibubarkan karena dinilai belum berhasil mengatasi seluruh permasalahan lintas administrasi dan kelembagaan yang terbentuk dinilai bersifat terlalu kaku/ tidak *agile* dalam menghadapi dinamika pembangunan perkotaan lintas wilayah.

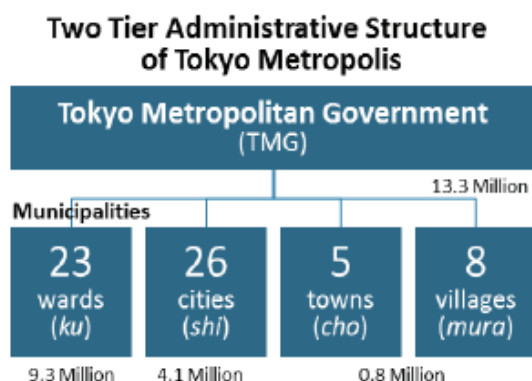
Sebagai respon atas persoalan yang terjadi saat ini, secara praktis, kelembagaan perkotaan di tingkat daerah (wilayah metropolitan, kota otonom, dan kawasan perkotaan di dalam kabupaten) perlu diarahkan menuju tata kelola asimetris menyesuaikan dengan karakteristik dan kebutuhan perkotaan di daerah. Dalam kerangka yang lebih luas, diperlukan pula suatu bentuk kelembagaan yang mengatur pembangunan perkotaan di tingkat nasional yang memegang peran strategis dalam mengorkestrasi peran dari berbagai pihak (lintas sektor dan lintas wilayah) yang terlibat serta memberikan arahan kebijakan umum pembangunan perkotaan yang dapat menjadi rujukan bagi pemerintah daerah.

Lesson Learned!

Tokyo Metropolitan Government (TMG)

Pengelolaan Metropolitan Tokyo berada di bawah struktur administratif dua tingkat. Berkontribusi terhadap lebih dari 19,4% PDB nasional dan dengan lebih dari 13,3 juta (10,5% dari populasi Jepang) yang tinggal dalam batas yurisdiksi Pemerintah Metropolitan Tokyo (*Tokyo Metropolitan Government* – TMG), keberadaan TMG menjadi penting. TMG mengelola 23 Distrik Khusus (Ku) Tokyo (masing-masing diperintah sebagai kota tersendiri), 26 kota (Shi), lima kota kecil (Cho), dan delapan desa (Mura), dan setiap wilayah yang dikelola memiliki pemerintahan daerah masing-masing.

TMG berperan dalam mengidentifikasi pembagian peran dan kewenangan antara TMG dan pemerintah daerah masing-masing. Dari tahun 1889-1943, Kota Tokyo (yang meliputi tanah yang ditempati oleh 23 distrik khusus) dianggap sebagai kotamadya hingga penggabungan dengan prefektur pada tahun 1943. Saat ini, Metropolitan Tokyo dianggap sebagai salah satu dari 47 prefektur di Jepang.



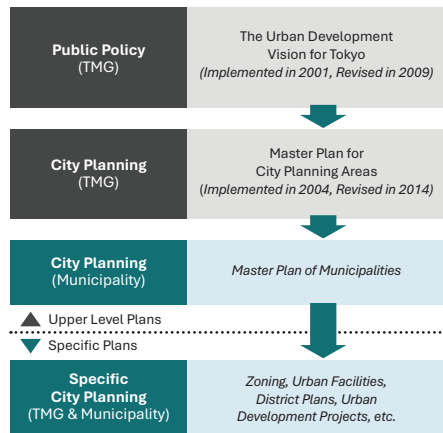
Struktur Pengelolaan dan Cakupan Wilayah Metropolitan Tokyo

Sumber: The World Bank. (2017). *Issues Notes Governance of Multi District Urban Agglomerations*. The World Bank.

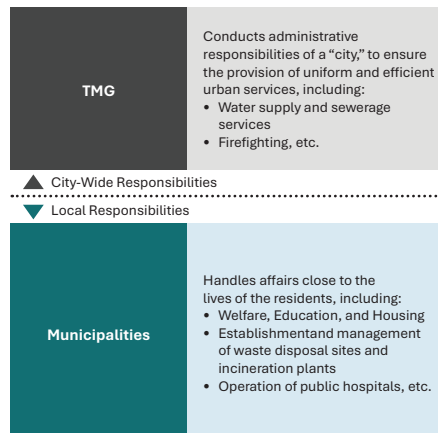
Pemerintah Daerah setiap wilayah bagian memainkan peran penting dalam memastikan bahwa Metropolitan Tokyo direncanakan, dikelola, dan dioperasikan secara terpadu dan menyeluruh. Pemerintah Daerah menetapkan kawasan perencanaan, kawasan urbanisasi, dan kawasan pengendali urbanisasi untuk memastikan urbanisasi yang seimbang dan berkelanjutan di Metropolitan Tokyo, sekaligus memastikan bahwa penyediaan layanan perkotaan efisien dan seragam. Melalui Undang-Undang Otonomi Daerah, wilayah bagian memiliki otonomi untuk secara mandiri menangani urusan yang dekat dengan kehidupan penduduk.



Urban Policy and Planning for Tokyo Metropolis



Urban O&M for Tokyo Metropolis

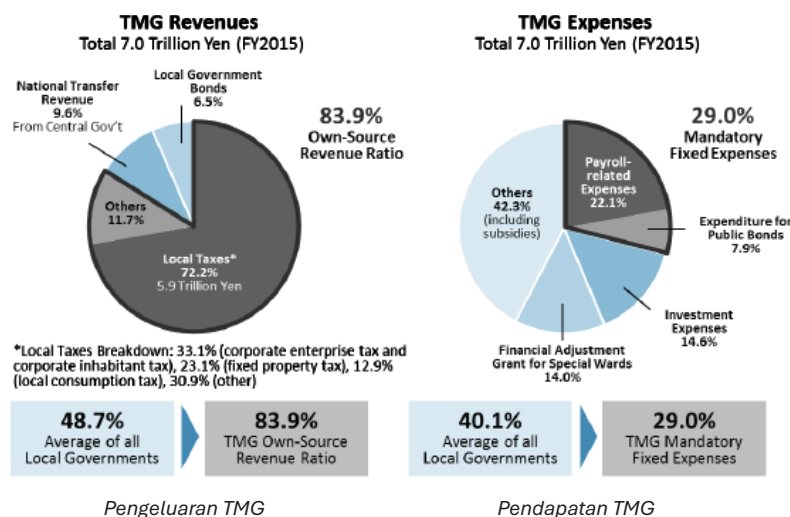


Pembagian Peran dan Kewenangan Tokyo Metropolitan Government (TMG) dan Pemerintah Daerah

Sumber: The World Bank. (2017). *Issues Notes Governance of Multi District Urban Agglomerations*. The World Bank.

TMG juga berperan dalam mewujudkan kemandirian fiskal Metropolitan Tokyo yang sehat. Faktor pendukung utama bagi TMG adalah pendapatan independen yang didanai dengan baik serta pengeluaran wajib yang rendah sehingga memungkinkan fleksibilitas dalam manajemen fiskal. TMG berwenang untuk memungut dan mengumpulkan pendapatan sumber daya sendiri dari berbagai sumber diantaranya pajak daerah, biaya pengguna untuk layanan, komisi, dan pendapatan properti. Pada tahun 2015, ratio PAD dari pajak dan pendapatan lainnya mencapai 83,9%

dari total pendapatan TMG. Rasio pendapatan yang cukup tinggi ini memungkinkan fleksibilitas TMG dalam melakukan manajemen fiskal tanpa bergantung pada dana transfer dari pemerintah pusat. Selain itu, pengeluaran wajib tetap (*mandatory fixed expenses*) TMG terbilang rendah yaitu 29% dari total pengeluaran sehingga memungkinkan TMG mengalokasikan sisa anggaran untuk penggunaan yang fleksibel, termasuk hibah penyesuaian keuangan untuk kepentingan khusus (*financial adjustment grants for special wards*) dan pengeluaran investasi.



Ilustrasi Pendapatan dan Pengeluaran Tokyo Metropolitan Government (TMG)

Sumber: The World Bank. (2017). *Issues Notes Governance of Multi District Urban Agglomerations*. The World Bank.

Lesson Learned!

Pasar Karbon Brasil

Pada tanggal 12 Desember 2024, Pemerintah Brasil mengesahkan Undang-Undang No. 15.042/24, mengatur mengenai pasar karbon di Brasil, yang kemudian menjadi dasar bagi Sistem Perdagangan Emisi Gas Rumah Kaca Brasil (*Brazilian System of Greenhouse Gas Emissions Trading – The SBCE*). Secara rinci, Undang-Undang ini mengatur batasan emisi gas rumah kaca (GRK) dan perdagangan aset yang mewakili emisi, pengurangan, atau penghapusan GRK. Pengesahan Undang-Undang ini sejalan dengan kebijakan nasional Brasil tentang Perubahan Iklim (*National Plan on Climate Change – PNMC*) yang diatur oleh Undang-Undang Federal No. 12.187/2009.

SBCE akan berfungsi sesuai dengan sistem pembatasan dan perdagangan (*cap-and-trade*), yang sebelumnya sudah dikenal di sektor lain seperti pasar California (di AS), yang mengatur emisi GRK dengan menetapkan batas emisi untuk berbagai sektor ekonomi (perusahaan) yang membeli atau menjual karbon. Izin ini dapat diperdagangkan apabila operator yang bertanggung jawab atas fasilitas dan sumber emisi GRK mengurangi atau melampaui batas emisi yang ditetapkan.

Persetujuan kerangka kerja SBCE dilakukan selama pelaksanaan COP29, saat Brasil mengumumkan komitmen barunya untuk mengurangi emisi gas rumah

kaca bersih sebesar 59% hingga 67% pada tahun 2035 dibandingkan dengan tingkat emisi pada tahun 2005. Pemerintah Brasil sudah mempertimbangkan ambang batas emisi untuk entitas yang diatur, di mana perusahaan yang mengeluarkan emisi lebih dari 10.000 ton setara CO² setiap tahunnya harus melaporkan emisi mereka. Sementara itu, perusahaan yang mengeluarkan lebih dari 25.000 ton CO² harus berpartisipasi dalam pasar karbon yang diatur.

Pelaksanaan SBCE untuk memastikan kelancaran transisi pelaksanaan pasar karbon terdiri dari 5 (lima) tahap, yaitu: (i) Tahap I: jangka waktu 12 bulan, dapat diperpanjang selama 12 bulan lagi, untuk menerbitkan Undang-Undang Federal No. 15.042/2024, dihitung sejak berlakunya Undang-Undang tersebut; (ii) Tahap II: jangka waktu satu tahun untuk menerapkan instrumen yang ditujukan untuk pelaporan emisi oleh operator; (iii) Tahap III: jangka waktu dua tahun, operator harus menyerahkan rencana pemantauan dan laporan emisi dan penghilangan GRK kepada badan pengelola SBCE; (iv) Tahap IV: efektivitas rencana alokasi nasional Brasil pertama, termasuk distribusi kuota emisi Brasil (CBE) yang tidak terbebani, dan penerapan pasar aset SBCE; dan (v) Tahap V: implementasi SBCE secara penuh, pada akhir Rencana Alokasi Nasional Brasil pertama.

Dalam pelaksanaan ke depan, Undang-Undang ini akan membawa beberapa inovasi yang akan membawa perubahan yang cukup besar yaitu:

1. Definisi dan konsep-konsep baru dalam sistem hukum Brasil, seperti kredit karbon dan kredit metana. Kedua kredit tersebut diperlakukan sebagai aset finansial lingkungan, yang dapat dipindahtangankan, yang mewakili pengurangan atau penghapusan satu ton setara karbon dioksida, yang telah diakui dan diterbitkan sebagai kredit di pasar sukarela atau yang diatur.

2. Pengenalan Rencana Mitigasi Perubahan Iklim Sektor. Pemerintah akan menetapkan *nationally determined contributions* (NDC) sebagai target nasional dalam pengurangan emisi GRK yang kemudian akan dirinci dalam rencana sektoral dan akan dijadikan rujukan bagi sektor dan perusahaan terkait.

3. Membentuk Sistem Pengurangan Emisi Gas Rumah Kaca Nasional (Sinare). Sinare akan menjadi pusat pencatatan untuk digital emisi GRK, penyerapan, pengurangan, dan kompensasi. Sinare juga akan menyimpan catatan jejak karbon, produk, proses, dan aktivitas, serta karbon vegetasi asli, karbon tanah, karbon biru, dan unit stok karbon.

Sumber:

1. Albano, F., Dalla Vecchia, F., Dos Santos, V. H., Zynich, S., Kich, J. N., Cimadon, P., ... & Pontin, D. (2024). Framework about the carbon market in Brazil. Available at SSRN 5010393.

2. Fundação Getulio Vargas. (2023, Februari). Regulation of the carbon market in Brazil. https://agro.fgv.br/sites/default/files/2023-02/regulation_of_the_carbon_market_in_brazil.pdf



BAB

III

**Peta Jalan Pembangunan
Perkotaan**

KEBIJAKAN PERKOTAAN NASIONAL 2045

III

PETA JALAN PEMBANGUNAN PERKOTAAN

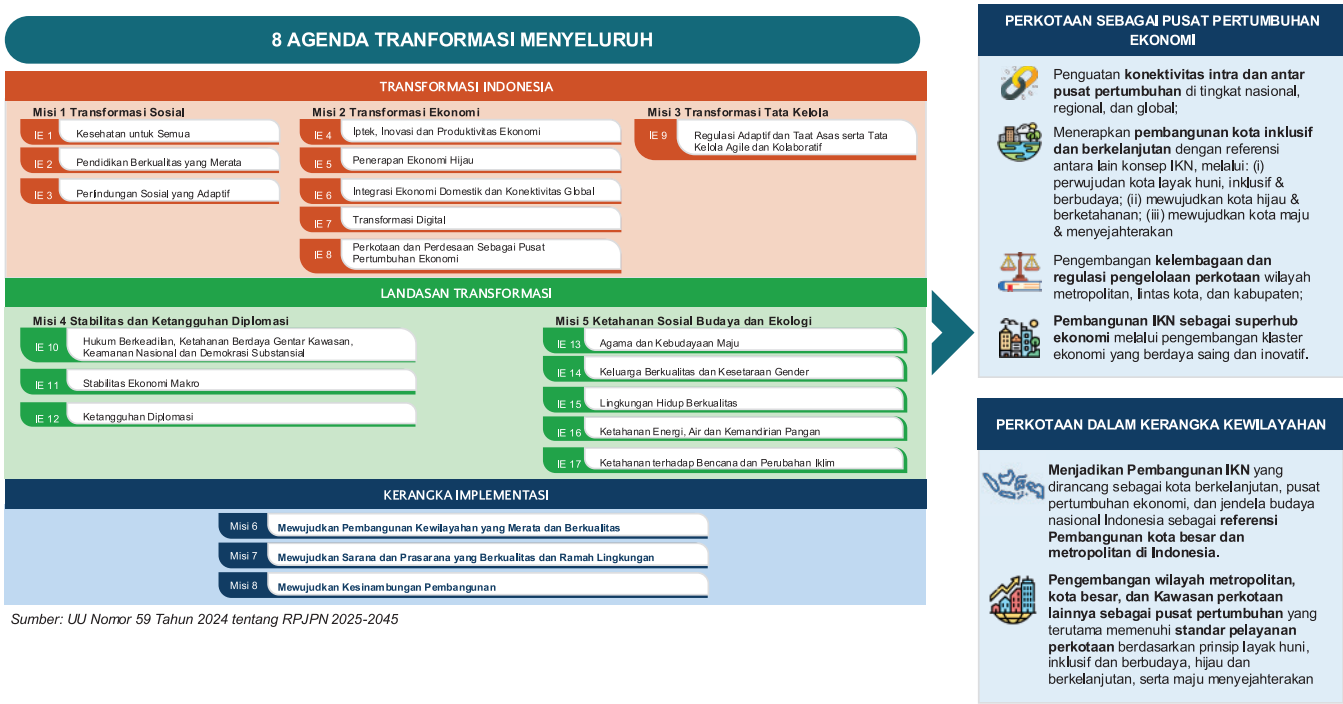
3.1 Visi dan Misi Perkotaan Nasional

Visi untuk membangun Indonesia Emas 2045, merupakan visi untuk menjadikan Indonesia sebagai negara yang merdeka, bersatu, berdaulat, adil, dan makmur, serta menjadi landasan pemikiran Rencana Pembangunan Jangka Panjang Negara (RPJPN) Tahun 2025-2045. Dalam dua puluh tahun ke depan, segala upaya pembangunan harus dilakukan untuk mewujudkan visi tersebut. Indonesia Emas 2045 diwujudkan melalui 5 sasaran visi, yaitu (1) pendapatan per kapita setara negara maju, (2) menurunnya

kemiskinan dan ketimpangan, (3) meningkatnya daya saing SDM, (4) meningkatnya peran Indonesia di tingkat global, dan (5) menurunnya intensitas emisi GRK menuju *net zero emission*. Perubahan besar tidak cukup hanya reformatif atau dilakukannya penyempurnaan, perbaikan, atau pembaruan sistem, kebijakan, prosedur, atau institusi yang sudah ada. Lompatan besar harus dilakukan melalui upaya transformatif, yaitu perubahan yang dilakukan secara mendasar dan menyeluruh, mengubah paradigma,

struktur, dan praktik lama menuju model baru yang berbeda secara substansial. Transformasi dilakukan di bidang sosial, ekonomi, dan tata kelola, dilandasi transformasi dibidang hukum dan kepemimpinan serta ketahanan sosial budaya dan ekologi. Pembangunan dilaksanakan dalam kerangka pemerataan kewilayahan, infrastruktur berkualitas dan ramah lingkungan, serta harus berkesinambungan.

8 AGENDA TRANSFORMASI MENYELURUH



Perkotaan dan perdesaan diharapkan dapat dikembangkan sebagai pusat pertumbuhan ekonomi untuk mencapai Indonesia Emas 2045. Namun, perkotaan bukan hanya menjadi mesin pertumbuhan ekonomi tetapi juga menjadi tempat di mana keseimbangan antara pertumbuhan ekonomi, kesejahteraan sosial, dan kelestarian lingkungan dijaga dengan cermat. Perkotaan harus berkelanjutan untuk dapat menjadi pusat pertumbuhan ekonomi yang tangguh dan jangka panjang. Pembangunan perkotaan untuk mengelola urbanisasi, menjadikan perkotaan yang layak huni dan berkelanjutan, serta

sebagai pusat pertumbuhan dan penggerak ekonomi kawasan sekitarnya, termasuk dengan perdesaan. Pembangunan perkotaan dalam kerangka kewilayahan untuk mendorong pertumbuhan dan pemerataan utamanya antara Jawa dan luar Wilayah Jawa, serta antara wilayah barat dan timur. Dengan demikian, dalam transformasi ekonomi pembangunan perdesaan dan perkotaan dilaksanakan secara terpadu sebagai pusat pertumbuhan keterkaitan antara kedua kawasan direncanakan semakin terintegrasi dan berdampak pada pemerataan pertumbuhan wilayah.

Visi Perkotaan Nasional

Visi Perkotaan Nasional adalah: **“Kota Berkelanjutan 2045”**. Visi Perkotaan 2045 bertujuan untuk menjadikan perkotaan sebagai entitas yang berkelanjutan, dan pencapaian visi ini akan dilaksanakan melalui lima misi utama, yaitu:



1 Mewujudkan Sistem Perkotaan Nasional yang Seimbang, Menyejahterakan dan Berkeadilan

2 Mendorong Kota Layak Huni, Inklusif dan Berbudaya

3 Mendorong Kota Yang Maju dan Menyejahterakan

4 Mendorong Kota Yang Hijau dan Tangguh

5 Mewujudkan Tata Kelola Perkotaan Yang Transparan, Akuntabel, Cerdas dan Terpadu

Visi Kota Berkelanjutan mengandung makna bahwa kota, termasuk kawasan perkotaan, merupakan kawasan yang direncanakan, dibangun, dan dikelola untuk memenuhi kebutuhan seluruh penduduk tanpa meninggalkan seorang pun, dan tetap memperhatikan keberlanjutan lingkungan. Dalam merencanakan kota yang berkelanjutan, kota tidak hanya dilihat sebagai entitas tunggal, melainkan sebagai bagian dari sistem perkotaan yang saling terhubung dan berinteraksi.

Kota berkelanjutan berfungsi sebagai lingkungan yang layak untuk dihuni bagi semua, tanpa terkecuali, dan memberikan peluang yang sama bagi seluruh penduduk untuk meningkatkan kesejahteraan. Kota berkelanjutan juga harus mampu menjamin pembangunan yang berketahanan dan ramah lingkungan. Untuk mewujudkan visi kota berkelanjutan, diperlukan tata kelola perkotaan yang baik, mencakup regulasi yang memadai, pendanaan yang tepat, dan kelembagaan yang efektif.

