



Strategi Pengembangan Kawasan Wisata di Ibu Kota Negara Baru (IKN) menuju Kota dan Komunitas yang Berkelanjutan

Lucy Yosita¹⁾, Yan Nurcahya²⁾, Riskha Mardiana³

¹⁾³⁾Prodi Arsitektur, Fakultas Pendidikan Teknologi dan Kejuruan

²⁾Konsultan AR5 Bandung

Email : lucyyosita@upi.edu

Abstrak - Pemerintah Indonesia berencana memindahkan Ibu Kota Negara dalam hal ini Ibu Kota Negara Baru (IKN), dengan memindahkan Ibu Kota Negara ke Kalimantan. Pemerintah mengharapkan IKN Baru menjadi kota dengan pembangunan perkotaan yang berkelanjutan, selain Jakarta sebagai pusat ekonomi utama di Indonesia. Sektor pariwisata di suatu kota baru penting untuk mendapat perhatian karena akan memberikan keseimbangan pengembangan kota baru dan potensi lokal setempat. Metoda penelitian dalam tulisan ini menggunakan metoda kualitatif deskriptif dengan pendekatan evaluasi dilakukan dengan mengkaji fenomena dan menganalisisnya dengan kajian program, teori dan studi banding. Dari hasil kajian ini diperoleh strategi yang dapat dikembangkan dalam pengembangan IKN yang mendukung fungsi wisata adalah : (1). Smart Workplace, (2). Smart Living (3). Smart Mobility and Transportation, (4). Smart Nature Preservation (5). Transformasi Cerdas Bangsa dan Budaya

Kata Kunci : Ibu Kota Negara Baru (IKN), Smart City, Sustainable City, Pengembangan Pariwisata

PENDAHULUAN

Pemerintah Indonesia berencana memindahkan Ibu Kota Negara, dalam hal ini Ibu Kota Negara Baru (IKN) ke Kalimantan. Pemerintah mengharapkan IKN Baru menjadi kota dengan pembangunan perkotaan yang berkelanjutan dengan alasan utama Jakarta sebagai pusat ekonomi utama di Indonesia saat ini sudah kurang menunjang karena penduduknya yang padat dan juga tingkat kemacetan dan kriminalitas yang tinggi. Pembangunan IKN yang baru diharapkan memiliki konsep kota yang berkelanjutan, karena membangun suatu kawasan menjadi kota tidak hanya untuk saat ini tetapi dapat digunakan untuk bangsa kita di masa yang akan datang.

Dalam konteks perencanaan dan pengembangan kota baru sangat penting untuk memperhatikan integralitas pembangunan kawasan terlebih dalam pengembangan kota baru akan terjadi pembauran antara masyarakat asli dan masyarakat pendatang yang sebelumnya bertugas di ibu kota negara baru. Dalam perencanaan kota juga selalu penting untuk memperhatikan pengembangan pariwisata karena Seymour M. Gold (1980) dalam bukunya *Recreation Planning and Design* menyebutkan bahwa kebutuhan masyarakat terdiri dari 3 jenis yakni : (1). *subsistence time*, dimana waktu yang digunakan untuk melakukan kebutuhan hidup sehari-hari seperti makan, minum, tidur. Lalu (2). *existence time*, yakni waktu yang digunakan untuk melakukan pekerjaan yang berhubungan dengan profesi seperti bekerja atau belajar, lalu (3). *leisure time* yaitu waktu luang yang digunakan untuk melakukan aktivitas di luar aktivitas *existence* dan *subsistence* yakni lebih pada kegiatan beristirahat, hiburan atau berekreasi. Masyarakat yang memerlukan kebutuhan untuk berwisata akan bertambah pula seiring dengan pembentukan kota baru.

Menteri Investasi/Kepala Badan Koordinasi Penanaman Modal (BKPM) Bahlil Lahadalia mengatakan realisasi investasi di Kaltim pada triwulan IV-2021 mencapai Rp 16,4 triliun atau tumbuh 6,8%. Dia mengklaim banyak yang mengincar lokasi ibu kota baru tersebut. Investor tidak hanya mengincar kawasan inti pusat pemerintahan (KIPP) tetapi juga wilayah dengan fungsi pariwisata, pusat finansial dan ekonomi, pendidikan, hingga kesehatan.