Misi Perkotaan Nasional

Untuk mewujudkan visi perkotaan Indonesia 2045, ditetapkan lima misi pembangunan perkotaan sebagai berikut:

Misi 1. Mewujudkan Sistem Perkotaan Nasional yang Seimbang, Menyejahterakan, dan Berkeadilan

Tujuan dari misi 1 ini adalah untuk mendorong agar kota-kota yang memiliki hubungan fungsional dan hierarkis serta yang berkembang karena keterkaitan kegiatan sosial, ekonomi, dan/atau fisik, terintegrasi sebagai sebuah sistem kota-kota yang saling mendukung, seimbang dalam konteks regional, memberikan kesejahteraan bagi seluruh penduduk, dan berkeadilan untuk mengurangi kesenjangan antarwilayah. Seimbang dalam pembangunan sistem perkotaan yang lebih merata di seluruh wilayah Indonesia, dengan fokus pada pembangunan wilayah yang belum berkembang di luar Pulau Jawa. Menyejahterakan untuk mendorong peningkatan kesejahteraan, baik di kota maupun di desa. Berkeadilan untuk mengatasi ketimpangan pembangunan sosial, ekonomi, dan spasial di Indonesia.

Secara khusus, misi 1 ini menyasar pencapaian SDGs, terutama terkait Tujuan 9: Industri, Inovasi dan Infrastruktur, Tujuan 10: Berkurangnya Kesenjangan, Tujuan 11: Kota dan Permukiman yang Berkelanjutan, serta Tujuan 12: Konsumsi dan Produksi yang Bertanggung Jawab.

Misi 2. Mendorong Kota yang Layak Huni, Inklusif dan Berbudaya

Tujuan dari misi 2 adalah untuk mewujudkan kondisi perkotaan yang layak huni bagi seluruh penduduk, dan menjadi kota yang berbudaya. Kota layak huni adalah kota yang menyediakan lingkungan fisik, sosial, dan ekonomi yang aman, sehat, nyaman, inklusif, dan berkelanjutan bagi seluruh penduduknya untuk tinggal, bekerja, dan beraktivitas. Kota yang berbudaya adalah kota yang menghargai, melestarikan dan mengembangkan warisan alam dan budaya, ekspresi seni, nilai-nilai lokal, serta secara aktif mengintegrasikannya dalam perencanaan, pembangunan, dan kehidupan sehari-hari warganya. Selain itu, memperhatikan dinamika modernitas,

keberagaman, mobilitas tinggi, serta interaksi yang kompleks antarindividu dan kelompok, diperlukan penduduk perkotaan dengan budaya berkota yang mampu beradaptasi, berinteraksi, dan membentuk identitas bersama dalam ruang urban yang terus berubah.

Misi 2 sejalan dengan upaya pencapaian SDGs, Tujuan 1: Tanpa Kemiskinan, Tujuan 3: Kehidupan Sehat dan Sejahtera, Tujuan 4: Pendidikan Berkualitas, Tujuan 5: Kesetaraan Gender, Tujuan 6: Air Bersih dan Sanitasi Layak, Tujuan 7: Energi Bersih dan Terjangkau, Tujuan 8: Berkurangnya Kesenjangan, serta Tujuan 11: Kota dan Permukiman yang Berkelanjutan.

Misi 3. Mendorong Kota yang Maju dan Menyejahterakan

Tujuan dari misi 3 ini adalah untuk mewujudkan kondisi ekonomi perkotaan yang tumbuh secara berkelanjutan dengan memanfaatkan potensi ekonomi lokal untuk sebesar-besarnya kesejahteraan masyarakat. Kota yang maju adalah kota yang memiliki perekonomian lokal berdaya saing di tingkat regional dan global, serta menciptakan lingkungan produktif dan kondusif bagi investasi. Kota yang menyejahterakan adalah kota yang memberikan peluang penghidupan yang sama bagi seluruh masyarakat untuk menjadi sejahtera, termasuk bagi pelaku sektor informal.

Upaya pencapaian misi 3 ini selaras dengan komitmen SDGs, terutama terkait Tujuan 1: Tanpa Kemiskinan, Tujuan 5: Kesetaraan Gender, Tujuan 8: Pekerjaan Layak dan Pertumbuhan Ekonomi, Tujuan 9: Industri, Inovasi, dan Infrastruktur, Tujuan 10: Berkurangnya Kesenjangan, dan Tujuan 11: Kota dan Permukiman yang Berkelanjutan.

Misi 4. Mendorong Kota yang Hijau dan Tangguh

Tujuan dari misi 4 ini adalah untuk mewujudkan kondisi perkotaan dengan lingkungan sehat dan berkelanjutan, serta memastikan keberlangsungan hidup dan fungsi kota di tengah krisis. Kota yang hijau adalah kota yang memanfaatkan sumber daya air, pangan, energi, dan ruang secara berkelanjutan, dengan upaya meminimalkan dampak negatif terhadap lingkungan perkotaan, termasuk dengan memaksimalkan ruang terbuka hijau, efisiensi energi, dan keberlanjutan ekosistem. Kota tangguh adalah kota yang memiliki kapasitas untuk merespons, beradaptasi, dan pulih

secara cepat dari berbagai bencana, dampak perubahan iklim, serta tekanan sosial-ekonomi, dan gangguan lainnya.

Misi 4 sejalan dengan agenda pembangunan SDGs, yakni Tujuan 7: Energi Bersih dan Terjangkau, Tujuan 11: Kota dan Permukiman yang Berkelanjutan, Tujuan 12: Konsumsi dan Produksi yang Bertanggung Jawab, Tujuan 13: Penanganan Perubahan Iklim, Tujuan 14: Ekosistem Lautan, dan Tujuan 15: Ekosistem Daratan.

Misi 5. Mewujudkan Tata Kelola Perkotaan yang Transparan, Akuntabel, Cerdas, dan Terpadu

Tujuan dari misi 5 ini adalah untuk mewujudkan tata kelola perkotaan yang secara efektif dan efisien mendukung pembangunan perkotaan yang berkelanjutan. Tata kelola yang transparan merupakan bentuk keterbukaan pemerintah terhadap semua pihak di

dalam proses pembangunan perkotaan. Tata kelola yang akuntabel merupakan bentuk manajemen perkotaan yang dapat dipertanggungjawabkan dan sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Tata kelola yang cerdas merupakan manajemen dan administrasi perkotaan yang efektif, efisien, responsif dan inovatif dalam menghadapi berbagai tantangan pengelolaan perkotaan sekarang dan di masa depan. Sementara itu, keterpaduan tata kelola menunjukkan bahwa adanya kerja sama dan kolaborasi antar para pemangku kepentingan, mulai dari pemerintah di berbagai tingkatan hingga pelibatan masyarakat dan sektor bisnis.

Pencapaian misi 5 selaras dengan SDGs, khususnya Tujuan 16: Perdamaian, Keadilan, dan Kelembagaan yang Kuat dan Tujuan 17: Kemitraan untuk Mencapai Tujuan.

3.2 Kebijakan dan Strategi

Misi 1: Mewujudkan Sistem Perkotaan Nasional yang Seimbang, Menyejahterakan, dan Berkeadilan

Kebijakan Perkotaan Nasional merupakan instrumen yang dapat digunakan untuk membangun keterpaduan dan keselarasan dalam pembangunan kota-kota di Indonesia, serta memastikan bahwa proses urbanisasi dan ekspansi perkotaan yang terus berlangsung memberikan manfaat sosial dan ekonomi secara optimal. Untuk mencapai kedua tujuan ini, maka sangat penting jika kebijakan tidak hanya fokus pada pembangunan setiap kota, tetapi juga mengembangkan keterkaitan perkotaan dengan wilayah sekitarnya termasuk perkotaan dan perdesaan, dalam konteks tata kelola yang terdesentralisasi. Oleh karena itu, dalam rangka mewujudkan Misi 1: Mewujudkan Sistem Perkotaan Nasional yang Seimbang, Menyejahterakan, dan Berkeadilan, diperlukan kebijakan yang saling terintegrasi dan berkaitan, yaitu:

Kebijakan 1. Menguatkan dan mendorong Wilayah Metropolitan Indonesia yang Berdaya Saing Global

Kebijakan ini bertujuan untuk membangun kota-kota yang mampu berkompetisi di tingkat regional dan global agar dapat mengambil manfaat urbanisasi dan ekspansi perkotaan sebesar-besarnya. Dengan dunia yang semakin mengglobal dan terhubung, kota-kota Indonesia diharapkan dapat semakin berperan penting, terutama sebagai hub dalam perekonomian global. Untuk itu, kota-kota global ini didorong untuk mampu menjaring investasi dari luar dan dalam negeri untuk menjadi motor pengembangan perekonomian nasional, sehingga perlu dilengkapi dengan sarana dan prasarana yang baik menjadi pintu gerbang bagi masuknya investasi, yang kemudian dapat dimanfaatkan untuk pengembangan seluruh kawasan.

Kebijakan 2.

Mengembangkan Kota Sedang, Kota Besar, dan Kota Metropolitan di Luar Pulau Jawa yang terkoneksi dengan baik

Kebijakan ini bertujuan untuk pemerataan pembangunan yang selama ini sangat terkonsentrasi di Pulau Jawa, yang berdampak pada ketimpangan ekonomi, sosial, dan infrastruktur antara kota-kota di luar Pulau Jawa dan di luar Pulau Jawa. Pengembangan kota-kota di luar Pulau Jawa merupakan upaya untuk menyebarkan konsentrasi baru (*decentralizing concentration*) agar dapat mengungkit dan mendorong pembangunan yang lebih berimbang. Upaya ini harus didukung dengan pengembangan kawasan metropolitan, kota besar, dan kota sedang di luar Pulau Jawa, yang dapat menarik bagi penduduk. Saat ini terdapat 284 kota sedang, 39 Kota besar dan 14 kota metropolitan yang ada di luar Pulau Jawa. Konektivitas antara kota sedang, kota besar, dan metropolitan juga harus dibangun untuk menjamin kelancaran distribusi barang dan jasa. Selain itu, diperlukan beberapa kebijakan yang dapat mendorong berkembangnya kegiatan-kegiatan ekonomi baru di kota-kota di luar Pulau Jawa dan secara jangka panjang dapat mengurangi ketergantungan terhadap Pulau Jawa.

Kebijakan 3.

Membangun, memindahkan Ibu Kota Negara ke Nusantara, serta mengembangkan IKN

Kebijakan ini bertujuan untuk pemerataan pertumbuhan ekonomi di luar pulau Jawa dan membangun Ibu Kota Negara dengan prinsip-prinsip kota yang berkelanjutan. Undang-Undang Nomor 21 Tahun 2023 tentang Perubahan atas Undang-Undang Nomor 3 Tahun 2022 tentang Ibu Kota Negara telah ditetapkan dalam rangka persiapan, pembangunan, dan pemindahan IKN serta penyelenggaraan Pemerintahan Khusus IKN. Dalam hal ini, perlu dipastikan bahwa pembangunan IKN yang meliputi seluruh infrastruktur, sosial budaya, dan lingkungan didasarkan atas prinsip-prinsip kota berkelanjutan, sehingga diperlukan peningkatan ekosistem investasi dan jaminan keberlanjutan dalam tahapan pembangunan IKN serta sinergi dan kolaborasi yang baik dari kalangan penyelenggara negara, masyarakat, hingga kalangan pelaku usaha.

Kebijakan 4.

Mengembangkan Keterkaitan Desa-Kota yang saling menguntungkan

Kebijakan ini bertujuan untuk membangun keterpaduan pembangunan kota dan desa yang memberikan manfaat bagi kota dan desa. Kebijakan ini berawal dari timpangnya kondisi dan hubungan antara kota dan desa. Pada umumnya, kawasan perkotaan menyedot sumber daya dari kawasan perdesaan, mulai dari pangan hingga tenaga kerja. Aktivitas perkotaan yang tidak dikelola dengan baik menyebabkan eksploitasi sumber daya di kawasan perdesaan, sehingga dapat menurunkan tingkat kesejahteraan di desa.

Meskipun laju urbanisasi dan ekspansi perkotaan berlangsung dengan cepat, tetapi pengembangan desa membutuhkan perhatian khusus. Upaya ini sejalan dengan langkah-langkah untuk mewujudkan urbanisasi dan ekspansi perkotaan yang menyejahterakan tidak hanya bagi penduduk kota, tetapi juga bagi penduduk desa. Membangun konektivitas antar desa-kota, menetapkan wilayah-wilayah tertentu di perdesaan sebagai wilayah produktif pangan, dan membutuhkan investasi pada infrastruktur dalam rantai pasok di wilayah perkotaan, karena sistem pangan harus mampu memberikan kontribusi pada peningkatan ketersediaan pangan dan pengiriman produk kepada distributor dan konsumen (Tefft *et al.*, 2017). Sebaliknya, pembangunan dan penataan kawasan perdesaan serta menyediakan akses bagi pemasaran produk lokal perdesaan akan menyejahterakan penduduk perdesaan.

Dengan dikembangkannya hub pangan nasional yang menghubungkan ibu kota provinsi, dan hub pangan regional yang menghubungkan kota dan kabupaten di setiap provinsi, diharapkan dapat memperlancar distribusi, pemasaran, dan perdagangan pangan antar daerah, serta menjaga stabilitas harga pangan.

Kebijakan 5.

Mengendalikan Pemanfaatan Lahan dan Ruang Kawasan Perkotaan Sesuai Peruntukannya

Kebijakan ini bertujuan untuk membatasi perkembangan dan ekspansi kawasan perkotaan karena terjadinya alih fungsi lahan, terutama konversi lahan untuk pertanian, kawasan hijau, dan lainnya, menjadi perkotaan. Kota-kota yang tumbuh secara organik dan tanpa batas cenderung akan memanfaatkan lahan-lahan tersebut secara mudah dan murah. Akibatnya, cadangan lahan pertanian dan daerah resapan air semakin berkurang di kota dan kawasan sekitar perkotaan.

Dalam konteks ini, pengendalian pemanfaatan lahan dan ruang di kawasan perkotaan dan kawasan sekitarnya diarahkan untuk memastikan bahwa setiap area dimanfaatkan sesuai dengan peruntukannya yang telah ditetapkan, termasuk untuk melindungi ketahanan sumber pangan, sumber daya air dan sumber energi, melalui perancangan kota dengan kesadaran ekologi, memastikan ketersediaan secara kuantitas dan kualitas, aksesibilitas, dan keberlanjutannya untuk generasi kini dan mendatang. Hal ini membutuhkan komitmen kuat dan partisipasi masyarakat, serta kerjasama lintas wilayah dalam pelaksanaan Rencana Tata Ruang

Wilayah (RTRW) dan Rencana Detail Tata Ruang (RDTR), pemantauan ketat terhadap perkembangan perkotaan, pengendalian tata ruang, dan memastikan bahwa lahan dan ruang kawasan perkotaan dan sekitarnya digunakan secara optimal untuk mencapai tujuan pembangunan yang berkelanjutan.

Dalam rangka mendorong sistem perkotaan nasional yang seimbang dan berkeadilan, sesuai dengan Misi 1, maka kelima kebijakan tersebut dijabarkan dalam strategi-strategi berikut:

K1: Membangun Wilayah Metropolitan yang Berdaya Saing Global Prioritas Lokasi: Wilayah Metropolitan Indonesia

Strategi

- Pengembangan infrastruktur berstandar global di wilayah metropolitan, seperti bandara, pelabuhan, dan sistem transportasi berbasis rel yang terintegrasi dengan simpul logistik nasional serta jaringan ekonomi kawasan, untuk meningkatkan konektivitas global dan produktivitas ekonomi perkotaan yang berdasarkan pada asas keberlanjutan.
- Peningkatan kualitas sistem transportasi umum wilayah metropolitan melalui pendekatan berorientasi transit (TOD) yang terintegrasi dengan tata ruang perkotaan, untuk mendukung mobilitas yang efisien, mengurangi kemacetan, serta mendorong densifikasi perkotaan yang berkelanjutan.
- Penguatan peran kota-kota satelit dan kawasan permukiman di pinggiran kota dalam sistem metropolitan dan menjaga keseimbangan antara pusat kota dan kota penyangga, dengan perluasan sistem pelayanan perkotaan metropolitan dan konektivitas fungsional antarkawasan yang berkesinambungan, termasuk penyediaan sistem transportasi antarkota yang terintegrasi, efisien, dan inklusif.
- Penataan dan pengembangan wilayah metropolitan di luar Pulau Jawa serta calon wilayah metropolitan melalui penyusunan tata ruang berbasis fungsi spasial dan peran ekonomi kawasan, guna mempercepat pertumbuhan wilayah secara merata dan adil.
- Pengembangan rencana investasi sektor strategis berbasis klaster ekonomi unggulan lokal di seluruh wilayah metropolitan, agar tercipta pertumbuhan inklusif dan daya saing wilayah secara fungsional.
- Penguatan tata kelola wilayah metropolitan melalui penajaman pembagian kewenangan fungsional yang didukung dengan skema perencanaan terpadu, insentif fiskal, dan pendanaan bersama.

K2: Mengembangkan Perkotaan Non-Wilayah Metropolitan, khususnya Kota Besar dan Kota Sedang

Strategi

- Mendorong pertumbuhan kota besar dan kota sedang sebagai pusat pertumbuhan baru di luar Pulau Jawa melalui penilaian kembali, pengembangan, dan penetapan Pusat Kegiatan Nasional (PKN) dan Pusat Kegiatan Wilayah (PKW) berbasis fungsi spasial dan peran ekonomi dalam sistem jaringan kota nasional
- Mendorong pengembangan layanan angkutan umum massal perkotaan berbasis jalan maupun berbasis rel untuk mengakomodir mobilitas masyarakat, dengan mengutamakan prinsip Standar Pelayanan Minimum (SPM) yang mencakup keamanan, keselamatan, kenyamanan, keterjangkauan, kesetaraan, dan keteraturan.
- Mendorong pendekatan *Transit-Oriented Development* (TOD) di kota besar dan kota sedang untuk memperkuat keterpaduan antara pusat kota, permukiman dan kota baru di sekitar kota, dan simpul transportasi, sekaligus mendorong efisiensi ruang, aksesibilitas layanan, dan konektivitas antarwilayah secara berkelanjutan.

K2: Mengembangkan Perkotaan Non-Wilayah Metropolitan, khususnya Kota Besar dan Kota Sedang

Strategi

- d. Penerapan instrumen insentif dan disinsentif yang terarah bagi perusahaan nasional dan multinasional untuk berkantor pusat dan meletakkan fasilitas produksinya di wilayah metropolitan baru dan kota besar di luar Pulau Jawa.
- e. Penyediaan insentif terpadu bagi transmigran ke kota sedang dan kecil di luar Pulau Jawa, khususnya kepastian kepemilikan lahan, layanan kesehatan, layanan pendidikan, dan integrasi sosial sebagai strategi redistribusi penduduk dan penguatan sistem kota regional.
- f. Pengembangan perkotaan disekitar klaster industri yang berbasis industri spesifik (KEK, KI, dll) atau relokasi industri ke kawasan yang terhubung dengan kota-kota besar dan sedang di luar Pulau Jawa dalam rangka distribusi tenaga kerja dan pusat permukiman.
- g. Pengembangan kota besar dan kota sedang di luar Jawa sebagai simpul pelayanan wilayah regional yang menyediakan akses terhadap pendidikan tinggi, layanan kesehatan lanjutan, logistik, dan pasar tenaga kerja bagi kawasan sekitarnya.
- h. Pembangunan koridor ekonomi lintas kota besar dan sedang di luar Jawa melalui pengembangan jaringan jalan, logistik, dan perdagangan antarprovinsi untuk memperkuat sistem kota-kota regional sebagai pengungkit pertumbuhan luar Jawa.

K3: Membangun, memindahkan Ibu Kota Negara ke Nusantara, serta mengembangkan IKN

Strategi

- a. Mengembangkan IKN sebagai kawasan strategis yang terkoneksi secara spasial, fungsional, dan ekonomi dalam sistem perkotaan di Kalimantan Timur, Kalimantan, simpul pusat pertumbuhan nasional, regional dan global, sebagai kota terencana (*planned city*), yang terintegrasi perencanaan pembangunannya dalam perencanaan ruang nasional dan rencana pembangunan jangka panjang dan menengah.
- b. Menerapkan pembangunan kota berkelanjutan melalui konsep *forest city*, *sponge city*, dan *smart city* yang mengintegrasikan prinsip-prinsip pembangunan infrastruktur dan lingkungan yang selaras dengan alam, rendah emisi karbon dan resilien, kota yang layak huni, inklusif dan mudah diakses, *smart*, berbudaya, dan memberikan peluang ekonomi untuk semua penduduk, menjadikan IKN sebagai model kota masa depan Indonesia.
- c. Membangun dan mengembangkan klaster-klaster ekonomi dan industri unggulan berbasis teknologi hijau, energi terbarukan, dengan dukungan *smart cities* dan Industri 4.0 serta pendidikan abad 21, bekerja sama dengan kota dan wilayah sekitarnya, terkoneksi dengan simpul logistik nasional, regional, dan global, untuk menjadikan IKN sebagai superhub ekonomi di kawasan timur Indonesia, nasional, dan regional dan global.
- d. Melindungi dan mengelola lingkungan hidup, serta mengendalikan ruang dan zonasi ekologis di IKN, melalui rehabilitasi dan pemulihan ekosistem yang terdegradasi, mempertahankan dan meningkatkan konservasi ruang hijau, membangun sarana dan prasarana yang mengurangi potensi kerusakan lingkungan, mendukung penerapan sirkular ekonomi, serta pemantauan dan evaluasi berkala (terhadap air, udara, tutupan lahan, tanah, atmosfer dan keanekaragaman hayati) termasuk pendeteksian potensi bencana alam.

K3: Membangun, memindahkan Ibu Kota Negara ke Nusantara, serta mengembangkan IKN**Strategi**

- e. Menyediakan akses layanan kesehatan, pendidikan dan penciptaan lapangan kerja, serta mengembangkan desain perkotaan yang selaras dengan alam, serta inklusif, pluralistik, dengan akses universal, melalui ruang-ruang publik yang mendorong interaksi sosial dan integrasi budaya lokal (etnis, adat, dan agama).
- f. Membangun tata kelola dan manajemen IKN sebagai lembaga khusus otorita, yang terintegrasi secara lintas sektor, lintas wilayah, pusat-daerah, adaptif, kolaboratif, dan partisipatif dalam perencanaan, pembangunan dan pengelolaan ruang, infrastruktur dan layanan publik, serta pemindahan pemerintahan
- g. Mengembangkan promosi dan investasi, serta inovasi dan reformasi pembiayaan perkotaan, untuk pembangunan kawasan perkantoran, permukiman, riset dan pendidikan, layanan kesehatan, kawasan industri, pertanian dan pariwisata di IKN, yang dapat menjadi contoh skema pembiayaan kota baru atau kota besar lainnya
- h. Mempersiapkan hunian, perkantoran, layanan sosial-ekonomi-budaya, fasilitas publik berkualitas bertaraf nasional-internasional, menjadikannya daya tarik IKN sebagai kota layak huni dan berkelas dunia, serta melaksanakan pemindahan ASN, TNI/Polri, dan Perwakilan Negara Asing dan Organisasi Internasional secara bertahap.
- i. Mengembangkan kerjasama regional antara IKN, Kota Balikpapan, Kota Samarinda dan wilayah sekitarnya dalam keterkaitan infrastruktur, ekonomi, sosial, dan lingkungan, melalui infrastruktur hijau, ekonomi hijau dan berkelanjutan, serta pelestarian dan regenerasi lahan, lingkungan, alam dan keanekaragaman hayati, serta ketahanan kota, dengan mengantisipasi potensi peningkatan populasi dan perluasan pembangunan di kawasan.

K4: Mengembangkan Keterkaitan Desa-Kota yang saling menguntungkan**Strategi**

- a. Pengembangan konektivitas infrastruktur jalan, rel, dan transportasi publik yang menghubungkan desa dan kota dalam bentuk koridor logistik dan ekonomi fungsional, untuk memperlancar aliran komoditas pertanian, tenaga kerja, dan layanan antar wilayah.
- b. Pengembangan sistem rantai pasok desa-kota yang efisien, termasuk penguatan infrastruktur logistik pangan dan pusat distribusi agribisnis di kawasan perkotaan untuk menjaga ketahanan pangan wilayah dan stabilitas harga.
- c. Penjaminan pemenuhan Standar Pelayanan Minimal (SPM) dan infrastruktur dasar desa dengan pendekatan integratif antar wilayah dan spasial, agar menjadi layak huni dan produktif untuk mengurangi migrasi ke kota.
- d. Pengembangan desa pintar (*smart village*) melalui digitalisasi layanan publik, integrasi sistem *e-commerce* pertanian, dan penguatan kapasitas UMKM agar berdaya saing di tingkat regional dan nasional.
- e. Penguatan peran pemerintah daerah dalam mengembangkan konsep pembangunan perdesaan-perkotaan terpadu berbasis wilayah fungsional yang tertuang dalam dokumen perencanaan pembangunan dan spasial daerah, serta memperkuat peran pemerintah daerah dalam mendukung skema tata kelola inter-desa dan inter-kota
- f. Mendorong kemitraan antar pemerintah desa dan kota dalam menyusun perencanaan terpadu, penyediaan layanan bersama, dan kolaborasi pembangunan ekonomi wilayah.

K4: Mengembangkan Keterkaitan Desa-Kota yang saling menguntungkan

Strategi

- g. Mendorong integrasi perencanaan spasial dan pembangunan antara kota dan desa melalui penyelarasan RTRW dan RPJMD antarwilayah dalam satu sistem fungsional, untuk menghindari kesenjangan layanan dan ketidakseimbangan pengembangan ruang.
- h. Menata permukiman di wilayah perbatasan kota–desa dan kawasan perdesaan yang mengalami urbanisasi, melalui pengendalian tata ruang, peningkatan layanan dasar, pengelolaan wilayah transisi, dan peningkatan tata kelola dan kapasitas pemerintah desa urban untuk mengelola tantangan perkotaan sebagai bagian dari sistem perkotaan.
- i. Integrasi pembangunan perekonomian perkotaan dengan pusat pertumbuhan skala lokal (kawasan perdesaan, agropolitan dan minapolitan yang berbasis sumber daya lokal untuk mengurangi *push factor* dan *pull-factor* migrasi ke luar desa dan mengurangi tekanan kota, serta menciptakan distribusi penduduk yang lebih seimbang secara fungsional).
- j. Pengembangan sistem pelatihan vokasi dan sertifikasi tenaga kerja yang berbasis permintaan sektor unggulan kota, pembentukan skema jaminan sosial pekerja informal dan harian lintas wilayah, serta forum koordinasi ketenagakerjaan lintas daerah untuk kesesuaian.
- k. Pengembangan infrastruktur logistik terpadu, seperti pembangunan cold storage dan pasar induk agribisnis di wilayah antara, penyusunan kontrak dagang berbasis transparansi harga, penguatan kelembagaan ekonomi petani dan UMKM desa melalui koperasi modern dan BUMDesa Bersama, serta pemanfaatan platform digital pemasaran dan distribusi untuk menjembatani pelaku usaha desa langsung ke pasar urban
- l. Pengembangan mekanisme koordinasi *multi-level governance* dengan skema kelembagaan atau forum koordinasi fungsional wilayah desa–kota, yang memiliki mandat dan kewenangan yang jelas, seperti *Metropolitan Planning Authority*

K5: Pengendalian Pemanfaatan Ruang dan Lahan Kawasan Perkotaan

Strategi

- a. Pengembangan wilayah perkotaan dengan menggunakan konsep kota secara kompak (*compact city*) melalui penerapan pembangunan vertikal dan implementasi TOD yang mengintegrasikan fungsi permukiman, ekonomi, dan transportasi untuk menciptakan efisiensi ruang, mobilitas berkelanjutan, dan kualitas hidup yang tinggi.
- b. Memantapkan pengelolaan pemanfaatan ruang dengan pendekatan zonasi ekologis dan penguatan pengendalian alih fungsi lahan, guna fungsi kawasan perlindungan setempat dan kawasan lindung.
- c. Penerapan mekanisme insentif dan disinsentif serta penegakan hukum yang menjamin efektivitas pengendalian pemanfaatan lahan dan ruang kawasan perkotaan, mencegah penyalahgunaan ruang, melindungi kawasan strategis seperti lahan pertanian pangan, kawasan resapan air dan sempadan DAS, serta memastikan integrasi tata ruang antar fungsi industri, permukiman, dan ekosistem kota secara utuh.
- d. Mengembangkan sistem pengawasan dan pengendalian pemanfaatan ruang berbasis digital melalui peta tematik, geospasial terintegrasi, dan *dashboard* pemantauan guna mempercepat deteksi pelanggaran ruang dan peningkatan kepatuhan tata ruang.
- e. Meningkatkan kapasitas dan peran masyarakat serta pemerintah lokal dalam pengawasan pemanfaatan ruang melalui edukasi publik, pelibatan dalam penyusunan rencana zonasi, dan sistem pelaporan pelanggaran berbasis komunitas.

Misi 2: Mendorong Kota Layak Huni, Inklusif dan Berbudaya

Setiap warga memiliki hak dan peluang yang sama untuk menikmati kehidupan di kota yang layak huni, aman, dan nyaman. Kota yang layak huni mendukung warganya untuk tetap produktif dan memanfaatkan peluang untuk meningkatkan kesejahteraannya. Kota yang inklusif dan berbudaya juga dapat menjamin terciptanya kehidupan masyarakat yang lebih harmonis, tanpa meninggalkan seorang pun.

Untuk mencapai tujuan tersebut, terdapat 6 (enam) kebijakan utama untuk mewujudkan kota yang layak huni, inklusif, dan berbudaya, yaitu:

Kebijakan 6. Membangun Kawasan Permukiman Layak dan Terjangkau Bagi Seluruh Masyarakat

Kebijakan ini bertujuan untuk menjamin setiap warga dapat mengakses sarana dan prasarana dasar permukiman di perkotaan seperti perumahan, jaringan jalan, air minum, sanitasi, persampahan, drainase, listrik, serta sarana pendidikan, kesehatan, peribadatan, perbelanjaan, rekreasi dan olahraga, pelayanan umum dan ruang terbuka hijau, sekaligus mewujudkan lingkungan perkotaan yang bersih, aman, dan sehat, sehingga mampu meningkatkan taraf hidup penduduk kota.

Pembangunan kawasan permukiman perlu mempertimbangkan dua hal utama, yakni kualitas dan keterjangkauan. Kualitas layanan menunjukkan standar teknis tertentu yang harus dipenuhi oleh pemerintah, sesuai besaran dan fungsi kota. Sedangkan keterjangkauan tidak hanya mencakup kemampuan secara finansial (*affordability*), tetapi juga meliputi akses bagi setiap penduduk terhadap prasarana dan sarana permukiman kawasan perkotaan yang layak, termasuk penduduk yang tinggal di kawasan permukiman kumuh dan informal dengan meningkatkan kualitas dan kelayakan hidup mereka. Kawasan perkotaan yang layak juga perlu didukung dengan perilaku masyarakat untuk hidup bersih dan sehat.

Kebijakan 7. Meningkatkan Akses Terhadap Sistem Transportasi dan Mobilitas Perkotaan yang Berkelanjutan Bagi Semua

Kebijakan ini bertujuan untuk menyediakan sistem transportasi dan mobilitas perkotaan yang efisien dan terpadu, ramah lingkungan, aman dan nyaman serta terjangkau bagi semua orang. Sistem ini harus mempertimbangkan integrasi berbagai moda transportasi, kenyamanan dan keamanan, penggunaan teknologi ramah lingkungan dan pengurangan emisi gas rumah kaca, terjangkau dan inklusif termasuk aksesibilitas bagi penyandang disabilitas, lansia, perempuan dan anak, serta layanan yang responsif terhadap kebutuhan masyarakat.

Sistem transportasi dan mobilitas merupakan tulang punggung dari pergerakan penduduk, di dalam kota dan antarkota, dan juga berperan penting dalam logistik dan distribusi barang dan jasa yang dibutuhkan oleh kegiatan perkotaan. Pengembangan sistem transportasi perkotaan harus sesuai dengan besaran dan fungsi kota, dapat memfasilitasi mobilitas aktif penduduk perkotaan dengan berjalan kaki dan bersepeda, namun juga mudah diakses dalam jarak jangkauan ke fasilitas-fasilitas penting, serta menghubungkan kawasan permukiman dengan pusat kegiatan. Sistem transportasi menggunakan pendekatan *Transit Oriented Development* (TOD) sehingga mobilitas penduduk dan pemanfaatan lahan menjadi lebih efisien, dan memanfaatkan teknologi dalam sistem transportasi perkotaan untuk menjamin transportasi yang layak, aman, dan terjangkau bagi semua.

Kebijakan 8. Menyediakan Layanan Sosial Dasar Bagi Seluruh Masyarakat

Kebijakan ini bertujuan untuk memastikan bahwa akses terhadap layanan sosial dasar, seperti pendidikan, kesehatan, serta kependudukan, dapat merata. Indonesia perlu menyiapkan kapasitas sumber daya manusia serta meraih manfaat dari momentum bonus demografi. Kualitas penduduk di usia produktif yang mumpuni dapat mendorong agar Indonesia tidak terjebak pada *Middle Income Trap* (jebakan negara berpendapatan menengah).

Penyediaan layanan sosial dasar ini juga harus memperhatikan kebutuhan khusus kelompok penduduk rentan, termasuk penyandang disabilitas, penduduk miskin, dan penduduk lanjut usia. Memperhatikan bahwa layanan sosial dasar juga perlu mempertimbangkan struktur kependudukan di perkotaan yang dapat

berubah setelah terjadinya bonus demografi, diperlukan administrasi dan tata kelola kependudukan yang terintegrasi. Di samping itu, kualitas dan kuantitas fasilitas pendidikan dan kesehatan juga harus semakin ditingkatkan dan merata untuk semua, termasuk dalam mempersiapkan talenta berkualitas sesuai permintaan lapangan kerja di perkotaan.

Kebijakan 9. Mendorong Peningkatan Kondisi dan Suasana Kehidupan Perkotaan yang Kondusif, Aman dan Tenteram

Kebijakan ini bertujuan untuk menciptakan kondisi perkotaan yang memungkinkan penduduk merasa aman dalam beraktivitas sehari-hari, terutama di ruang-ruang publik di kota. Membangun kota-kota yang aman dan tenteram menjadi bagian dari upaya untuk mewujudkan kota yang lebih layak untuk dihuni bagi semua pihak. Membangun ruang-ruang publik harus mengedepankan keamanan masyarakat, terutama bagi kelompok penduduk rentan. Masyarakat dapat membantu mencegah terjadinya kejahatan dan menciptakan lingkungan yang lebih aman. Namun dibutuhkan strategi yang holistik untuk dapat menangani dan mencegah kejahatan, mencakup pendekatan preventif, represif, dan partisipatif, dengan berbasis komunitas, dan dengan memanfaatkan kemajuan teknologi.

Kebijakan 10. Melindungi dan Melestarikan Warisan Budaya dan Alam di Wilayah Perkotaan

Kebijakan ini bertujuan agar pembangunan kota tetap berakar pada nilai-nilai lokal, sejarah, dan keberlanjutan lingkungan. Berangkat dari semakin lunturnya nilai-nilai kebudayaan lokal di tengah kehidupan perkotaan yang semakin majemuk, maka perlindungan dan pelestarian warisan budaya dan alam serta nilai-nilai budaya perlu dijaga, sekaligus menjaga keutuhan identitas budaya bangsa Indonesia.

Kekayaan warisan budaya dan alam yang dimiliki oleh kota-kota di Indonesia merupakan potensi besar yang dapat mendatangkan manfaat konservasi dan ekonomi, bahkan dapat dikembangkan lebih lanjut menjadi penggerak ekonomi lokal berbasis wisata budaya dan industri kreatif. Upaya untuk melindungi warisan budaya dan alam ini meliputi konservasi dan preservasi terhadap bangunan bersejarah, cagar budaya, maupun keanekaragaman hayati di perkotaan. Kolaborasi lintas pihak penting dalam melestarikan warisan budaya, alam,

dan identitas lokal, termasuk pendidikan formal dan informal yang mendorong adanya muatan kebudayaan dan bahasa lokal dalam kurikulum. Melindungi dan melestarikan warisan budaya dan alam adalah bentuk investasi jangka panjang dalam membangun kota yang berkelanjutan, berkarakter, dan bermartabat.

Kebijakan 11. Mengembangkan Budaya Berkota yang Bertanggung Jawab

Kebijakan ini bertujuan menciptakan masyarakat urban yang beradab, inklusif, partisipatif, serta memiliki rasa kepemilikan dan tanggung jawab terhadap kotanya. Budaya berkota bukan sekadar hidup di kota, tetapi hidup bersama dan membangun kota secara kolektif. Kebijakan ini juga bertujuan untuk membangun keharmonisan penduduk yang tinggal di perkotaan serta memfasilitasi transisi sosial yang dialami oleh penduduk yang bermigrasi dari desa ke kota. Faktor reklasifikasi desa dari kawasan perdesaan menjadi kawasan perkotaan perlu dibarengi dengan adanya transformasi tata dan norma kehidupan masyarakat yang merupakan dimensi sosial dan budaya berkota.

Budaya berkota adalah seperangkat nilai, norma, perilaku, dan praktik hidup yang berkembang di lingkungan perkotaan, yang mencerminkan cara masyarakat berinteraksi, berpartisipasi, dan merawat kota sebagai ruang bersama. Budaya berkota yang bertanggung jawab merupakan suatu bentuk peradaban atau tata cara hidup di kota yang sesuai dengan aturan hukum dan tetap menghormati keberagaman. Dengan sosial budaya yang semakin beragam di perkotaan khususnya metropolitan dan kota-kota besar, perlu menciptakan kepedulian, etika, serta partisipasi dan toleransi, melalui berbagai bentuk edukasi dan kampanye publik mengenai budaya berkota, membangun kebiasaan kegiatan bersama di tingkat lingkungan dan komunitas perkotaan, serta penegakan hukum.

Ke 6 (enam) kebijakan tersebut dijabarkan dalam strategi-strategi yang dapat dilaksanakan di tingkat nasional maupun daerah, yaitu:

K6: Membangun Kawasan Permukiman Layak dan Terjangkau Bagi Seluruh Masyarakat

Strategi

- Perencanaan kawasan permukiman secara terpadu berbasis potensi wilayah dan daya dukung lingkungan, melalui integrasi permukiman dengan infrastruktur dasar dan fasilitas publik, penerapan prinsip *mixed use development*, serta sinkronisasi dengan perencanaan investasi pada tingkat lokal dan regional.
- Perancangan kota inklusif dan penyediaan perumahan layak huni dan terjangkau untuk semua, termasuk rumah bersubsidi dan hunian vertikal, dengan dukungan legalitas tanah dan kolaborasi pemerintah-swasta, serta perlindungan Masyarakat Berpenghasilan Rendah (MBR).
- Penataan permukiman padat dan perbaikan permukiman kumuh dan informal dengan menjamin penyediaan air bersih, sanitasi layak, sistem drainase yang baik, jalan lingkungan, ventilasi yang sehat, pencahayaan memadai, pengelolaan sampah, serta integrasi sistem air minum, sanitasi, drainase, dan akses mobilitas pada skala lingkungan.
- Mengembangkan perilaku hidup bersih dan sehat masyarakat melalui penyediaan ruang terbuka hijau dan terbuka publik, akses air bersih dan sanitasi, fasilitas mobilitas aktif, dan layanan kesehatan primer, yang didukung oleh edukasi publik dan sistem layanan berbasis komunitas.
- Menyediakan fasilitas umum dan fasilitas sosial sesuai dengan Standar Pelayanan Perkotaan serta besaran dan fungsi kota
- Peningkatan akses dan pengelolaan air minum, sanitasi, drainase dan pengelolaan persampahan secara terpadu dan berkelanjutan, dengan pendekatan kawasan dan partisipasi masyarakat dalam menjaga kualitas lingkungan hidup permukiman.
- Peningkatan kapasitas kelembagaan dan fiskal kota-kota dalam penyediaan perumahan layak huni dan terjangkau serta pengelolaan infrastruktur permukiman secara berkelanjutan melalui inovasi pembiayaan, kemitraan multi pihak, dan penguatan tata kelola perkotaan.
- Mengintegrasikan perencanaan kawasan permukiman dengan mitigasi bencana berbasis spasial, termasuk peta risiko bencana, infrastruktur adaptif, dan ketahanan iklim untuk memastikan keberlanjutan permukiman layak di seluruh wilayah.
- Keterpaduan perencanaan dan pembiayaan pembangunan kawasan permukiman di desa urban dengan berbagai sumber pendanaan (*blended-financing*).
- Pengembangan skema bagi-pakai data desa untuk perencanaan dan pemantauan pemenuhan layanan di kawasan permukiman, terutama di desa urban.

K7: Meningkatkan Akses Terhadap Sistem Transportasi dan Mobilitas Perkotaan yang Berkelanjutan Bagi Semua

Strategi

- Menyediakan sarana dan prasarana yang aman, nyaman, dan terintegrasi bagi pejalan kaki dan kendaraan tidak bermotor (*non-motorized vehicle*) melalui desain jalan ramah pengguna rentan dan pengembangan zona bebas kendaraan bermotor untuk menciptakan lingkungan kota yang sehat dan rendah emisi.
- Menyediakan sistem transportasi publik dan prasarana pendukung yang inklusif dan ramah lingkungan, dengan teknologi rendah emisi dan akses universal bagi difabel, lansia, perempuan, dan anak, disesuaikan dengan besaran dan fungsi masing-masing kota.
- Pengembangan sistem angkutan umum multimoda dan antarmoda yang terintegrasi secara spasial dan operasional antar kawasan permukiman dan pusat kegiatan, baik dalam kota maupun antarkota, dengan pendekatan *Transit Oriented Development* (TOD) untuk mendukung efisiensi ruang dan konektivitas mobilitas yang inklusif.