Gambar 1 *Master Plan IKN*

Luas IKN di Kaltim menurut RUU adalah kurang lebih 256.142 ha, yang meliputi kawasan IKN atau Kawasan Inti Pemerintah Pusat (KIPP) seluas 56.180 ha dan kawasan pengembangan IKN seluas 199.962 ha. Kalimantan Timur adalah sebuah provinsi yang terletak di sisi timur laut Pulau Kalimantan dan berbatasan darat dengan negara Malaysia. Provinsi ini memiliki kekayaan sumber daya alam berupa tambang dan hasil hutan yang sebagiannya menyokong perolehan devisa negara. Luas wilayah Kalimantan Timur dengan beragam sumber daya alam yang dihasilkannya menjadikan provinsi ini menjadi provinsi terkaya kedua setelah DKI Jakarta menurut data tahun 2019. Kalimantan Timur dilihat dari potensinya sangat potensial bagi pengembangan sumber daya alam dari sektor perkebunan. Diantara hasil perkebunan utamanya adalah kelapa sawit, karet, kelapa, jagung, dan kakao. Adapun di sektor pertanian, padi masih menjadi komoditas andalannya. Kalimantan Timur adalah sebuah provinsi yang terletak di sisi timur laut Pulau Kalimantan dan berbatasan darat dengan negara Malaysia. Provinsi ini memiliki kekayaan sumber daya alam berupa tambang dan hasil hutan yang sebagiannya menyokong perolehan devisa negara. Luasnya wilayah Kalimantan Timur dengan beragam sumber daya alam yang dihasilkannya menjadikan provinsi ini menjadi provinsi terkaya kedua setelah DKI Jakarta menurut data tahun 2019. Menurut Menteri PUPR Basuki Hadimulyono, pembangunan Ibu Kota Negara Baru (IKN) sudah dimulai tahun 2022 ini dimulai dengan 40 proyek proyek konstruksi senilai Rp. 25,99 T. Dengan kondisi seperti ini diperlukan kecerdasan dan kecermatan untuk juga mengembangkan sector pariwisata di IKN ini.

Perpindahan ibu kota negara memang tidak mudah. Beberapa negara telah gagal untuk memindahkan ibu kotanya, diperlukan perencanaan yang baik: konsep pengembangan kota, fasilitas kota, akses kota memerlukan konsentrasi khusus yang tentu saja sudah dimiliki oleh pemerintah. Pertumbuhan suatu wilayah dapat dipengaruhi oleh faktor-faktor yang bersifat internal ataupun yang bersifat eksternal. Beberapa faktor yang bersifat internal diantaranya adalah penguatan diri sendiri (*self reinforce*), dan pembatasan pertumbuhan penduduk (*self limit*). Sedangkan faktor-faktor eksternal dapat disebabkan oleh adanya perdagangan inter-regional, migrasi, serta adanya penanaman modal (Muta'ali, 2011). Dari kajian ini bertujuan akan merumuskan mengenai strategi pengembangan Kawasan wisata di IKN dalam kerangka penguat diri tersebut (*self inforce*).

Perencanaan Kota dan Arsitektur Kota

Karakter-karakter yang perlu diperhatikan dalam Perencanaan Kota Modern menurut Carmona (2003) adalah meliputi : (1). Bangunan yang lebih sehat (*healthtier buildings*) (2). Lingkungan yang lebih sehat



(*healthier environments*) (3). Sarana transportasi yang lebih nyaman (*transportation facility*) (4). Filosofi desain arsitektur yang lebih baik (*architecture design philosophy*), dan (5). Perilaku yang berwawasan lebih jangka panjang (*attitude to the past*). Adapun *Geofrey Broadbent Broadbent* mengemukakan enam fungsi yang dapat dilaksanakan oleh arsitektur untuk menjawab pertanyaan: apa yang dituntut oleh arsitektur atau bangunan yakni meliputi 5 aspek berikut :