K7: Meningkatkan Akses Terhadap Sistem Transportasi dan Mobilitas Perkotaan yang Berkelanjutan Bagi Semua

Strategi

- d. Penerapan sistem transportasi berbasis teknologi informasi *real-time* seperti pembayaran elektronik, manajemen lalu lintas cerdas, sistem pengawasan CCTV, *platform* mobilitas digital, serta teknologi *Intelligent Transportation System* untuk menciptakan layanan transportasi publik yang efisien, aman, adil, dan nyaman bagi seluruh masyarakat.
- e. Menyusun perencanaan mobilitas terpadu berkelanjutan sebagai landasan perencanaan mobilitas perkotaan.

K8: Menyediakan Layanan Sosial Dasar Bagi Seluruh Masyarakat

Strategi

- a. Peningkatan kualitas pelayanan administrasi kependudukan secara inklusif dan berbasis teknologi informasi, serta memperkuat integrasi tata kelola kependudukan antar level pemerintahan.
- b. Penyediaan perlindungan sosial adaptif yang inklusif, menjangkau seluruh kelompok rentan, dan terintegrasi secara nasional.
- c. Pemenuhan akses pelayanan kesehatan dasar yang merata berbasis pemerataan spasial dan kualitas layanan, serta memperkuat sistem kesehatan yang inklusif.
- d. Pemenuhan penyediaan sekolah, fasilitas, dan layanan pendidikan formal, non-formal, dan informal secara merata, inklusif, dan berkualitas di semua jenjang, dengan memperhatikan kebutuhan kelompok rentan.
- e. Pengembangan ekosistem pendidikan yang mendukung kebutuhan talenta daerah, termasuk riset, penelitian, dan inovasi dalam pembelajaran berbasis teknologi informasi, untuk memperkuat daya saing kota.
- f. Pemanfaatan teknologi informasi dan komunikasi secara inklusif dan merata dalam penyediaan layanan sosial dasar, termasuk pendidikan, kesehatan, dan perlindungan sosial.
- g. Peningkatan kapasitas kelembagaan, fiskal, dan tata kelola kota dalam penyediaan layanan sosial dasar yang inklusif, berkualitas, dan berkelanjutan, melalui inovasi dan kolaborasi multi pihak.
- h. Penyediaan layanan sosial dasar perkotaan yang menjangkau masyarakat di wilayah peri-urban di pinggiran kota termasuk desa-urban, dengan skema layanan desentralisasi dan *mobile service*, yang selama ini masih tertinggal dalam penyediaan layanan dasar.

K9: Mendorong Peningkatan Kondisi dan Suasana Kehidupan Perkotaan yang Kondusif, Aman dan Tenang

Strategi

- a. Pengembangan sistem pencegahan dan penanggulangan kejahatan terpadu berbasis pemanfaatan teknologi keamanan cerdas, dengan kerja sama lintas sektor, penguatan peran aparat, serta partisipasi warga secara aktif dan terstruktur dalam menjaga keamanan lingkungan.
- b. Perencanaan dan penyediaan ruang terbuka publik yang inklusif, ramah anak, perempuan, penyandang disabilitas, lansia, dan kelompok rentan, dengan penerangan yang berkualitas dan aman di jalan, taman, gang dan ruang kota lainnya, untuk mendukung suasana kota yang tenteram.

K9: Mendorong Peningkatan Kondisi dan Suasana Kehidupan Perkotaan yang Kondusif, Aman dan Tenang

Strategi

- c. Pemanfaatan teknologi keamanan cerdas dengan kamera pengawas (CCTV) di ruang publik, area rawan kejahatan dan pusat keramaian, pengintegrasian data kepolisian dan pemerintah kota dalam *platform* pintar, penggunaan sistem peringatan dini (*early warning system*) untuk prediksi dan respon cepat terhadap gangguan keamanan, serta aplikasi pelaporan kejahatan berbasis *smartphone* yang dapat diakses secara luas di seluruh wilayah kota.
- d. Peningkatan kepedulian dan partisipasi warga dalam menjaga keamanan dan ketertiban kota melalui edukasi publik, melalui berbagai platform media, pendidikan hukum sejak usia dini di sekolah, serta penguatan komunitas keamanan lingkungan di berbasis RT/RW secara berkelanjutan dan inklusif.

K10: Melindungi dan Melestarikan Warisan Budaya dan Alam di Wilayah Perkotaan

Strategi

- a. Konservasi dan preservasi warisan budaya dan alam, berupa benda dan bukan benda, dengan penetapan situs budaya dan sejarah sebagai cagar budaya, penyusunan zonasi perlindungan yang detail dalam RTRW/RDTR kota, serta penguatan regulasi larangan perusakan, alih fungsi, atau modifikasi bangunan bersejarah tanpa izin.
- b. Pelestarian warisan alam kota melalui perlindungan kawasan hijau, taman kota, hutan kota, area riparian atau sempadan sungai dan anak sungai dan keanekaragaman hayatinya, serta integrasi elemen alam lokal dalam desain tata kota berbasis prinsip solusi berbasis alam (*nature-based solutions*) untuk meningkatkan ketahanan iklim dan kualitas lingkungan perkotaan.
- c. Mengintegrasikan konservasi warisan budaya dan alam, termasuk mengintegrasikan ekonomi kreatif dan UMKM, untuk pengembangan pariwisata kota, melalui pelatihan dan pemberdayaan kapasitas pelaku lokal, penyusunan paket wisata budaya dan alam yang inklusif, serta promosi digital untuk meningkatkan manfaat ekonomi langsung bagi masyarakat sekitar.
- d. Pengembangan pusat seni dan budaya lokal, galeri, serta ruang pertunjukan rakyat yang inklusif, pelaksanaan kegiatan budaya rutin seperti festival tradisional dan pasar budaya, serta penguatan pendidikan budaya, bahasa, pengetahuan, dan seni tradisional lokal di sekolah formal, informal dan komunitas lokal.
- e. Promosi arsitektur lokal dalam pembangunan infrastruktur dan fasilitas umum, pengembangan desain kota yang mencerminkan identitas lokal, serta rehabilitasi permukiman tradisional agar tetap layak huni, hemat energi, ramah lingkungan, dan representatif budaya lokal.
- f. Pengembangan komunitas perlindungan dan pelestarian budaya serta pelibatan aktif masyarakat adat, budayawan, dan komunitas lokal sejak tahap perencanaan, pengelolaan, hingga pemanfaatan ruang kota.
- g. Pengembangan mekanisme insentif dan disinsentif untuk mendorong pelestarian bangunan bersejarah kota, termasuk dukungan kepada pemilik bangunan cagar budaya, UMKM berbasis warisan budaya dan pewaris tradisi seni dan kerajinan lokal.
- h. Pendokumentasian digital warisan budaya dan sejarah lokal untuk pendidikan dan promosi pariwisata, serta pengembangan peta budaya interaktif berbasis teknologi informasi untuk wisata edukatif.
- i. Pengintegrasian konservasi warisan budaya dan alam dengan pengembangan pariwisata berbasis komunitas, melalui pelatihan kapasitas pelaku lokal, penyusunan paket wisata budaya yang inklusif, dan promosi digital untuk meningkatkan manfaat ekonomi langsung bagi masyarakat sekitar.

K11: Mengembangkan Budaya Berkota yang Bertanggung Jawab**Strategi**

- Membangun toleransi dan budaya hidup berdampingan antaragama, suku, dan kelompok sosial, melalui penyediaan ruang publik yang inklusif, aman, dan adil secara merata untuk semua kelompok, serta penyelenggaraan kegiatan lintas komunitas untuk memperkuat solidaritas warga kota dan rasa memiliki terhadap kota.
- Membangun norma dan etika dalam ruang bersama (lalu lintas, taman, transportasi dan layanan publik) secara berkelanjutan, membiasakan teguran sosial atau sanksi terhadap perilaku yang merusak kehidupan bersama (vandalisme, ketidaktertiban), serta menumbuhkan sikap empati antarwarga, termasuk kepada kelompok rentan.
- Mengembangkan kepedulian kolektif warga terhadap pentingnya ruang hijau, transportasi publik, dan energi bersih, mengurangi sampah dan polusi secara kolektif, serta membangun gerakan warga dalam urban farming, penghijauan, dan daur ulang berbasis komunitas.
- Integrasi pendidikan budaya berkota sejak dini dalam kurikulum sekolah dan kegiatan warga, serta kampanye publik di berbagai platform media tentang etika di ruang publik, kepedulian terhadap lingkungan, toleransi dan kegotongroyongan.
- Mendorong partisipasi aktif warga dalam perencanaan dan pengelolaan kota secara inklusif dan berkelanjutan, memfasilitasi forum warga, musyawarah kota, pengembangan aplikasi digital pengaduan masyarakat yang responsif, serta penguatan pengawasan berbasis komunitas untuk menegakkan nilai-nilai budaya berkota.
- Mendorong peran inisiatif, inovasi, dan kreativitas warga sebagai *co-creator* pembangunan kota, memperkuat peran pemerintah sebagai fasilitator dan penghubung multi pihak, serta mendorong kolaborasi lintas sektor pemerintah, swasta, komunitas, dan akademisi dalam membangun budaya berkota.

Misi 3: Mendorong Kota yang Maju dan Menyejahterakan

Kota yang maju dan menyejahterakan dan berkelanjutan seyogyanya adalah kota yang produktif secara ekonomi, inklusif, berkeadilan, serta mampu menyediakan lapangan kerja yang layak tanpa merusak lingkungan atau meninggalkan kelompok rentan. Kota sebagai pusat pertumbuhan ekonomi merupakan tempat bagi penduduk kota maupun daerah sekitarnya termasuk perdesaan untuk mencari peluang penghidupan yang lebih baik. Kota-kota besar dan metropolitan dapat menjadi pusat pertumbuhan ekonomi dalam lingkup regional dan global sebagai peluang untuk menyejahterakan penduduk perkotaan. Kota sebagai pusat pertumbuhan juga diharapkan dapat mendorong pemerataan di luar Jawa.

Target pertumbuhan ekonomi sebesar 6% (skenario moderat) dan 7% (skenario optimis) memberi gambaran bahwa kebijakan-kebijakan yang dapat mendorong investasi masuk merupakan kunci utama dalam pengembangan perkotaan nasional yang sesuai

dengan visi tahun 2045. Intervensi per pulau menjadi pertimbangan penting karena sasaran dari pembangunan ekonomi perkotaan diharapkan tidak hanya mendorong pertumbuhan tapi juga mencapai pemerataan antara Jawa dan Luar Jawa.

Pertumbuhan ekonomi yang secara substansial bisa lebih merata perlu lebih ekspansif di perkotaan di pulau-pulau di luar Jawa atau Kawasan Indonesia Timur seperti di Kalimantan, Sulawesi, Bali, NTT, NTB, Maluku dan Papua, atau lebih selektif dan fokus pada target peningkatan teknologi dan inovasi di Kawasan Indonesia Barat yang sudah jauh lebih maju. Namun demikian, keberhasilan kebijakan ini akan sangat tergantung kepada kapasitas pemerintah daerah dalam memanfaatkan potensi ekonomi lokal untuk sebesar-besarnya kesejahteraan masyarakat.

Pembangunan perkotaan pada Misi ini menitikberatkan pada peningkatan produktivitas dan pertumbuhan ekonomi kota, yang dapat menyediakan lapangan kerja dan mendorong pemerataan. Untuk itu, kebijakan di Misi 3 ini dilakukan dengan 3 (tiga) strategi utama, yaitu: (I) Mendorong transformasi ekonomi nasional dengan

penguatan peran perkotaan sebagai pusat pertumbuhan ekonomi yang produktif, dan berkualitas; (II) Mendorong penciptaan kondisi dan ruang kota yang kondusif bagi tumbuhnya usaha dan investasi; dan (III) Mendorong pemberdayaan sektor ekonomi informal perkotaan.

Kebijakan 12. **Mendorong Transformasi Ekonomi Nasional dengan Penguatan Peran Perkotaan sebagai Pusat Pertumbuhan Ekonomi yang Produktif, Inklusif dan Berkelanjutan**

Kebijakan ini bertujuan untuk mengambil manfaat dari peran kota sebagai pusat konsentrasi kegiatan ekonomi, terutama untuk sebesar-besarnya peningkatan kesejahteraan masyarakat. Kebijakan ini dilatarbelakangi oleh pertumbuhan ekonomi kota yang belum optimal dan inklusif. Pertumbuhan ekonomi nasional yang ditargetkan dalam skenario pengembangan perkotaan yang optimis sebesar 7% diharapkan dapat didukung oleh peran perkotaan sebagai pusat pertumbuhan. Namun demikian, kebijakan yang dikembangkan tidak bisa hanya memperlakukan ekonomi wilayah secara merata, namun justru didorong agar lebih menyesuaikan dengan tren pemerataan dan kebutuhan investasi yang lebih solid secara nasional. Kebijakan peningkatan produktivitas ekonomi, lapangan kerja dan peluang penghidupan diharapkan dapat dituangkan ke dalam strategi yang dapat mengarahkan pemerataan, tidak terlalu Jawa sentris dan memfasilitasi produktivitas sektor-sektor industri yang sudah ada, tapi justru diharapkan dapat memfasilitasi pertumbuhan sektor-sektor industri, perdagangan, dan jasa-jasa yang baru dan inovatif di perkotaan di Indonesia Timur.

Kebijakan dalam mendorong produktivitas dan pertumbuhan perkotaan di Indonesia Timur, utamanya perkotaan Wilayah Metropolitan Makassar (Mamminasata), Wilayah Metropolitan Manado (Bimindo), dan Wilayah Metropolitan Banjarmasin (Banjarbakula), untuk menemukan keunggulan komparatif kota-kota dengan sektor-sektor utamanya agar lebih berdaya saing dan menjadi akselerator produktivitas keseluruhan di wilayah timur. Hal ini juga sejalan dengan pembangunan Ibu Kota Nusantara di provinsi Kalimantan Timur sebagai bagian dari kebijakan pemerataan pertumbuhan ekonomi. Meskipun bukan sektor pertambangan, namun sektor-sektor sekunder yang membuka lapangan kerja besar dan mengakselerasi pertumbuhan regional dengan cepat, adalah sektor industri, pariwisata, perdagangan dan konstruksi, dapat

dikembangkan keunggulannya melalui fasilitasi kawasan industri strategis, penyediaan infrastruktur pendukung, dan sistem logistik yang lebih inovatif.

Kebijakan mendukung pertumbuhan ekonomi di Jawa yang tetap dikelola secara seimbang, tidak dorong untuk berkembang secara masif. Strategi pertumbuhan di Indonesia Barat khususnya di Pulau Jawa adalah dengan mendorong sektor-sektor unggulan baru dari rumpun sektor jasa dan teknologi, termasuk komunikasi dan informatika, jasa kesehatan dan pendidikan, serta jasa keuangan, dapat berkembang menjadi sektor unggulan baru yang mendorong keunggulan komparatif nasional pada level global.

Implikasi dari pertumbuhan ekonomi sebagaimana diskenariokan dalam pengembangan perkotaan yang optimis di 2045 tentu akan menghadirkan lapangan-lapangan pekerjaan baru. Bagi Indonesia Timur, lapangan-lapangan pekerjaan di sektor industri dan perdagangan serta pariwisata akan berkembang pesat, sedangkan di Indonesia Barat, lapangan pekerjaan seperti industri kreatif, *software*, jasa digital, dan lain-lain akan berkembang. Atas pertimbangan tersebut, maka dalam hal peningkatan produktivitas ekonomi, kota-kota perlu untuk juga disiapkan mengembangkan potensi ekonomi lokal dan kapasitas tenaga kerjanya yang sesuai dengan dinamika, termasuk potensi usaha rintisan (*start-up*), sebagai daya tarik pengembangan kota.

Mengantisipasi tantangan perkotaan masa depan, selain mengembangkan keunikan yang dimiliki oleh masing-masing kota, maka untuk dapat menciptakan lapangan kerja yang layak dan kompetitif, strategi pengembangan kesempatan kerja harus sudah berbasis perkembangan teknologi digital, teknologi industri, serta ramah lingkungan dan berkelanjutan, sehingga kapasitas dan kemampuan pekerja harus dapat disesuaikan dengan perkembangan dinamika tersebut.

Kebijakan 13. **Mendorong Penciptaan Kondisi dan Ruang Kota Yang Kondusif Bagi Tumbuhnya Usaha dan Investasi**

Untuk meningkatkan kota yang kondusif untuk berusaha dan berinvestasi, dibutuhkan strategi lintas sektor yang menyasar pada kemudahan berusaha, kepastian hukum, daya saing ekonomi, dan kualitas infrastruktur serta kualitas sumber daya manusia. Kebijakan investasi untuk menghadirkan investasi baru, lapangan pekerjaan baru,

dan menggerakkan perekonomian, masih menghadapi tantangan: (1) keterbatasan ruang dan lahan kota dengan persaingan antara fungsi hunian, komersial, dan ruang terbuka khususnya di perkotaan Indonesia Barat, serta infrastruktur dasar dan konektivitas yang belum optimal khususnya di perkotaan Indonesia Timur, (2) Iklim regulasi dan tata kelola yang belum efisien, serta data dan informasi yang tidak tersedia atau tidak terbuka, menjadikan perkotaan belum kondusif untuk berinvestasi, serta (3) semakin meningkatnya jumlah tenaga kerja usia produktif sementara kualitas SDM dan rendahnya daya saing serta minimnya lembaga pendidikan vokasi dan pelatihan profesional di dalam kota. Ke depan pun perkotaan harus menghadapi persaingan antarkota dan antar negara, sehingga harus berinovasi untuk menarik modal dan talenta global, mendiversifikasi sektor-sektor ekonominya untuk tidak tergantung, serta mengintegrasikan upaya pengurangan risiko lingkungan dan membangun ketahanan kota.

Strategi peningkatan kemudahan izin berusaha difokuskan pada upaya lebih selektif dalam membagi peran daerah sebagai lahan investasi. Dengan demikian, strategi perkotaan menuju tahun 2045 ini pemerintah pusat diharapkan dapat menjadi manajer yang lebih strategis dan kuat dalam mengelola aliran investasi. Indonesia Timur lebih dibebaskan untuk kegiatan industri berat dan manufaktur, sedangkan Indonesia Barat lebih dikendalikan untuk kegiatan-kegiatan pionir yang lebih hijau dan berkelanjutan. Selanjutnya, dukungan pembangunan infrastruktur perkotaan, sarana, prasarana dan fasilitas yang kompetitif akan menyesuaikan dengan langkah strategis tersebut. Kebijakan ini bertujuan untuk menarik dan menjaring investasi sebesar-besarnya untuk pembangunan kota, dengan membangun daya saing kota-kota dalam menarik investasi, sehingga kota-kota mulai berinovasi untuk meningkatkan iklim usaha dan investasi. Langkah strategis ini pada akhirnya merupakan salah satu strategi dalam mengembangkan kota-kota di Indonesia yang kompetitif di tingkat regional dan global, yang kondisinya selama ini masih tertinggal dengan kota-kota di negara tetangga, seperti Vietnam, Thailand, dan Filipina, sebagai kota tujuan investasi.

Fokus di Indonesia Timur adalah pengembangan infrastruktur, tata ruang yang ramah investasi, dan konektivitas antar wilayah, guna meningkatkan daya tarik investasi. Hal ini juga sejalan dengan potensi pengembangan IKN yang akan dilakukan di Indonesia Timur serta sejumlah tren pembangunan yang mulai

masif dilakukan di Papua, Maluku, dan Sulawesi. Investasi progresif di Indonesia Timur diharapkan dapat menjadi pelaku pemerataan sekaligus pendukung baru pertumbuhan ekonomi yang menghantarkan pada kemajuan yang substantif.

Fokus kebijakan investasi di Indonesia Barat adalah untuk mulai secara lebih ketat menerapkan prinsip Ekonomi Hijau, Biru dan Sirkular. Kerangka pengendalian lingkungan melalui instrumen investasi yang ramah lingkungan seperti ESG (*Environmental Social and Governance*), Investasi Hijau, dan sejenisnya didorong untuk berkembang di perkotaan di Wilayah Barat. Kebijakan investasi untuk transisi energi dan terbarukan juga diharapkan bisa mulai diarahkan untuk mengisi lahan-lahan baru di Sumatera dan Jawa yang sudah lebih lengkap secara infrastruktur jalan, listrik, dan air. Kebijakan investasi hijau dan berkelanjutan di perkotaan di Jawa dan Sumatera (Indonesia Barat) diharapkan dapat menjadi pendukung utama dalam mempromosikan Indonesia sebagai pemain baru dalam pembangunan berkelanjutan di masa depan.

Kebijakan 14. Mendorong Pemberdayaan Ekonomi Informal Perkotaan

Kebijakan ini bertujuan untuk meningkatkan kesejahteraan para pelaku sektor ekonomi informal, sehingga dapat berkontribusi pada peningkatan ekonomi kota. Membangun dan mengembangkan ekonomi informal di perkotaan sangat penting untuk menciptakan keadilan sosial, inklusi ekonomi, dan kota berkelanjutan, mengingat ekonomi informal merupakan sumber penghidupan utama bagi sekitar 74,08 juta tenaga kerja perkotaan, yaitu 57,27% di antaranya merupakan MBR, namun pendapatannya relatif lebih rendah daripada sektor formal, menghadapi ketidakpastian hukum dan ketidakberlanjutan pelaku usaha.