1. **Environmental Filter** (= *modifier of the physical climate*). Bangunan bisa mengontrol iklim. Bangunan berperan sebagai saringan atau filter antara lingkungan luar dengan kegiatan yang akan kita lakukan. Bangunan dapat membantu kita untuk membuat kondisi-kondisi agar kegiatan-kegiatan dapat dilaksanakan dengan menyenangkan dan dalam kenyamanan. Kita bisa menentukan ruang-ruang mana yang harus dekat satu sama lain dan yang mana yang bisa dijauhkan.
2. **Container of Activities**. Bangunan sebagai wadah kegiatan-kegiatan yang menempatkannya pada tempat yang khusus dan tertentu.
3. **Capital Investment** (= *changer of land value*). Dalam pengertian ini bangunan dapat memberikan nilai lebih pada tapak. Keduanya dapat menjadi sumber investasi yang baik. **Symbolic Function** (= *cultural implication*). Dalam pengertian ini bangunan dapat memberikan nilai-nilai simbolik terutama pada kegiatan-kegiatan yang bersifat keagamaan atau yang berimplikasi budaya.
4. **Behavior Modifier**. Pada fungsi *behavior modifier*, bangunan dapat mengubah perilaku dan kebiasaan, sesuai dengan suasana ruang.
5. **Aesthetic Function** (= *pursuit of delight*). Pada pengertian ini bangunan akan menyenangkan bila bangunan tampak bagus/cantik, sesuai dengan imajinasi yang fashionable saat ini, sesuai dengan asas-asas tertentu dari order visual dan lain-lain.

Dengan demikian dalam perencanaan suatu kota baru bagi masyarakat masa kini selain perlu memperhatikan aspek internal yakni kualitas dan kesehatan lingkungan bangunan, perlu pula memperhatikan aspek eksternal seperti: sarana transportasi yang nyaman, aspek filosofi dan pembentukan karakter perilaku yang terjadi. Selain sebagai wadah dan alokasi modal, perlu memperhatikan aspek lingkungan hidup, perilaku dan nilai-nilai estetika termasuk di dalamnya mengenai budaya. Dengan kata lain kota harus berwawasan lingkungan namun juga harus *smart* dan juga integral dalam pemenuhan fungsi. Jika perencanaan banyak melibatkan warga eksternal dari luar pulau Kalimantan, namun pertimbangan kaidah-kaidah lokal yang berwawasan nasional juga tetap diperlukan sehingga kaidah kearifan lokal dapat lestari dan memberi warna sendiri bagi perencanaan kota.

Teori Teori Perencanaan Kota Baru dan Kota yang Berkelanjutan

Advisory Commission on Inter-governmental Relations (Pei dan Verma, 1972) dalam Sujarto (1993) memberikan pengertian tentang kota baru sebagai “Permukiman yang mandiri dan berencana” dengan skala yang cukup besar sehingga kemudian dapat : a) Memungkinkan untuk menunjang kebutuhan berbagai jenis rumah tinggal dan kegiatan ekonomi sebagai lapangan kerja bagi penduduk di dalam permukiman itu sendiri; b) Dikelilingi oleh jalur hijau yang menghubungkan secara langsung dengan wilayah pertanian di sekitarnya dan juga sebagai pembatas perkembangan kota dari segi jumlah penduduk dan luas wilayahnya; c) Dengan mempertimbangkan kendala dan limitasi yang ada dapat menentukan suatu proporsi peruntukan lahan yang sesuai untuk kegiatan industri, perdagangan, perumahan, fasilitas dan utilitas umum serta ruang terbuka, pada proses perencanaannya; dan d) Dengan mempertimbangkan fungsi kota serta lahan yang tersedia dapat ditentukan pola kepadatan penduduk yang serasi.

Sementara itu, berdasarkan masa perencanaan dan perkembangannya, Osborn dan Whittick (1963) menekankan bahwa kota baru sebenarnya merupakan alternatif upaya untuk memecahkan dan mengatasi masalah pertumbuhan permukiman yang tersebar secara tidak terkendali serta kemacetan di kota-kota



besar yang disebabkan semakin berkembangnya kegiatan usaha dan penduduk kota besar akibat perkembangan industri secara besar-besaran pada awal abad ke-20.