Keberadaan sektor informal ini perlu ditata dalam kebijakan yang terintegrasi lintas sektor, sehingga tidak hanya sektor ini dapat lebih terlindungi, tetapi juga dapat berdaya. Kebijakan fasilitasi sektor informal meliputi pengakuan, perlindungan, ruang yang layak dan akses untuk kemitraan dan pembiayaan untuk berkembang bagi pelaku ekonomi di sektor tersebut, sehingga mereka memiliki kesejahteraan yang lebih baik. Pengembangan ekonomi informal yang berdaya dan inklusif di perkotaan yang berkelanjutan, akan mengurangi kemiskinan dan

pengangguran perkotaan, meningkatkan ketahanan ekonomi lokal, mendorong konsumsi lokal dan sirkulasi ekonomi kota, serta mewujudkan keadilan sosial dan integrasi sosial di wilayah perkotaan.

Dalam rangka mewujudkan kota yang maju dan menyejahterakan, yang sesuai dengan Misi 3, maka ketiga kebijakan di atas perlu dijabarkan secara lebih lanjut dalam bentuk strategi-strategi yang dapat dilaksanakan pada tingkat nasional dan daerah.

K12: Mendorong transformasi ekonomi nasional dengan penguatan peran perkotaan sebagai pusat pertumbuhan ekonomi yang produktif dan berkualitas

Strategi

- a. Mengembangkan daya saing kota berbasis potensi wilayah, melalui peningkatan kualitas infrastruktur ekonomi (seperti air, transportasi, energi, teknologi, informasi, dan komunikasi) yang merata, inklusif bagi masyarakat dan mendukung iklim investasi, mencakup penguatan, konektivitas kota-desa, pengembangan *blue connectivity* serta pembangunan pusat distribusi dan logistik regional yang mendukung integrasi ekonomi wilayah.
- b. Mendorong transformasi ekonomi kota menuju *smart economy*, yang inklusif dengan memanfaatkan potensi ekonomi lokal melalui pengembangan sistem informasi ekonomi berbasis data, peningkatan akses teknologi digital (literasi digital), serta pengembangan ekosistem *e-commerce*, dan pemberdayaan UMKM dan pelaku informal melalui platform digital lokal.
- c. Mendorong penciptaan lapangan kerja yang inklusif dan berkelanjutan di sektor-sektor ekonomi ramah lingkungan (*green jobs*) dan digitalisasi (*digital jobs*), seperti energi terbarukan, industri kreatif, transportasi berkelanjutan, serta pertanian perkotaan yang mendukung ketahanan pangan, terutama untuk kota-kota dengan pertumbuhan tinggi.
- d. Mengembangkan keterampilan dan pendidikan tenaga kerja perkotaan yang adaptif, kompetitif, dan inovatif melalui pelatihan keterampilan hijau (*green skills*) dan peningkatan literasi digital.
- e. Pengembangan klaster industri dan manufaktur pada kawasan perkotaan di Kawasan Timur Indonesia dan pengembangan klaster inovasi bisnis dan teknologi digital pada kawasan perkotaan di Kawasan Barat Indonesia.
- f. Mengembangkan dan mendorong pertumbuhan ekonomi lokal yang inklusif, melalui penyediaan ruang usaha untuk UMKM dan koperasi, industri kreatif, kuliner dan industri kecil lainnya, serta pasar tradisional
- g. Membangun keterkaitan industri kecil dan besar, serta jasa dan perdagangan di perkotaan, dengan klaster industri dan manufaktur di perkotaan Kawasan Timur Indonesia, dan dengan klaster inovasi bisnis dan teknologi digital di perkotaan Kawasan Barat Indonesia.
- h. Mengembangkan dan mengelola kawasan-kawasan pertanian perkotaan (*urban farming*), kawasan industri agro terkait pengolahan pangan, serta merevitalisasi kawasan bekas industri khususnya pertambangan atau perkebunan yang mengintegrasikan pemulihan kualitas lingkungan dan tanah tercemar yang diakibatkan kegiatan industri.
- i. Pengembangan kota-kota serta penataan ruang ekonomi berbasis klaster unggulan ekonomi daerah dengan *city branding* yang mendorong percepatan investasi pertumbuhan ekonomi kota-kota di luar Jawa dan didukung dengan jaminan kepastian hukum dan kemudahan sistem perizinan untuk menarik investasi masuk.
- j. Membangun kolaborasi aktif pentahelix (pemerintah, akademisi, pelaku usaha, komunitas, dan media) melalui platform digital pentahelix, dan, dengan dukungan pemberian insentif bagi industri yang menerapkan *circular economy* serta mendorong harmonisasi kewenangan dan kolaborasi pembiayaan antara pemerintah pusat dan daerah (*multi-level governance*) untuk mendukung transformasi ekonomi berkelanjutan.

K13: Penciptaan Kondisi dan Ruang Kota yang Kondusif Bagi Tumbuh dan Berkembangnya Usaha dan Investasi

Strategi

- Membangun infrastruktur ekonomi untuk mendukung integrasi kawasan industri dan pusat perdagangan, dengan peningkatan konektivitas transportasi logistik antarkota dan pelabuhan dan akses digital dan energi.
- Membangun ekosistem UMKM dan startup, dengan mengembangkan inkubator/akselerator bisnis, kemudahan akses pembiayaan, serta pelatihan kewirausahaan dan transformasi digital UMKM
- Mengembangkan ekosistem ekonomi kreatif melalui penyediaan ruang kreatif kolaboratif, pelibatan komunitas, dan dengan mendorong inovasi teknologi serta mengintegrasikan prinsip keberlanjutan dalam model bisnis sirkular
- Mendorong penerapan skema investasi hijau dan biru melalui pendanaan inovatif (*green bonds*, *carbon credits*, atau skema PPP hijau, *blue finance*, *ocean/climate bonds* dan kolaborasi dengan lembaga internasional) untuk mendukung investasi pada infrastruktur kota yang rendah karbon dan adaptif terhadap perubahan iklim.
- Menyediakan layanan investasi terpadu *One-Stop Investment Center* berbasis digital, dan memperkuat strategi pencitraan kota (promosi investasi) dalam forum-forum bisnis nasional dan internasional.
- Menyederhanakan regulasi dan proses perizinan melalui digitalisasi sistem perizinan nasional yang terintegrasi, disertai harmonisasi aturan pusat-daerah, dan dengan memberikan insentif fiskal dan non-fiskal bagi pelaku usaha di sektor strategis dan menerapkan prinsip *circular economy*.
- Mewujudkan ekosistem kota yang kondusif untuk berinvestasi melalui jaminan kepastian hukum, penegakan hukum yang adil, tata kelola kota yang transparan dan jaminan stabilitas sosial dan lingkungan yang berkelanjutan.

K14: Pemberdayaan Ekonomi Informal Perkotaan

Strategi

- Mengembangkan strategi penanganan dan pembinaan sektor informal yang terpadu
- Pemberian legalitas usaha sederhana (misalnya izin usaha mikro, kartu pelaku usaha), pendataan pelaku ekonomi informal sistematis secara digital.
- Menyediakan zona khusus atau kawasan resmi ekonomi informal (ruang usaha) yang strategis, aman dan tertata, serta terintegrasi dengan infrastruktur dan akses terhadap air bersih, sanitasi, tempat penyimpanan, dan listrik, serta terintegrasi TOD (jaringan transportasi umum dan zona pejalan kaki) yang mendukung aktivitas ekonomi informal secara inklusif.
- Mengintegrasikan sektor informal dengan rantai nilai formal melalui kemitraan bisnis dan pemberdayaan ekonomi berbasis komunitas, dan dukungan promosi dan distribusi melalui event kota, festival, dan koperasi kolektif
- Peningkatan kapasitas pelaku ekonomi informal melalui pelatihan kewirausahaan, manajemen usaha, dan pengembangan produk, pelatihan e-commerce, pemasaran melalui media sosial marketing, dan transaksi digital, dengan melibatkan perguruan tinggi dan LSM, dan komunitas dalam program pendampingan serta penguatan kapasitas secara berkelanjutan.
- Menyediakan akses pembiayaan bagi pelaku ekonomi informal melalui program kredit mikro/ultra mikro, skema koperasi atau BUMD, serta mendorong peningkatan literasi keuangan dan pelatihan pengelolaan usaha dengan memanfaatkan teknologi digital untuk mendukung keberlanjutan usaha kecil
- Menyediakan tata ruang kota yang inklusif dan sistem perlindungan hukum untuk pelaku ekonomi informal, termasuk mekanisme aduan dan mediasi.

Misi 4: Mendorong Kota yang Hijau dan Tangguh

Pembangunan kota yang tidak terencana dengan baik seringkali berdampak buruk bagi kualitas lingkungan perkotaan. Menjadi kota yang hijau dan tangguh bertujuan meningkatkan kualitas hidup warga kota dan melindungi serta memulihkan ekosistem perkotaan. Sebagai perkotaan di negara kepulauan yang memiliki garis pantai panjang dan berlokasi pada *Pacific Ring of Fire*, tidak lepas dari ancaman bencana alam dan dampak perubahan iklim. Menjadi kota tangguh dan berketahanan untuk mengurangi risiko dan dampak dari bencana alam dan dampak perubahan iklim, serta menjadikan kota berketahanan, adaptasi dan mitigasi harus menjadi bagian yang tidak terpisahkan dalam kebijakan ini. Perkotaan yang hijau juga menjadi prekondisi untuk transformasi ekonomi perkotaan berkelanjutan dengan mengintegrasikan teknologi untuk meningkatkan efisiensi layanan kota.

Untuk itu, perwujudan Misi 4. Mendorong Kota Yang Hijau dan Tangguh dilaksanakan melalui 3 (tiga) kebijakan utama, yaitu: (15) Menjaga kualitas lingkungan perkotaan berkelanjutan; (16) Mendorong pelaksanaan pembangunan rendah karbon; dan (17) Mendorong pelaksanaan pembangunan berketahanan iklim dan tangguh bencana.

Kebijakan 15: Menjaga Kualitas Lingkungan Perkotaan Berkelanjutan

Kebijakan ini bertujuan untuk menjaga daya dukung dan daya tampung lingkungan hidup serta kualitas lingkungan kota, dan mendorong pembangunan berwawasan lingkungan. Pembangunan kota yang tidak terkendali menurunkan daya dukung dan daya tampung lingkungan hidup, kualitas lingkungan hidup, dan pada akhirnya menurunkan kualitas hidup di perkotaan.

Dengan menurunnya daya dukung dan daya tampung air khususnya di Jawa, dan kelangkaannya di Indonesia Timur, penyediaan air bersih di perkotaan dan pengelolaan sumber daya air perlu terintegrasi dengan pengelolaan Daerah Aliran Sungai (DAS) secara terpadu, dan pengembangan inovasi penyediaan sumber air baku berkelanjutan perlu dilakukan untuk meningkatkan daya dukung dan daya tampung air perkotaan. Pengelolaan DAS secara terpadu harus dilakukan kota-kota berkolaborasi dengan daerah penyangganya untuk menjaga keberlanjutan sumber air baku. Di sisi lain,

kota-kota yang mengalami penurunan dan kelangkaan sumber daya air harus berinovasi dengan mengandalkan kemajuan IPTEK dalam penyediaan alternatif sumber air baku untuk ketahanan air yang tidak merusak lingkungan dan menghindari pengambilan air tanah berlebihan.

Pembangunan kota yang berkelanjutan adalah kota yang tidak mengeksploitasi sumber daya alam secara berlebihan. Oleh karenanya, dibutuhkan intervensi terkait pemanfaatan sumber daya alam yang menerapkan prinsip pembangunan berkelanjutan. Dalam hal ini, pembangunan kota harus dapat menjaga baku mutu kualitas air, tanah, dan udara perkotaan. Pengembangan sistem pengelolaan sampah dan limbah berkelanjutan harus dilakukan pada semua kota. Tataan kehidupan kota yang berorientasi pada perlindungan lingkungan juga diperlukan. Upaya ini dapat dilakukan dengan meningkatkan kesadaran masyarakat untuk melestarikan lingkungan dan mencegah pencemaran.

Kebijakan 16: Mendorong Pelaksanaan Pembangunan Rendah Karbon

Kebijakan ini bertujuan untuk mempertahankan pertumbuhan ekonomi dan sosial melalui aktivitas dengan emisi Gas Rumah Kaca (GRK) dan intensitas emisi GRK yang rendah serta mengurangi penggunaan sumber daya alam. Kebijakan ini selaras dengan *Long-Term Strategy for Low Carbon and Climate Resilience* (LTS-LCCR) 2050 untuk mencapai puncak emisi GRK nasional pada tahun 2030, dengan *net sink* pada sektor kehutanan dan penggunaan lahan, dan untuk maju lebih jauh menuju emisi *net-zero* pada tahun 2060 atau lebih cepat.

Sektor energi sangat penting untuk mencapai *net-zero* saat perkotaan di Indonesia berkembang dan pendapatan meningkat, karena permintaan energi meningkat dengan cepat. Kota-kota perlu didorong menerapkan efisiensi energi dan pemanfaatan energi terbarukan, menerapkan *circular economy* dalam proses produksi di industri, pengendalian *food loss and waste* dalam sistem pangan perkotaan. Pemulihan ekosistem perkotaan yang rendah emisi diharapkan juga dapat dilaksanakan secara berkelanjutan melalui ruang terbuka hijau yang dapat bermanfaat menyeimbangkan iklim mikro, menyerap karbon, melestarikan keanekaragaman hayati perkotaan, bahkan dapat mendukung ketahanan pangan perkotaan melalui *urban farming*. Pemulihan ekosistem melalui restorasi lahan gambut dan mangrove

juga akan berkontribusi besar dalam penyerapan karbon di kota-kota yang mempunyai karakteristik ekosistem tersebut.

Sehubungan dengan hal itu, maka pengembangan pembiayaan hijau dan perdagangan karbon sudah dapat lebih dimanfaatkan secara luas untuk mengurangi emisi karbon, meningkatkan efisiensi energi, menciptakan peluang untuk berinvestasi dalam proyek-proyek berkelanjutan dan rendah emisi, serta meningkatkan peran serta para pelaku usaha dan masyarakat yang menerapkan pembangunan rendah karbon.

Kebijakan 17: Mendorong Pelaksanaan Pembangunan Berketahanan Iklim dan Tangguh Bencana

Kebijakan ini bertujuan untuk meningkatkan kapasitas ketahanan dan kesiapsiagaan kota dalam menghadapi risiko bencana dan dampak perubahan iklim. Kebijakan ini untuk merespons pembangunan kota-kota di Indonesia yang umumnya berkembang pada kawasan yang rawan akan bencana, termasuk seperti kota-kota yang terletak di *ring of fire* dan kota-kota pesisir, serta merespons kota-kota yang rentan terhadap dampak dan pemanasan global.

Kota-kota yang rentan terhadap dampak dari perubahan iklim dan risiko bencana harus mengambil langkah serius dalam adaptasi dan mitigasi serta membangun ketangguhan kota. Upaya peningkatan kapasitas kota tersebut dilakukan dengan menyiapkan strategi ketahanan kota dengan memperhatikan aspek inklusivitas (kesetaraan gender, penyandang disabilitas, anak-anak, lansia, dan kelompok rentan lainnya), dan memperhatikan kelestarian ekosistem melalui solusi berbasis alam.

Walaupun tidak secara langsung, perubahan iklim berdampak terhadap kota-kota yang memiliki kerentanan tinggi terhadap penyebaran penyakit berskala besar, seperti pandemi atau yang diakibatkan oleh satwa, diakibatkan peningkatan panas bumi, serta yang diakibatkan oleh pencemaran sumber air bersih dan gangguan rantai pangan, yang meningkatkan risiko kesehatan masyarakat. Pengembangan sistem yang sistematis, berkelanjutan dan komprehensif sangat diperlukan, terutama bagi kota-kota dengan permukiman yang padat, mempunyai mobilitas tinggi dan terkoneksi secara global, untuk dapat mengendalikan dan menanggulangi penyakit secara efektif dan efisien.

Selain kesehatan, perubahan iklim dan bencana alam juga memberikan dampak pada penghidupan masyarakat yaitu kehilangan mata pencaharian dan pendapatan, terutama masyarakat dengan mata pencaharian yang bergantung pada alam (petani dan nelayan), sehingga perlindungan sosial diperlukan bagi masyarakat yang terdampak.

Perkotaan perlu meningkatkan kesiapsiagaan dalam menghadapi pandemi serupa di masa datang melalui peningkatan ketahanan ekonomi, sosial, lingkungan dan kelembagaan untuk merespons berbagai guncangan khususnya kesiapsiagaan dan rencana tanggap darurat bagi masyarakat rentan. Kota-kota bersama seluruh masyarakat perkotaan perlu meningkatkan kesiapsiagaan dan kesiapan kelembagaan penanganan bencana sesuai risiko setiap kota dan mekanisme penanganan darurat saat bencana terjadi.

K15: Menjaga kualitas lingkungan perkotaan berkelanjutan

Strategi

- a. Melakukan pemetaan wilayah dan peningkatan luasan taman kota, hutan kota, dan jalur hijau termasuk pemanfaatan lahan tak produktif untuk penghijauan dan kebun komunitas, serta menerapkan regulasi ketat untuk pembangunan ruang terbuka hijau (RTH) yang inklusif
- b. Pengelolaan Daerah Aliran Sungai (DAS) yang terpadu dan holistik, optimalisasi penggunaan air daur ulang untuk menunjang reboisasi, rehabilitasi lahan, perlindungan dan pelestarian sumber daya air, bekerja sama kota dengan wilayah sekitar dari hulu hingga hilir DAS
- c. Pengembangan inovasi teknologi sistem distribusi air yang efisien dan perluasan jaringan distribusi air bersih kawasan perkotaan untuk penyediaan alternatif sumber air baku yang berkelanjutan
- d. Membangun sistem drainase berwawasan lingkungan dan mendorong pemanfaatan air hujan dan daur ulang melalui penggunaan kembali air, dengan menerapkan program konservasi dan meningkatkan fasilitas pengolahan air.
- e. Meningkatkan pemilahan dan pengolahan sampah dari rumah tangga dan komersial, mengembangkan sistem daur ulang sampah, dan membangun fasilitas pengolahan sampah modern domestik yang berkelanjutan
- f. Mengatur emisi karbon kendaraan untuk mengendalikan pencemaran dan polusi dengan mengembangkan sistem transportasi rendah emisi terintegrasi, serta memanfaatkan energi terbarukan yang mandiri
- g. Melakukan pengelolaan dan pemantauan kualitas air baku, air minum, dan air limbah, kualitas tanah, dan kualitas udara dan emisi di perkotaan dengan mengadopsi teknologi terbarukan agar memenuhi standar yang telah ditetapkan oleh pemerintah atau lembaga yang berwenang serta membuat kebijakan dan regulasi yang ketat dalam mencegah terjadinya pencemaran lingkungan
- h. Membangun kesadaran masyarakat untuk menjaga kelestarian lingkungan, melalui edukasi publik di berbagai platform media, pendidikan formal dan informal di sekolah dan komunitas, membangun dan mendukung komunitas lingkungan, serta menyusun rencana aksi keanekaragaman hayati perkotaan.
- i. Konsistensi pengawasan, penindakan dan penegakan hukum terhadap upaya yang menimbulkan kerusakan lingkungan

K16: Mendorong pelaksanaan pembangunan rendah karbon

Strategi

- a. Memprioritaskan pemanfaatan energi terbarukan dan pemberian insentif bagi yang mengimplementasikannya, penerapan sistem dan standar efisiensi energi secara tegas, dan sertifikasi bangunan hijau (*green building certification*) pada gedung, serta peningkatan pengelolaan emisi udara dari industri.
- b. Integrasi sistem lintas lembaga yang sistematis, berkelanjutan dan komprehensif dalam pencegahan dan penanganan penyakit skala besar di perkotaan, serta pengembangan sistem surveilans dalam pengendalian penyakit.
- c. Pengembangan sistem transportasi publik massal yang terintegrasi baik berbasis jalan dan/atau rel dengan mendorong pemanfaatan energi terbarukan dan rendah emisi yang terintegrasi.
- d. Peningkatan penerapan ekonomi sirkuler melalui sistem pengelolaan sanitasi, limbah, pengembangan produk bernilai tambah, pembangunan fasilitas *waste-to-energy* (WTE), serta pemberian insentif bagi pihak yang mengadopsi praktik sirkular.

K16: Mendorong pelaksanaan pembangunan rendah karbon**Strategi**

- e. Konservasi, restorasi lahan basah dan mangrove, dan melibatkan masyarakat dalam prosesnya, serta meningkatkan perlindungan sumber daya pesisir, laut, dan pulau kecil termasuk restorasi ekosistem di dalamnya.
- f. Penyediaan ruang terbuka hijau aktif dan pasif sebagai infrastruktur hijau penyerap karbon, pendukung mobilitas rendah emisi, dan pengendalian suhu mikroklimat kota, serta sarana pemenuhan kebutuhan pangan lokal.
- g. Pengendalian *food loss and waste* dalam sistem pangan perkotaan melalui pengurangan emisi produksi, distribusi, dan pengelolaan limbah makanan.
- h. Penguatan pembiayaan hijau dan perdagangan karbon di perkotaan prinsip *avoid-reduce-offset*.
- i. Perencanaan ruang berbasis *compact city* dan *mixed-use*, serta penerapan *low emission zone* untuk menekan kebutuhan mobilitas dan konsumsi energi, yang diperkuat melalui edukasi publik dan kolaborasi komunitas untuk mendorong transisi perilaku ramah lingkungan.

K17: Mendorong pelaksanaan pembangunan berketahanan iklim dan tangguh bencana**Strategi**

- a. Integrasi risiko iklim dan bencana melalui perencanaan ruang berbasis risiko, dengan, menghindari pembangunan di wilayah sempadan sungai, pesisir rentan, lereng curam, serta zonasi kawasan lindung dan konservasi untuk fungsi ekologi dan perlindungan.
- b. Penguatan kelembagaan dan integrasi sistem lintas lembaga dalam penanggulangan, peringatan dini (*early warning system*), penanganan bencana, pemetaan dan simulasi evakuasi berbasis komunitas, dan edukasi kesiapsiagaan bencana di tingkat RT/RW dan sekolah, serta pengembangan pusat informasi kesiapsiagaan bencana.
- c. Penguatan dan pengembangan infrastruktur perkotaan tahan gempa dan adaptif terhadap cuaca ekstrem, serta penggunaan teknologi tahan bencana antara lain melalui penggunaan material tahan bencana, serta integrasi sistem pemantauan risiko bencana dan permodelan dampak cuaca ekstrem berbasis geospasial.
- d. Pengembangan Infrastruktur Hijau dan Solusi Berbasis Alam (*Nature-Based Solutions*) antara lain melalui penerapan teknologi hijau, peningkatan penggunaan energi terbarukan, perluasan ruang terbuka hijau (RTH) yang inklusif, rehabilitasi ekosistem pesisir (mangrove, lamun, dan terumbu karang), serta penerapan taman resapan (*bio-retention park*), sumur resapan, dan atap hijau.
- e. Penguatan ekonomi lokal melalui penerapan ketahanan dan diversifikasi sumber daya, termasuk pengelolaan air berkelanjutan, produksi pangan lokal, pemanfaatan energi terbarukan, serta pengembangan sektor pariwisata berbasis ekowisata dan ekonomi kreatif.
- f. Integrasi sistem lintas lembaga yang sistematis, berkelanjutan dan komprehensif dalam pencegahan dan penanganan penyakit skala besar di perkotaan, serta pengembangan sistem surveilans dalam pengendalian penyakit dan penyehatan lingkungan melalui pengembangan akses terpadu terhadap air minum aman, sanitasi layak, dan air limbah yang terkelola
- g. Membangun sistem data dan informasi geospasial untuk pemantauan perubahan iklim dan zona rawan, permodelan risiko, serta peningkatan sistem mitigasi bencana melalui pemanfaatan jaringan sensor, teknologi IoT, dan platform *smart city*.
- h. Pengembangan insentif dan pembiayaan inovatif untuk percepatan kota ramah iklim dan tangguh bencana, dan mendorong pendanaan inovatif melalui skema fiskal dan non-fiskal untuk investasi hijau dan proyek tangguh iklim, serta peningkatan peran CSR, *green bonds*, *climate funds*, dan kemitraan sektor swasta dan BUMN.

Misi 5: Mewujudkan Tata Kelola Perkotaan Yang Transparan, Akuntabel, Cerdas dan Terpadu

Tata kelola untuk mewujudkan kota berkelanjutan sesuai SDGs adalah inklusivitas, terintegrasi lintas sektor dan lintas wilayah, terdesentralisasi dan berkolaborasi dengan masyarakat-swasta-dunia usaha, menggunakan data spasial dan statistik, serta fokus pada strategi dalam memenuhi hak asasi manusia dan keadilan sosial, serta strategi ketahanan kota untuk menghadapi perubahan iklim, bencana alam, krisis pangan, air, dan pandemi.

Lebih lanjut lagi, tata kelola perkotaan berkelanjutan menurut NUA adalah mengedepankan kelayakan dan kenyamanan kota pada setiap warganya, perencanaan yang *people-centered* dan berbasis pada keterkaitan dengan wilayah sekitar, mencegah urban sprawl dan mendorong *compact city*, adaptif terhadap krisis iklim, didukung antara lain dengan pendanaan kreatif, keterbukaan data informasi dan mekanisme pengendalian yang kuat.

Tantangan ke depan perkotaan di Indonesia saat ini adalah menerapkan tata kelola di tengah era desentralisasi dengan peran pemerintah daerah dan demokrasi yang memungkinkan partisipasi publik yang lebih luas dalam proses penetapan kebijakan publik. Pemerintah daerah semakin dituntut untuk mengelola perkotaan tidak hanya berdasarkan prinsip-prinsip *good governance*, yang transparan, akuntabel, cerdas dan terpadu. Dalam hal ini, tata kelola perkotaan meliputi perencanaan, kerangka regulasi, pendanaan, dan kelembagaan, yang saling terkait satu dengan yang lainnya.

Kebijakan 18 hingga 21 menjadi upaya strategis untuk Misi 5. Mewujudkan tata kelola perkotaan yang transparan, akuntabel, cerdas, dan terpadu. Kebijakan-kebijakan tersebut yaitu: (18) Mengembangkan kerangka regulasi perkotaan yang terpadu; (19) Mengembangkan kerangka pendanaan pembangunan perkotaan yang kreatif dan berkelanjutan; (20) Meningkatkan kapasitas kelembagaan perkotaan di tingkat pusat dan daerah; (21) Memanfaatkan pengembangan pengetahuan, inovasi, serta teknologi informasi dan komunikasi (TIK) dalam pengelolaan perkotaan.

Kebijakan 18. Mengembangkan Kerangka Regulasi Perkotaan Yang Terpadu

Kebijakan ini bertujuan untuk mendorong peraturan perundangan yang mendukung pembangunan perkotaan berkelanjutan. Dalam upaya pembangunan perkotaan, terdapat berbagai peraturan perundangan bersifat sektoral, seperti Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional, Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang, Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2011 tentang Perumahan dan Kawasan Permukiman, Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah, dan lain sebagainya. Diperlukan peraturan yang dapat mengintegrasikan kebutuhan pembangunan kota dan kawasan perkotaan secara lintas wilayah dan lintas sektor kota, agar terpadu serta menghindari tumpang tindih. Untuk itu, diperlukan pembaruan sistem hukum dan kebijakan-kebijakan yang adaptif terhadap tantangan masa depan, termasuk urbanisasi yang cepat, transformasi digital perkotaan, perubahan iklim yang berdampak pada perkotaan, serta ketimpangan sosial dan ekonomi di perkotaan.

Reformasi kebijakan perlu dilakukan untuk pembangunan perkotaan menuju berkelanjutan. Harmonisasi antar peraturan di tingkat nasional maupun di kabupaten/kota harus dilakukan, dan diperlukan penyiapan kebijakan perkotaan berkelanjutan jangka panjang 2045 yang dapat menjadi payung yang kuat serta dasar hukum spesifik untuk pengembangan Kota Hijau, Resilien, dan Rendah Karbon, Kota Inklusif dan Layak Huni, serta Digitalisasi dan Tata Kelola Cerdas, yang diimplementasikan secara terpadu. Keterpaduan regulasi juga meliputi sinkronisasi peraturan dan kebijakan antara rencana pembangunan, rencana tata ruang, dan kebijakan anggaran. Selain itu, penguatan pengaturan perkotaan juga dengan deregulasi dan simplifikasi berbagai peraturan terkait perkotaan.

Peraturan juga perlu mendorong penegakan hukum, partisipasi publik, dan penguatan kapasitas Pemerintah Daerah untuk mewujudkan perkotaan berkelanjutan, memastikan berbagai kebijakan yang telah direncanakan dapat diimplementasikan di lapangan.

Kebijakan 19. Mengembangkan Kerangka Pendanaan Pembangunan Perkotaan Yang Kreatif dan Berkelanjutan

Kebijakan ini bertujuan untuk menyediakan berbagai alternatif pendanaan pembangunan perkotaan, yang dapat bersumber dari pemerintah maupun non-pemerintah. Pembangunan kota dan kawasan perkotaan membutuhkan dukungan pembiayaan yang besar. Untuk itu diperlukan pendanaan strategis yang dapat dilakukan oleh pemerintah.

Penguatan kapasitas fiskal daerah selain dari APBD, serta membangun kemitraan Pemerintah-Swasta merupakan salah satu upaya mendasar yang perlu dilakukan. Namun diversifikasi sumber pembiayaan melalui pembiayaan inovatif atau pendanaan iklim juga perlu dikembangkan. Peningkatan pendanaan ini juga perlu didukung dengan upaya transparansi pengelolaan pendanaan, serta peningkatan kualitas dan kapasitas SDM dalam proses perencanaan dan penganggaran.

Kebijakan 20. Meningkatkan Kapasitas Kelembagaan Perkotaan di Tingkat Pusat dan Daerah

Kebijakan ini memiliki tujuan untuk memastikan institusi dan aparatur pemerintah memiliki kapabilitas yang mumpuni untuk merencanakan dan menjalankan program pembangunan perkotaan.

Salah satu bentuk kelembagaan yang perlu diperkuat adalah kelembagaan setingkat metropolitan yang bersifat fungsional, yang juga membutuhkan dukungan regulasi. Upaya peningkatan kapasitas juga dapat dilakukan melalui Forum Perkotaan Nasional yang merupakan sarana bagi para pemangku kepentingan yang terlibat dalam pengelolaan perkotaan untuk dapat berbagi pengalaman mengenai hal-hal yang telah dilakukan di daerahnya masing-masing. Peningkatan kapasitas aparatur pemerintah daerah agar menjadi lebih berkompetensi dan berkualitas dalam mengelola perkotaan. Upaya ini juga dilakukan sebagai salah satu instrumen insentif dan disinsentif untuk meningkatkan kinerja pemerintah kota dalam melayani masyarakat. Selain itu, aparatur pemerintah daerah juga perlu didorong untuk meningkatkan kapasitas data dan informasi, terutama sistem informasi geospasial yang menjadi landasan perencanaan dan penataan ruang, serta dapat menerapkan prinsip-prinsip tata kelola perkotaan yang baik.

Kebijakan 21. Memanfaatkan Pengembangan Pengetahuan, Inovasi, serta Teknologi, Informasi dan Komunikasi (TIK) Dalam Pengelolaan Perkotaan

Berbagai kota di dunia saat ini sudah memanfaatkan teknologi secara cerdas untuk meningkatkan pelayanan masyarakat dan membantu pengambilan keputusan yang lebih akurat. Kebijakan ini dimaksudkan bahwa pembangunan kota-kota di Indonesia harus sudah fokus pada penerapan ide inovatif dan penggunaan teknologi terbaru secara tepat untuk menyelesaikan berbagai tantangan perkotaan serta meningkatkan efisiensi dan daya saing kota tersebut. Namun, pentingnya teknologi bagi pembangunan perkotaan belum tercermin dalam alokasi anggaran untuk pembangunan infrastruktur yang relatif minim, sementara di lain pihak Indonesia merupakan pengguna layanan telekomunikasi terbesar ke tiga di Asia.

Perkembangan pengetahuan dan teknologi dapat dimanfaatkan dalam pembangunan dan pengelolaan perkotaan yang lebih terpadu, efektif, dan efisien. Teknologi dan pengetahuan dapat digunakan untuk efisiensi tata kelola pemerintahan serta mengakses pelayanan dasar perkotaan. Selain itu, dalam upaya peningkatan tata kelola perkotaan, pemerintah harus didorong sebagai penghasil, pengelola, penguasa, dan pemanfaat *big data* untuk merumuskan kebijakan perkotaan yang lebih tepat sasaran.

Untuk mewujudkan tata kelola perkotaan yang transparan dan akuntabel, maka kebijakan 19 hingga 21 di atas perlu dijabarkan lebih rinci dalam bentuk strategi sebagai berikut:

K18: Mengembangkan kerangka regulasi terkait perkotaan yang terpadu

Strategi

- Sinkronisasi dan harmonisasi peraturan perundangan terkait UU dan PP tentang Penataan Ruang, Perkotaan, Lingkungan, Pemerintahan Daerah, UU IKN, dan UU Cipta Kerja, termasuk pengaturan di bidang pertanahan, kependudukan dan perpajakan, lingkungan, layanan publik serta keterkaitan rencana pembangunan dengan rencana tata ruang serta rencana investasi
- Penyusunan Undang-Undang tentang Perkotaan Berkelanjutan yang memberikan arahan kebijakan, strategi, dan standar yang mengintegrasikan elemen-elemen antara lain dalam Kota Hijau, Kota Layak Huni, serta Kota Cerdas untuk semua tingkatan pengelolaan (multi level).
- Penyusunan regulasi tata kelola Metropolitan Terpadu dengan pengembangan lembaga koordinasi lintas wilayah (antarkota/kabupaten) di kawasan metropolitan, pembentukan Otoritas Metropolitan sebagai badan pengelola bersama, serta merancang mekanisme kolaborasi kelembagaan untuk pengambilan keputusan bersama, khususnya terkait transportasi, pangan, air, sampah, pengelolaan lingkungan dan tata ruang.
- Dukungan legal pengaturan partisipasi publik dan mekanisme aspirasi warga, mediasi ruang, dan pengawasan oleh masyarakat sipil, organisasi non-pemerintah, asosiasi profesi, akademisi, dan media dalam proses regulasi dan implementasinya
- Penegakan hukum terhadap pelanggaran tata ruang dan lingkungan, serta pengembangan indikator kota berkelanjutan sebagai dasar kinerja perkotaan dan perlindungan lingkungan.

K19: Mengembangkan kerangka pendanaan pembangunan perkotaan yang kreatif dan berkelanjutan

Strategi

- Peningkatan Kapasitas Fiskal Daerah melalui diversifikasi pendapatan asli daerah (PAD) yang bersumber dari pajak properti maupun retribusi layanan kota (parkir, air, kebersihan) berbasis layanan, serta optimalisasi pengelolaan aset daerah sebagai sumber pendapatan untuk pembangunan perkotaan.
- Penguatan kemitraan Pemerintah dan Swasta (KPBU/PPP) dengan meningkatkan kapasitas pemerintah daerah untuk menyusun skema KPBU yang *bankable*, menyediakan daftar proyek prioritas kota yang siap ditawarkan kepada investor, serta insentif fiskal dan non-fiskal untuk sektor swasta
- Peningkatan kualitas dan kinerja anggaran pemerintah kota/kabupaten secara efisien dan efektif, serta mengembangkan mekanisme pembiayaan berbasis hasil/indikator kinerja pembangunan kota.
- Penyiapan mekanisme pendanaan multi sektor dan multi level kawasan metropolitan (antarkota/kabupaten) untuk proyek infrastruktur bersama.
- Diversifikasi pembiayaan pembangunan dari sumber dana non pemerintah dan campuran, yang mendorong pembiayaan Inovatif seperti Obligasi daerah (*Municipal Bonds*), *Green Bonds / Blue Bonds*, Korporasi tematik dan non tematik), Dana filantropi (keagamaan, sosial), *Crowdfunding public*, Dana CSR, atau *Carbon trading* (perdagangan emisi karbon).
- Mendorong akses dan kapasitas pemerintah daerah dalam memanfaatkan pendanaan Iklim dan Internasional bersumber dari *Green Climate Fund* (GCF), *Global Environment Facility* (GEF), atau *Adaptation Fund*, dan lainnya, sesuai dengan agenda mitigasi & adaptasi perubahan iklim
- Mendorong pembiayaan berbasis komunitas untuk kegiatan skala kecil seperti Bank sampah, koperasi perumahan, komunitas energi terbarukan, dengan berkolaborasi dengan LSM, kampus, atau masyarakat sipil.
- Membangun transparansi pendanaan melalui dashboard keuangan kota yang transparan dan dapat diakses publik, dan menggunakan teknologi *blockchain* untuk pelaporan dan akuntabilitas pendanaan.

K20: Meningkatkan kapasitas kelembagaan perkotaan di tingkat nasional dan daerah**Strategi**

- a. Revitalisasi struktur serta tugas dan fungsi Tim Koordinasi Strategis Pembangunan Perkotaan Nasional (TKSPPN) sebagai Lembaga dalam koordinasi lintas wilayah dan lintas sektor untuk pengembangan kebijakan pembangunan dan mendorong pelaksanaan pembangunan perkotaan berkelanjutan sesuai dengan kriteria dan indikator yang ditetapkan.
- b. Pengembangan Forum Perkotaan Nasional dan Forum Perkotaan Daerah sebagai platform kolaboratif yang bersifat multi pihak dalam mekanisme pengambilan keputusan partisipatif, mobilisasi sumber daya serta mekanisme berbagi pengetahuan informasi dan teknologi dan juga pelaksanaan pemantauan dan evaluasi secara bersama.
- c. Pembentukan badan koordinasi metropolitan dengan kekuasaan otorisasi yang diakui secara resmi oleh Pemerintah Pusat/Nasional serta optimalisasi implementasi kelembagaan metropolitan yang fungsional dalam perencanaan dan pembangunan lintas wilayah
- d. Peningkatan sinkronisasi kebijakan dan perencanaan antara pusat, provinsi, dan kabupaten/kota, dan memanfaatkan pendekatan satu data, satu peta, dan satu rencana
- e. Pengembangan keadilan spasial dengan perencanaan kota yang adil dan pro-rakyat, pengendalian alih fungsi lahan dan gentrifikasi, serta memprioritaskan inklusivitas akses terhadap infrastruktur, fasilitas sosial ekonomi dan ruang-ruang publik
- f. Peningkatan kapasitas aparatur pemerintah dan pemangku kepentingan lainnya dalam setiap tahapan perencanaan kota dan wilayah
- g. Menetapkan standar dan kriteria, serta membangun sistem indikator dan dashboard kota berkelanjutan untuk pemantauan perkotaan berkelanjutan, serta pengembangan inovasi berbasis eviden melalui evaluasi dan refleksi kebijakan
- h. Penguatan transparansi dan akuntabilitas melalui pelaporan kinerja pemerintah daerah secara publik, menyediakan akses terbuka terhadap data dan informasi pembangunan kota, serta penguatan mekanisme pengawasan sosial dan audit publik
- i. Penerapan inklusivitas dan partisipasi masyarakat dengan melibatkan semua kelompok masyarakat dalam perencanaan dan pengambilan keputusan, penguatan sistem musyawarah kota dan forum warga, serta pemberdayaan komunitas lokal melalui kebijakan kolaboratif

K21: Memanfaatkan Pengembangan Pengetahuan, Inovasi, serta Teknologi, Informasi dan Komunikasi (TIK) dalam Pengelolaan Perkotaan

Strategi

- a. Membangun Digitalisasi sistem data kota terintegrasi (*City Data Hub*), mendorong *Open Data* Perkotaan untuk transparansi, partisipasi, dan inovasi, serta penggunaan geospasial dan pemetaan *real-time* dalam perencanaan kota, pemanfaatan dan pengendalian, serta kerangka pemantauan dan evaluasi pembangunan perkotaan.
- b. Digitalisasi layanan publik Pemerintahan Kota, pengembangan sistem informasi manajemen kota berbasis data pengembangan sistem *smart city dashboard*, serta ekosistem platform yang terpadu untuk mempermudah dan meningkatkan akses masyarakat terhadap pelayanan dasar perkotaan
- c. Akselerasi literasi digital masyarakat kota, khususnya warga usia produktif, UMKM, anak muda dan pelajar, diikuti dengan peningkatan kesadaran terhadap privasi data dan keamanan digital
- d. Pemanfaatan *Internet of Things* untuk pemantauan real-time pada pengelolaan infrastruktur kota, serta penerapan *AI & Big Data Analytics* untuk mobilitas warga, prediksi kejadian bencana, masalah transportasi, atau krisis pangan, air, dan energi
- e. Transformasi pendidikan dan riset perkotaan, melalui pusat-pusat unggulan riset perkotaan (*urban research centers*), dan edukasi warga kota berbasis digital
- f. Membangun ekosistem inovasi dan teknologi kota dengan pembangunan *tech-hub*, *co-working space*, *digital innovation centers*, penerapan *green-tech/cleantech*, serta memadukan pengetahuan lokal dan teknologi modern dalam pengelolaan kota
- g. Optimalisasi peran pemerintah sebagai penghasil, pengelola, dan pemanfaatan *big data* untuk perencanaan, pembangunan, dan pengelolaan perkotaan



BAB **IV**

Mekanisme Pelaksanaan

KEBIJAKAN PERKOTAAN NASIONAL 2045

IV

MEKANISME PELAKSANAAN

Pelaksanaan Kebijakan Perkotaan Nasional (KPN) terdiri dari proses perencanaan, pelaksanaan, pemantauan dan evaluasi. Kerangka perencanaan diperlukan sebagai persiapan, dengan pendekatan yang inklusif dan partisipatif melalui pelibatan berbagai pemangku kepentingan guna menjamin efektivitas pelaksanaan KPN. Dalam pelaksanaan KPN, perlu adanya kerja sama antara pemerintah pusat dan pemerintah daerah untuk memastikan pencapaian target, sasaran, misi dan visi Kota Berkelanjutan pada tahun 2045. Sementara itu, kerangka pemantauan dan evaluasi

diperlukan karena KPN bukanlah sebuah dokumen statis melainkan dinamis, yang harus senantiasa disesuaikan dengan perkembangan situasi dan tren pembangunan yang terjadi di Indonesia. Kerangka perencanaan, pelaksanaan, pemantauan dan evaluasi tersebut merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari implementasi KPN. Dengan demikian, mekanisme pelaksanaan perlu disusun untuk mendukung keefektifan dari KPN dalam menjawab segala tantangan perkotaan dalam mewujudkan visi Kota Berkelanjutan 2045.