Adapun Yudohusodo (1988) menjabarkan beberapa pengertian Kota Baru menurut beberapa ahli perencana kota sebagai berikut:

- a. Von Herten dan Spreiregen (1973), memberikan pengertian kota baru dari segi letak geografisnya adalah suatu kota yang direncanakan, didirikan, dan dibangun di atas suatu lahan perawan yang terlepas sampai suatu jarak tertentu yang jelas dari suatu kota induk yang lebih besar.
- b. Golany (1978) mengemukakan pengertian kota baru sebagai kota khusus yang dikembangkan sehubungan adanya upaya pengembangan fungsi tertentu seperti kota perusahaan industri, kota pertambangan, kota perkebunan, kota penunjang instalasi tertentu seperti instalasi militer. Selanjutnya dikemukakan dalam wawasan yang lebih luas suatu pengertian kota baru bahwa tidaklah selalu dibangun sama sekali baru di atas suatu wilayah lahan perawan, tetapi juga mungkin merupakan suatu pengembangan dan pembaharuan permukiman pedesaan atau kota kecil secara total menjadi kota lengkap yang mandiri.

Dengan melandaskan pada beberapa pengertian tentang kota baru di atas, maka secara umum kota baru dapat diartikan sebagai berikut (Sujarto dan Benedictus, 1989):

1. Ditinjau dari segi letak geografisnya, kota baru adalah kota yang mandiri yang direncanakan, didirikan atau dibangun di atas suatu lahan perawan pada suatu jarak tertentu yang jelas, terlepas dari kota induk yang lebih besar atau kota- kota lainnya sebagai alternatif mengatasi masalah perkotaan (pertumbuhan permukiman yang tidak terkendali, kekurangan perumahan, dan kemacetan lalu lintas), yang kemudian dikembangkan secara lengkap dengan pertimbangan proporsi peruntukan lahan yang sesuai.
2. Ditinjau dari segi fungsionalnya, kota baru adalah kota khusus yang dikembangkan sehubungan dengan adanya upaya pengembangan fungsi tertentu misalnya kota pemerintahan, kota industri, kota pertambangan, kota perkebunan, kota penunjang instalasi, dan lain-lain, sehingga kota tersebut tidak selalu dibangun di atas suatu wilayah lahan perawan, akan tetapi merupakan suatu pengembangan dan pembaharuan permukiman pedesaan atau kota kecil secara total.

Pengembangan dan perkembangan kota baru dalam berbagai kurun waktu dilandasi oleh berbagai motivasi yang berbeda. Perwujudan pengembangan kota- kota baru ini kemudian sangat dipengaruhi dan ditentukan oleh berbagai faktor. Secara deskriptif mengenai evolusi kota baru, maka dapat diidentifikasi bahwa sesuai dengan fungsi tujuannya kota baru sangat bervariasi dari segi lokasi, jenis, dan pola fisiknya. Golany (1978) menjelaskan bahwa ditinjau dari letak geografisnya, kota baru dibedakan menjadi 4 kategori, yaitu:

1. Kota baru dalam kota (*New Town in Town*), yaitu suatu lingkungan baru berskala besar yang dikembangkan pada wilayah kantong yang belum terbangun di dalam kota atau di wilayah pinggiran yang berbatasan langsung dengan kota induk.
2. Kota baru satelit (*Dormitory Town*), yaitu suatu lingkungan baru berskala besar yang dikembangkan sebagai tempat tinggal yang letaknya terpisah pada jarak tertentu dari kota induk, tetapi secara fungsional sangat tergantung pada kota induk.
3. Kota baru mandiri (*Independent New Town*), yaitu suatu kota baru yang dikembangkan dengan tujuan membentuk kota yang mandiri dalam memenuhi kebutuhan dan kegiatan usaha penduduknya. Contoh: kota baru pemerintahan
4. Kota baru khusus, yaitu kota baru yang dikembangkan sehubungan dengan kegiatan tertentu, seperti: kemiliteran, pertambangan, dan perkebunan. Kota baru khusus ini dapat bersifat mandiri ataupun satelit terhadap kota induknya.