4.1 Tahap Perencanaan

Dalam tahap perencanaan, peran pemerintah pusat diperlukan dalam hal merancang acuan pelaksanaan serta memastikan pelaksanaan Kebijakan Perkotaan Nasional hingga ke tingkat daerah. Acuan pelaksanaan ini dirancang juga bersama dengan kontribusi aktif dari unsur masyarakat, sektor swasta, dan akademisi. Pemerintah daerah juga memiliki peran yang penting dalam tahap perencanaan terutama dalam hal sinkronisasi dan integrasi perencanaan pembangunan perkotaan.

Pada tingkat nasional, kegiatan yang dilakukan meliputi:

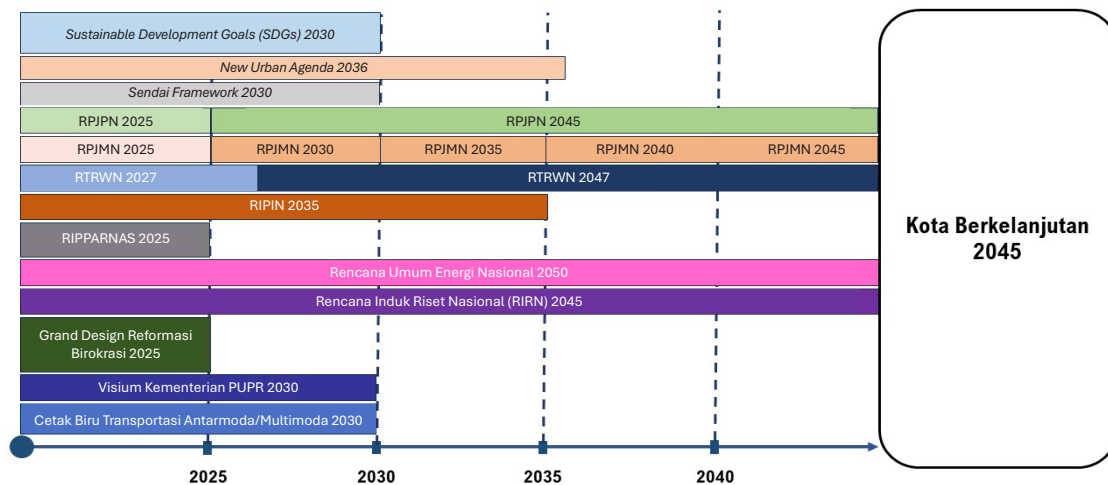
Penyusunan Landasan Hukum untuk Kebijakan Perkotaan Nasional

Pembangunan perkotaan yang multisektoral mengharuskan koordinasi lintas bidang sehingga KPN seharusnya menjadi acuan sektor dalam merencanakan pembangunan di perkotaan. Dalam persiapan pelaksanaannya, KPN harus memiliki landasan hukum setingkat Undang-Undang. Landasan hukum tersebut menjadi acuan yang mengikat bagi Kementerian dan Lembaga di tingkat nasional serta bagi pemerintah daerah untuk mengimplementasikan Kebijakan Perkotaan Nasional sesuai bidang dan wilayah masing-masing dan mendorong kota-kota Indonesia menjadi Kota Berkelanjutan.

Sinkronisasi Berbagai Agenda Nasional dan Global

Dalam tahapan menuju Kota Berkelanjutan 2045, terdapat beberapa agenda penting terkait perkotaan yang harus dijadikan pertimbangan dalam perencanaan Kebijakan Perkotaan Nasional baik skala global maupun nasional. Agenda global sebagai acuan utama adalah *Sustainable Development Goals (SDGs) 2030* dan *New Urban Agenda (NUA) 2036*, juga *Sendai Framework for Disaster Risk Reduction 2030*. Acuan utama rencana nasional adalah Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional (RPJP) 2025-2045 dan Rencana Pembangunan Jangka Menengah (RPJM) 2025-2029, serta Rencana Tata Ruang dan Wilayah Nasional 2027-2047.

Beberapa rencana nasional seperti Rencana Induk Pembangunan Industri Nasional, Rencana Induk Pembangunan Kepariwisata Nasional, Rencana Umum Energi Nasional, Rencana Induk Riset Nasional, *Grand Design* Reformasi Birokrasi, Visium Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, Cetak Biru Transportasi Antarmoda/Multimoda, dan rencana lainnya yang terkait perkotaan perlu menjadi pertimbangan untuk disinkronkan. Rencana-rencana tersebut memiliki implikasi pada pembangunan perkotaan sehingga menjadi penting untuk mengintegrasikannya ke dalam peta jalan untuk mewujudkan Kota Berkelanjutan 2045.



Gambar 4.1 Agenda Penting dalam Menuju Kota Berkelanjutan 2045

Sumber: Diolah dari berbagai sumber, 2023

Koordinasi Antar-Kementerian dan Lembaga dalam Pembangunan Perkotaan

Pemerintah pusat perlu memperkuat koordinasi antar pemangku kepentingan dan membangun konsensus mengenai KPN agar dapat didiseminasikan kepada pemerintah daerah. Selanjutnya, tahapan ini diperlukan untuk mengoordinasikan program sektoral nasional yang dilaksanakan di perkotaan. Dalam koordinasi tersebut, akan disusun *Standard Operational Procedure* (SOP) yang bertujuan untuk memperkuat koordinasi antar-sektor. Salah satu kegiatan yang dilaksanakan dalam koordinasi tersebut adalah memetakan dan menyelaraskan secara geografis program-program perkotaan nasional.

Pada tingkat kota, tahapan ini meliputi:

Penyusunan Rencana Perkotaan

Pemerintah daerah merencanakan pembangunan perkotaan mengacu pada Kebijakan Perkotaan Nasional. Program pembangunan perkotaan dilakukan pada tingkat provinsi, kota administratif, dan kabupaten yang teridentifikasi memiliki kawasan perkotaan di dalam wilayahnya. Prioritas pembangunan yang akan dilaksanakan kemudian diintegrasikan ke dalam dokumen rencana daerah RPJPD, RPJMD, maupun RKPD.

Perencanaan perkotaan dalam skala kawasan metropolitan, disusun bersama dan disepakati antara kota dan kabupaten dalam lingkup wilayah metropolitan. Perencanaan perkotaan yang merupakan rencana induk perkotaan berkelanjutan, disepakati bersama antara kabupaten dan kota dalam lingkup wilayah metropolitan, serta menjadi dasar penyusunan perencanaan semua pemangku kepentingan terkait, termasuk sebagai acuan utama serta terintegrasi ke dalam penyusunan RPJPD, RPJMD dan RKPD di daerah. Rencana induk untuk kawasan aglomerasi metropolitan Jabodetabekjur telah ditetapkan dalam Undang-Undang (UU) Nomor 2 Tahun 2024 tentang Daerah Khusus Jakarta (DKJ) mencakup berbagai aspek, termasuk transportasi, pengelolaan lingkungan, infrastruktur, penataan ruang, dan berbagai layanan publik.

Perencanaan perkotaan memerlukan adanya sinkronisasi antara rencana pembangunan seperti RPJMD dengan rencana spasial daerah seperti RTRW dan RDTR. Dengan adanya sinkronisasi tersebut, semua rencana pembangunan dapat digambarkan secara spasial sehingga memudahkan penerapan strategi investasi.

4.2 Tahap Pelaksanaan

Dalam pelaksanaan Kebijakan Perkotaan Nasional, implementasi di tingkat nasional saat ini masih merupakan tanggung jawab utama dari Kementerian PPN/Bappenas. Namun, tetap diperlukan kerja sama dan koordinasi antar Kementerian/Lembaga, untuk memastikan pencapaian Visi Perkotaan Berkelanjutan dan ke 5 misinya. Selain dari pelaku di tingkat nasional, dukungan pemerintah daerah dan pelaku di daerah diperlukan agar perwujudan visi kota berkelanjutan dapat lebih cepat tercapai. Pada tahap pelaksanaan, KPN perlu didukung oleh kerangka regulasi, pendanaan, dan kelembagaan perkotaan.

a. Kerangka Regulasi

Saat ini, belum ada peraturan perundangan setingkat Undang-Undang yang khusus mengatur bidang perkotaan. Namun, sampai tahun 2018 sudah terdapat 26 Undang-Undang yang bersinggungan dan berkaitan dengan kota dan kawasan perkotaan. UU tersebut pada umumnya bersifat sektoral, seperti UU No. 1 tahun 2011 tentang Perumahan dan Permukiman, UU No. 28 tahun 2002 tentang Bangunan dan Gedung, dan lain sebagainya. Meskipun begitu, berbagai peraturan yang ada belum mampu menyelesaikan tantangan multisektoral, sosio-spasial, dan lokasi dari pembangunan perkotaan. Tantangan tersebut semakin bervariasi mulai dari kota metropolitan sampai dengan kawasan perkotaan kecil yang berada dalam sebuah kabupaten. Berdasarkan pemetaan perundangan dan tantangan pembangunan perkotaan, berikut adalah identifikasi dukungan regulasi yang dibutuhkan untuk mewujudkan visi Kota Berkelanjutan 2045.

Peraturan pengelolaan perkotaan berdasarkan wilayah fungsional

Isu pembangunan dan pengelolaan perkotaan bersifat lintas sektor dan terbatas wilayah fungsional. Hal tersebut berimplikasi pada variasi besaran wilayah perkotaan dari kawasan perkotaan kecil di dalam kabupaten sampai kawasan metropolitan antar wilayah administratif. Kejelasan kerangka kelembagaan pengelolaan perkotaan pada kawasan perkotaan yang telah berkembang dalam kabupaten, merupakan tantangan tersendiri. Pengelolaan kawasan perkotaan di dalam kabupaten perlu dibedakan dengan pengelolaan

kawasan perdesaan, mempertimbangkan dinamika sangat tinggi dalam perkembangan kawasan perkotaan tersebut, sehingga memerlukan peraturan pengelolaan kawasan perkotaan dalam kabupaten sebagai dasar hukum pengelolaan tersebut.

Tantangan lain terkait kawasan perkotaan antar wilayah administratif adalah belum efektifnya koordinasi dan kerja sama antara kota dan wilayah sekitarnya, walaupun mekanisme kerja sama antar daerah ini sudah diatur dalam PP nomor 28 tahun 2018 tentang Kerja Sama Daerah sebagai peraturan turunan dari UU nomor 23 tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah.

Pengelolaan perkotaan yang bersifat lintas wilayah memerlukan sistem tata kelola setingkat metropolitan, selain melalui pengaturan kerja sama antar daerah. Peraturan mengenai tata kelola di kawasan metropolitan tidak hanya meliputi kerja sama antar pemerintah daerah, tetapi juga bentuk kelembagaan yang efektif dalam menyelesaikan permasalahan metropolitan. Tata kelola metropolitan juga harus mengatur mengenai mekanisme kerja sama pembiayaan pembangunan kawasan metropolitan. Undang-Undang No 2 tahun 2024 tentang Provinsi Daerah Khusus Jakarta telah berusaha menjembatani isu ini dengan membentuk Dewan Kawasan yang bertugas mengkoordinasikan penyelenggaraan penataan ruang kawasan strategis nasional di wilayah aglomerasi Jabodetabekjur, serta juga berfungsi untuk menyinkronkan pembangunan Provinsi DKI Jakarta dengan daerah sekitarnya. Namun Dewan Kawasan ini tidak mempunyai kewenangan anggaran dalam rangka penyelesaian permasalahan metropolitan. DPRD DKI tetap bertanggung jawab dalam penyusunan dan pengawasan APBD, yang kewenangannya berada hanya dalam lingkup administrasi Provinsi DKI.

Reformasi peraturan kependudukan

Isu kependudukan sangat erat kaitannya dalam kebijakan perkotaan, yakni tidak hanya meliputi pelayanan dasar kependudukan dan pencatatan sipil, tetapi juga terkait upaya untuk mengendalikan pembangunan perkotaan melalui kebijakan migrasi. Kebijakan kependudukan yang ada, sebagaimana diatur dalam UU nomor 23 tahun 2006 tentang Administrasi Kependudukan, belum dapat

sepenuhnya mengatur dan mengendalikan isu migrasi, terutama dalam konteks perpindahan penduduk dari desa ke kota. Selain itu, belum ada mekanisme insentif dan disinsentif yang jelas bagi penduduk yang ingin berpindah dari desa ke kota.

Perbaikan peraturan perpajakan dan insentif daerah

Permasalahan perpajakan juga turut mempengaruhi keberhasilan pengelolaan perkotaan yang berkelanjutan. Pajak, sebagaimana amanat dari UU nomor 16 tahun 2000 tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1983 Tentang Ketentuan Umum dan Tata Cara Perpajakan dapat digunakan salah satu instrumen insentif dan disinsentif dalam rangka mengendalikan urbanisasi yang lebih seimbang dan menyejahterakan. Peraturan terkait penggunaan pajak sebagai insentif daerah tertuang dalam PP Nomor 69 Tahun 2010 tentang Tata Cara Pemberian dan Pemanfaatan Insentif Pemungutan Pajak Daerah dan Retribusi Daerah. Peraturan perpajakan dan insentif daerah tersebut menjadi penting sebagai dasar pengelolaan pajak di daerah karena pajak juga umumnya menjadi sumber utama Pendapatan Asli Daerah (PAD), terutama bagi kota-kota besar. Pajak yang memberi sumber pendapatan besar bagi daerah antara lain pajak bumi dan bangunan, pajak pengalihan kepemilikan lahan dan bangunan, pajak hotel dan pajak rumah makan (Bank Dunia, 2019).

Sebagai salah satu pendorong desentralisasi, pemerintah pusat memberikan penghargaan bagi pemerintah daerah yang memiliki PAD tinggi. Hal tersebut membuat pemerintah daerah berlomba-lomba mengumpulkan pajak salah satunya dengan memperbolehkan konversi lahan dari tidak terbangun menjadi terbangun. Hal tersebut dilakukan karena pajak lahan terbangun seperti perumahan, pabrik, hotel dan rumah makan lebih tinggi daripada pajak lahan tidak terbangun seperti sawah dan hutan. Pemberian insentif dan disinsentif daerah seharusnya diberikan berdasarkan pencapaian target pembangunan suatu daerah. Oleh karena itu, reformasi peraturan perpajakan dan insentif daerah sangat dibutuhkan dan diselaraskan dengan arahan pembangunan perkotaan. Namun demikian, pemberian insentif dan disinsentif juga tetap perlu memperhatikan pengendalian konversi lahan yang berdampak pada kerusakan lingkungan atau menurunkan upaya ketahanan pangan daerah.

Integrasi peraturan terkait rencana pembangunan, rencana spasial, dan rencana keuangan

Keterkaitan antara rencana pembangunan, rencana spasial, dan rencana keuangan telah diatur secara spesifik dalam UU no. 25 tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional (SPPN). Kementerian PPN/Bappenas sebagai pengampu utama dalam sinkronisasi berbagai dokumen perencanaan, perlu berkoordinasi dengan Kementerian/Lembaga lainnya, terutama Kementerian Keuangan sebagai pengampu APBN dan Kementerian ATR/BPN sebagai penyusun Rencana Tata Ruang Wilayah. Integrasi horizontal ini diperlukan untuk mendorong adanya keselarasan pembangunan, baik itu secara visi politik dan teknokratis maupun spasial. Keselarasan ini juga perlu didukung dengan kapasitas fiskal yang memadai agar berbagai rencana pembangunan tersebut dapat diimplementasikan.

Keselarasan dokumen perencanaan juga dilakukan secara vertikal, yang memerlukan koordinasi antara pemerintah pusat dan daerah. Untuk menjamin hal tersebut, diperlukan peran dan keterlibatan Kementerian Dalam Negeri serta Pemerintah Daerah. Pada era desentralisasi, peran dari pemerintah daerah menjadi sangat penting dalam menjaga keterpaduan rencana dengan pusat agar dapat secara efektif menjalankan program-program pembangunan, prioritas nasional yang ditetapkan pemerintah pusat, maupun program prioritas daerah itu sendiri. Selain itu, keterpaduan dokumen rencana, spasial, dan keuangan ini juga diharapkan dapat direplikasi di daerah agar arah pembangunan lebih fokus.

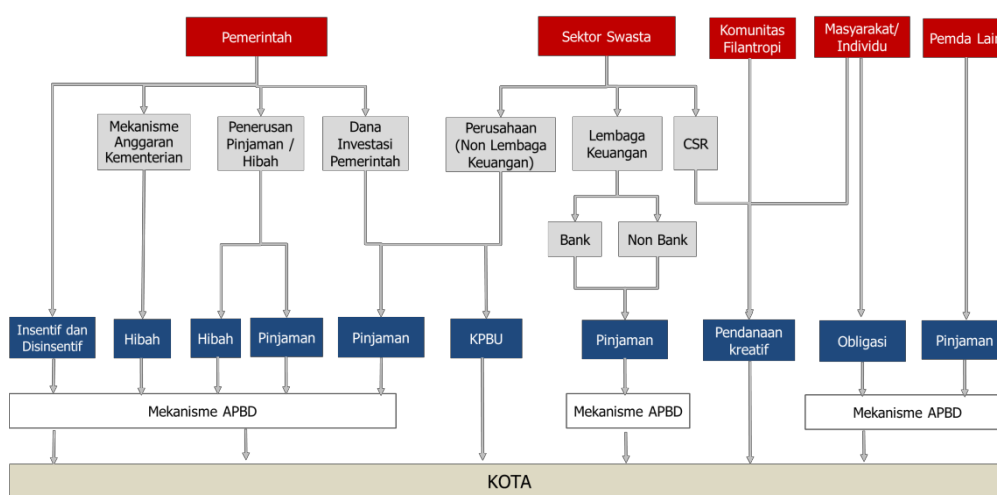
Penyerasian dokumen rencana, spasial, dan keuangan, selain lintas sektor, lintas wilayah, juga lintas waktu. Dokumen perencanaan sektoral dan perencanaan daerah perlu diselaraskan dengan Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional (RPJPN) 2025-2045, Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 5 tahunan dan Rencana Kerja Pemerintah (RKP) tahunan turunannya. Pilkada serentak nasional tahun 2024 berdampak signifikan terhadap dokumen perencanaan pembangunan, bertujuan untuk menyelaraskan perencanaan pembangunan dari nasional sampai ke daerah, yang juga berpengaruh terhadap RPJPD, RPJMD, dan RKPD di daerah. Sementara itu, Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional diatur dengan periodisasi 20 tahun hingga tahun 2027.

Tantangannya adalah diperlukan mekanisme sinkronisasi dan harmonisasi kedua dokumen tersebut, dengan mengatur pentahapan RTRWN dan RPJMN harus berada dalam satu periode yang sama. Selain periodisasi, hal yang dapat dilaksanakan adalah memastikan bahwa substansi dari dokumen rencana dan dokumen spasial tidak bertentangan, bahkan harus berjalan beriringan.

b. Kerangka Pendanaan

Kerangka pendanaan pembangunan perkotaan didorong untuk menggunakan skema *blended finance*. Hal ini berarti pemerintah daerah didorong untuk

menjadi mandiri dengan mengoptimalkan sumber pendanaan selain dari APBN/APBD dan bekerja sama dengan berbagai pihak yang terlibat langsung dalam pembangunan perkotaan. Sumber pendanaan dapat berasal dari anggaran pemerintah, sektor swasta, CSR, komunitas filantropi, bahkan masyarakat. *Blended finance* dapat didorong untuk diterapkan sehingga pembangunan perkotaan akan tetap berjalan walaupun masa anggaran pemerintah sudah habis.



Gambar 4.2 Skema Alternatif Pendanaan Pembangunan Perkotaan

Sumber: Kementerian PPN/Bappenas, 2023

Beberapa jenis pendanaan pembangunan perkotaan dapat diakses oleh pemerintah dan pemerintah daerah antara lain insentif dan disinsentif, hibah daerah, pinjaman daerah, KPBU, atau lainnya (lihat Gambar 4.2). Beberapa contoh pendanaan kreatif, adalah zakat, infaq, dan mikro kredit. Contoh lainnya adalah Obligasi daerah (*Municipal Bonds*), *Green Bonds / Blue Bonds*, *Crowdfunding public* atau *Carbon trading* (perdagangan emisi karbon), pendanaan Iklim Internasional yang bersumber dari *Green Climate Fund* (GCF), *Global Environment Facility* (GEF), *Land Value Capture* (LVC), *Adaptation Fund*, atau lainnya, khususnya untuk kepentingan pembangunan berkelanjutan dan/atau agenda mitigasi & adaptasi perubahan iklim. Meskipun begitu, perlu adanya kriteria yang jelas terkait pemilihan skema pendanaan yang sesuai dengan suatu proyek. Selain itu perlu juga adanya kriteria yang jelas untuk menentukan apakah suatu proyek harus dikerjakan oleh BUMN atau dibuka untuk bisnis dengan sistem tender.

Mekanisme pendanaan kreatif membutuhkan payung hukum yang lebih kuat dan mengikat agar tidak terjadi penyimpangan;

Dalam konteks pengembangan kawasan metropolitan yang membutuhkan sinergi lintas wilayah, diperlukan penyiapan mekanisme pendanaan kawasan metropolitan (antarkota/kabupaten). Untuk itu, dibutuhkan skema pembiayaan yang fleksibel, kolaboratif, dan berskala besar, untuk membiayai proyek infrastruktur bersama antarkota dan antar kabupaten dalam kawasan metropolitan berkelanjutan dan dapat berjangka panjang. Jenis pendanaan untuk infrastruktur bersama di Kawasan Metropolitan, dapat menggunakan skema KPBU, obligasi tematik, *blended finance*, maupun kemitraan antar daerah, yang membutuhkan tingkat kolaborasi tinggi antar pemerintahan daerah, persiapan yang matang, dan kesepakatan regulasi antar daerah.

DAK terintegrasi dan pinjaman daerah dapat merupakan alternatif, namun perlu komitmen kebijakan pusat dan kehati-hatian fiskal.

c. Kerangka Kelembagaan

Sistem kelembagaan merupakan elemen penting dalam tata kelola pembangunan perkotaan yang efektif dan efisien. Dibutuhkan kelembagaan yang kuat untuk menjamin berjalannya kebijakan dan strategi untuk pembangunan perkotaan yang berkelanjutan. Kerangka kelembagaan menjadi penting untuk kawasan perkotaan dalam sebuah kota administrasi dan kawasan perkotaan di kabupaten. Bentuk kelembagaan pengelolaan perkotaan ini diharapkan mampu tanggap terhadap perubahan, adaptif, serta responsif.

Kelembagaan Kerja Sama Antar Daerah (Metropolitan Governance)

Kerja Sama Wajib yang diamanatkan oleh Undang – Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintah Daerah maupun Peraturan Pemerintah Nomor 28 Tahun 2018 tentang Kerja Sama Daerah saat ini menjadi koridor pengelolaan pembangunan perkotaan lintas sektor dan lintas wilayah termasuk pemenuhan layanan perkotaan. Sejalan dengan pentingnya regulasi yang kuat mengenai kerja sama antar daerah, terutama dalam konteks *metropolitan governance*, maka implikasi lanjutannya adalah pembentukan kelembagaan untuk pengelolaan metropolitan. Bentuk kelembagaan metropolitan harus disesuaikan dengan kompleksitas permasalahan perkotaan yang dihadapi oleh pemerintah daerah tersebut serta kesepakatan mengenai pembagian peran dan tugas setiap pemerintah daerah. Selain itu, mekanisme koordinasi dan kerja sama juga harus disepakati oleh setiap anggota. Beberapa bentuk kelembagaan kerja sama antar daerah yang dapat dipilih antara lain:

(1) Metropolitan Level Government Unit

Alternatif kelembagaan ini menggabungkan semua daerah yang termasuk dalam satu kawasan metropolitan ke dalam satu wilayah administrasi baru. Saat ini sudah terdapat beberapa metropolitan di dunia yang memiliki *metropolitan level government unit* antara lain: *Ghuangzhou*, Tiongkok; *Greater Vancouver Regional District*, Kanada; *Greater London Authority*, Inggris; *Bangkok Metropolitan Authority*, Thailand; dan *Calcutta Metropolitan Development Authority*, India. Kelebihan dari sistem kelembagaan ini adalah

dapat mengatur seluruh provinsi, kabupaten, dan kota yang berada dalam wilayah metropolitan karena kelembagaan ini membentuk administrasi baru. Namun, jenis kelembagaan ini akan mendapatkan tantangan dalam pelaksanaannya, karena berimplikasi pada diperlukannya perubahan Undang-undang No. 23 tahun 2014 tentang Pemerintah Daerah.

(2) Badan Kelembagaan Metropolitan Setingkat Kementerian

Kelembagaan metropolitan setingkat kementerian ini memiliki struktur organisasi yang dipimpin oleh pejabat setingkat menteri yang ditunjuk oleh Presiden dan memiliki anggota pegawai negeri. Lembaga ini memiliki kewenangan untuk melakukan perencanaan, pelaksanaan, pengawasan, penganggaran, pemantauan dan evaluasi dalam semua sektor lintas daerah administrasi dalam kawasan metropolitan. Kelebihan kelembagaan ini adalah dapat memecahkan masalah terkait anggaran karena menjadi bagian dari kabinet yang mendapatkan anggaran dari pemerintah pusat. Namun, kelembagaan ini berpotensi menimbulkan perebutan kewenangan dengan kementerian sektor lain dan kelembagaan ini akan menambah beban anggaran pemerintah pusat.

(3) Alternatif Kelembagaan Metropolitan di Bawah Kementerian

Model kelembagaan ini termasuk dalam model struktur administrasi kawasan metropolitan terpusat (*unified structure*) dan termasuk dalam pendekatan kelembagaan metropolitan struktural. Secara lebih rinci, kelembagaan ini dibentuk oleh seorang menteri dan dipimpin pejabat setingkat Eselon I dan beranggotakan perwakilan-perwakilan daerah. Lembaga metropolitan di dalam kementerian ini dapat memegang peran mulai dari perencanaan, pelaksanaan, pengawasan, penganggaran, serta pemantauan dan evaluasi program-program lintas daerah dalam kawasan metropolitan. Model kelembagaan ini memiliki kekurangan karena lembaga ini dapat menjadi bersifat sektoral bila kementerian yang ditugaskan adalah kementerian yang bersifat sektoral. Sementara pengelolaan perkotaan berkelanjutan mutlak merupakan kerja lintas sektor

(4) Sekretariat Bersama Koordinasi Mengikat

Model kelembagaan tersebut memiliki sekretariat bersama lintas wilayah administratif yang bersifat mengikat dan dilakukan dengan pendekatan strukturalis. Dalam sekretariat bersama tersebut

seharusnya terdapat ikatan perjanjian antar pemerintah daerah seperti iuran rutin untuk lembaga sekretariat bersama ini. Salah satu bentuk sekretariat bersama yang ada di Indonesia adalah Badan Kerja Sama Pembangunan (BKSP) Jabodetabekjur untuk pengelolaan Metropolitan Jakarta, tetapi lembaga yang sudah dibubarkan ini tidak dapat berfungsi optimal dan belum dapat menyelesaikan isu-isu lintas wilayah secara efektif.

(5) Forum Kepala Daerah

Model kelembagaan ini memiliki otoritas untuk mengkoordinasikan perencanaan, program, implementasi, penganggaran, serta pemantauan dan evaluasi pada sektor-sektor lintas daerah dengan mempertahankan anggaran dan pelaksanaan tetap dilaksanakan oleh masing-masing daerah. Model ini memiliki kelebihan relatif lebih mudah dibentuk dan tidak bertentangan dengan peraturan yang ada. Namun, perlu diperhatikan jika dalam model ini terdapat persyaratan mutlak yang harus dipenuhi yaitu persamaan visi untuk menjawab semua permasalahan di kawasan metropolitan, kesediaan kepala daerah, dan ego daerah yang rendah. Tanpa pemenuhan syarat tersebut, model ini tidak dapat diimplementasikan secara optimal.

(6) Otorita Metropolitan

Model kelembagaan ini mengadaptasi model kelembagaan Otorita Batam dan memiliki kedudukan di atas provinsi yaitu ditingkat nasional karena dibuat melalui Keputusan Presiden. Pimpinan Otorita Metropolitan ditunjuk langsung oleh Presiden dan memiliki struktur organisasi yang terbagi menjadi bidang-bidang untuk menangani permasalahan lintas sektor seperti transportasi, sumber daya air dan persampahan. Otorita Metropolitan memiliki kewenangan koordinasi perencanaan, program, implementasi, penganggaran, pemantauan, dan evaluasi. Secara hukum, kelembagaan ini tidak menyalahi aturan yang ada dan kelembagaan ini mendapatkan pendanaan dari APBN yang menjamin keberlangsungannya. Namun, otorita metropolitan ini berpotensi menimbulkan konflik karena mengambil alih fungsi, bukan mengambil alih administrasi wilayah.

UU No 2/2024 tentang Daerah Khusus Jakarta yang berusaha menjembatani hal ini, menetapkan Dewan Kawasan yang diketuai Gubernur DKI sebagai kelembagaan yang mengkoordinasikan pelaksanaan pembangunan kawasan aglomerasi metropolitan Jabodetabekjur dengan alat perencanaan Rencana

Induk untuk Jabodetabekjur yang disepakati bersama proyek dan waktu pelaksanaannya. Namun, format kelembagaan ini belum terbukti efektif karena belum dijalankan, selain disebabkan belum ditetapkannya pemindahan ibukota negara ke IKN, format Lembaga ini juga masih menggunakan pola kerja sama antardaerah dan masih akan dibatasi oleh kewenangan dan kepentingan masing-masing provinsi (pemerintah daerah dan DPRD).

Pembentukan Tim Terpadu Penyelenggaraan Pengelolaan Perkotaan

Tim Terpadu Penyelenggaraan Pengelolaan Perkotaan merupakan tim yang dibentuk untuk mengawal pengelolaan perkotaan di tingkat nasional dan daerah. Tim ini berada di bawah koordinasi pemerintah pusat dan bersifat lintas sektor, sehingga perlu ada mekanisme kerja sama dan koordinasi. Tugas dan fungsi dari tim ini, antara lain:

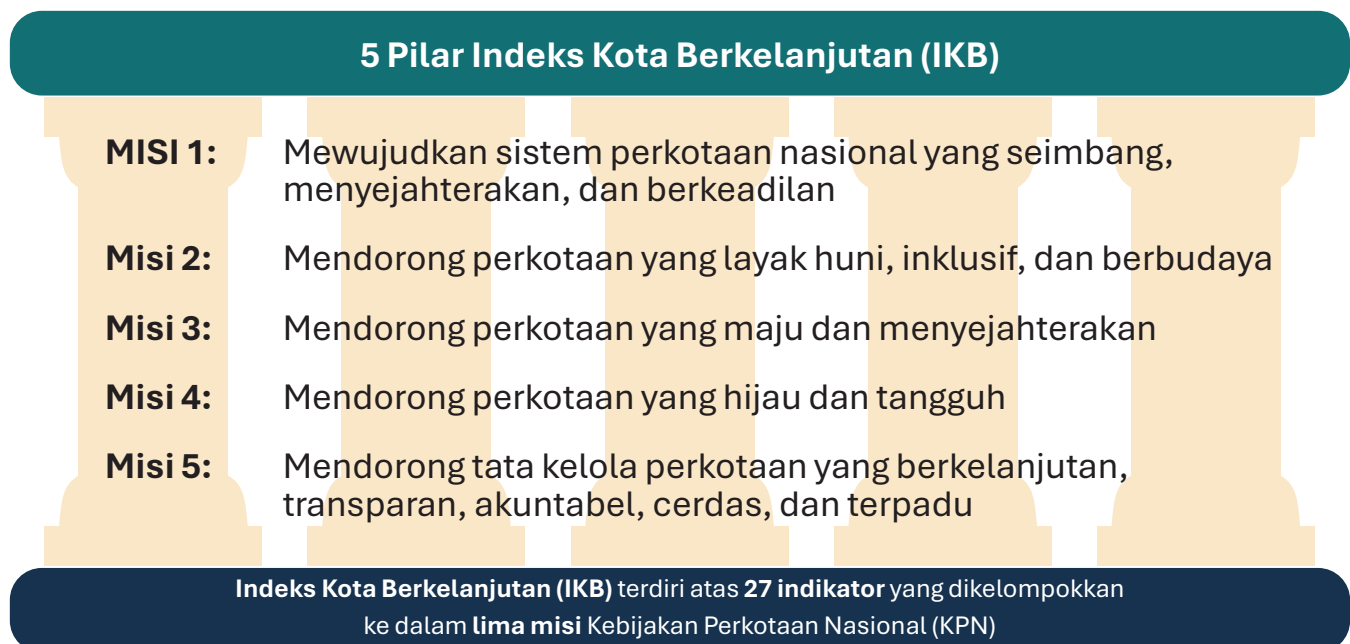
1. Melaksanakan koordinasi dan sinkronisasi perencanaan pembangunan perkotaan;
2. Melaksanakan dan mengembangkan sumber data dan informasi pembangunan perkotaan, contoh-contoh pembelajaran, dan konsep-konsep kebijakan pembangunan perkotaan berkelanjutan;
3. Mengembangkan standar pelayanan perkotaan berkelanjutan dan indikator yang diperlukan untuk panduan perencanaan pembangunan dan pengelolaan perkotaan;
4. Mendiseminasikan pemahaman konsep-konsep kebijakan dan aturan, pendekatan penyelesaian permasalahan, dan contoh-contoh pembelajaran dalam pembangunan perkotaan;
5. Melaksanakan evaluasi dan kajian kebijakan-kebijakan perkotaan, menyusun kebijakan, tata aturan dan kesepakatan bersama dalam rangka menyelesaikan masalah pembangunan perkotaan; dan
6. Melakukan pelaporan hasil pemantauan dan evaluasi terhadap kebijakan-kebijakan perkotaan.

Memperhatikan bahwa belum ada Lembaga setingkat kementerian yang mengkoordinasikan substansi tentang khusus perkotaan, seyogyanya yang diusulkan secara jelas dan terang adalah diperlukannya kementerian yang tidak berdiri secara sektoral tapi bertanggung jawab secara wilayah perkotaan yang mempunyai tugas mengkoordinasikan seluruh lintas sektoral dalam perkotaan.

4.3 Tahap Pemantauan

Kegiatan pemantauan dilakukan bersamaan dengan pelaksanaan KPN. Kegiatan pemantauan bertujuan untuk memastikan KPN dapat diimplementasi sepenuhnya dengan efektif dan efisien demi pencapaian sasaran dan target yang telah ditetapkan. Secara umum, terdapat dua fokus dalam kegiatan pemantauan KPN yaitu pemantauan proses pelaksanaan KPN dan kinerja pembangunan kota-kota dalam upaya pencapaian target Kota Berkelanjutan. Pemantauan proses pelaksanaan KPN bermaksud untuk mengumpulkan informasi mengenai hambatan, tantangan, dan isu selama proses pelaksanaan terkait regulasi, alternatif pendanaan dan kelembagaan. Sementara itu, pemantauan kinerja pembangunan bermaksud untuk memantau status kota-kota di Indonesia dalam rangka pencapaian target visi Kota Berkelanjutan. Hasil dari pemantauan tersebut digunakan untuk kegiatan evaluasi dan tindak lanjut ke depannya.

Kegiatan pemantauan dilakukan dengan mengukur ketercapaian visi dan misi KPN, sebagaimana yang telah ditetapkan dalam indikator nasional. Indikator di tingkat nasional digunakan untuk memantau pencapaian setiap misi dari KPN, sehingga dapat mencerminkan kinerja pembangunan perkotaan secara umum. Selain indikator nasional, terdapat pula indikator di tingkat daerah yang menilai pencapaian kota-kota di Indonesia, atau yang disebut dengan Indeks Kota Berkelanjutan (IKB). IKB merupakan indeks komposit yang menjadi tolok ukur kinerja pembangunan di tingkat kota. Kriteria yang digunakan dalam IKB meliputi dimensi-dimensi dari ke 5 (lima) misi Kota Berkelanjutan, yaitu keterkaitan antarkota, kelayakhunian, ekonomi, lingkungan, serta tata kelola perkotaan. Adapun penjelasan lebih rinci mengenai IKB dapat dilihat pada Lampiran I.

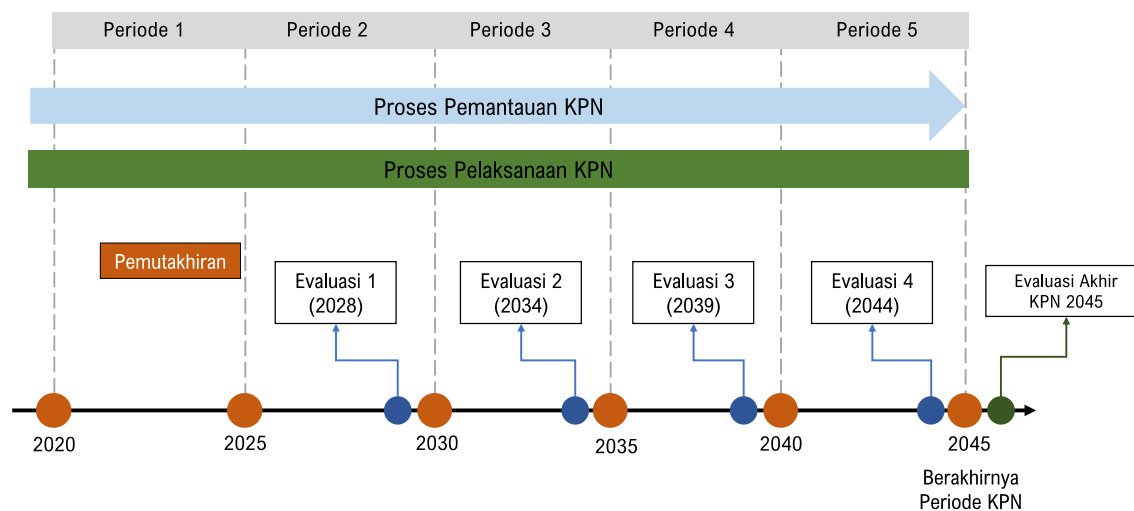


Gambar 4.3 Pilar Indeks Kota Berkelanjutan (IKB)

Sumber: IKB, 2025

4.4 Tahap Evaluasi

Kegiatan evaluasi bertujuan untuk mengukur pencapaian target visi misi kota berkelanjutan 2045. Secara umum, terdapat dua evaluasi yang dilakukan yaitu evaluasi periodik dan evaluasi akhir KPN. Evaluasi periodik dilakukan pada tahun yang sama dengan periode pembuatan RPJMN setiap 5 (lima) tahun sekali yaitu tahun 2029, 2034, 2039, dan 2044. Sementara itu, kegiatan evaluasi akhir bertujuan untuk mengetahui keberhasilan pencapaian kota berkelanjutan dengan pelibatan akademisi, sektor swasta, dan masyarakat untuk menjamin transparansi dan akuntabilitas dan dilaksanakan satu tahun setelah pelaksanaan KPN yaitu tahun 2046.



Gambar 4.4 Mekanisme Pemantauan dan Evaluasi Pelaksanaan Kebijakan Perkotaan Nasional

Sumber: Kementerian PPN/Bappenas, 2023

Secara substantif, kegiatan evaluasi periodik dan evaluasi akhir mengkaji ulang proses pelaksanaan KPN dan kinerja pembangunan kota yang merupakan kelanjutan dari kegiatan pemantauan pada tahun-tahun sebelumnya. Seperti dalam proses pemantauan, evaluasi proses pelaksanaan KPN bermaksud untuk menganalisis hambatan, tantangan, dan isu yang terjadi selama proses pelaksanaan kebijakan serta mencari solusi atas permasalahan tersebut. Evaluasi kinerja pembangunan kota bermaksud untuk membandingkan status realisasi dengan target dan sasaran yang telah ditetapkan sebelumnya. Kegiatan evaluasi ini diselaraskan dengan RPJMN dan SDGs-Indonesia, yang berfokus pada dampak pembangunan jangka panjang, bukan pada *output* jangka pendek. Selain dua jenis evaluasi tersebut, kegiatan evaluasi juga dilakukan untuk mengkaji ulang kesesuaian dokumen KPN dengan tren dan dinamika perkembangan perkotaan di Indonesia, dalam lingkup regional dan global, untuk menjadi penyempurnaan Kebijakan Perkotaan Nasional dalam setiap periode perencanaan.



BAPPENAS

Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional/
Badan Perencanaan Pembangunan Nasional

Bekerjasama dengan:



KEBIJAKAN PERKOTAAN NASIONAL 2045

Kementerian PPN/Bappenas © 2025



BAPPENAS

Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional/
Badan Perencanaan Pembangunan Nasional

Bekerjasama dengan:



KEBIJAKAN PERKOTAAN NASIONAL 2045

Kementerian PPN/Bappenas © 2025