Pengertian keberlanjutan (*continue*) menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) adalah berkesinambungan; dan terus-menerus. “*Sustain*” : (1) *strengthen or support physically or mentally*, (2) *undergo or*



suffer (something unpleasant, especially an injury), (3) *uphold, affirm, or confirm the justice or validity of*, dalam terjemahan bahasa Indonesia “*sustain*” adalah menopang. Definisi menopang disini adalah mampu menahan, menopang, menyokong, menyangga, mengalami, meneruskan, menderita, memperpanjang, dan memungkinkan. Adapun terjemahan “*ability*”: (1) *possession of the means or skill to do something*, (2) *talent, skill, or proficiency in a particular area*, dalam terjemahan bahasa Indonesia adalah kemampuan, kesanggupan, bakat, kebolehan, kecakapan, kepandaian, kebiasaan, kearifan, kelihaihan, dan ketangkasan. Dengan demikian kota yang berkelanjutan (*sustainable city*) dapat didefinisikan sebagai kota yang mampu memenuhi kebutuhan masa kini tanpa mengabaikan kebutuhan generasi mendatang, bagaimana memperbaiki kehancuran lingkungan tanpa mengorbankan kebutuhan pembangunan ekonomi dan keadilan sosial. Selanjutnya Konsep kota berkelanjutan menurut Rogers (1998), harus mengakui bahwa kota perlu memenuhi tujuan sosial, lingkungan, politik dan budaya serta ekonomi dan fisik

Sementara itu, ditinjau dari segi pola perkembangannya kota menggambarkan pola perkembangan suatu kota dilihat dari aspek dimensi (ukuran) dan bentuk ruang yang berbeda-beda. Setiap pola merupakan hasil pembentukan dari fungsi-fungsi dan infrastruktur, yang telah ditetapkan pada lokasi tertentu. Gallion et al. (1992) menjelaskan bahwa terdapat 3 (tiga) pola dasar lokasi kota dalam ukuran dan bentuk, yaitu :

- a. Pola linier, yaitu pola perkembangan kota yang berjajar disepanjang jalur transportasi (misalnya : jalan, rel kereta api, sungai, dan garis pantai).
- b. Pola berkelompok, yaitu pola kota yang terbentuk akibat dari pemusatan aktivitas (misalnya: kota industri yang menyebabkan aktivitas penduduk terkonsentrasi pada kegiatan industri di kota tersebut).
- c. Pola hierarki, yaitu pola yang terbentuk dari kumpulan beberapa kota dengan ukuran yang berbeda dalam suatu wilayah, sehingga membentuk pola yang teratur.

Smart City (Kota Pintar) dan Pengembangan Pariwisata dalam Konteks Pengembangan Smart City dan Sustainable City

Smart city merupakan sebuah performansi yang baik untuk sebuah kota, yang didukung oleh kombinasi yang pintar (*smart*) dari segala aktivitas, kajian, penemuan, serta kesadaran dari masyarakat kota tersebut. *Smart city* diharapkan mampu memberikan dampak positif bagi pemerintahan, kehidupan sosial masyarakat, transportasi, kualitas hidup, persaingan yang sehat di segala bidang, dengan memanfaatkan teknologi informasi dan komunikasi.

Berikut ini adalah 4 definisi dan pengertian *smart city* dari beberapa sumber buku:

1. Menurut Caragliu, Del Bo dan Nijkamp (2009), *smart city* adalah kota yang mampu menggunakan SDM, modal sosial dan infrastruktur telekomunikasi modern untuk mewujudkan pertumbuhan ekonomi berkelanjutan dan kualitas kehidupan yang tinggi, dengan manajemen sumber daya yang bijaksana melalui pemerintahan berbasis partisipasi masyarakat.
2. Menurut Pratama (2014), *smart city* merupakan suatu konsep pengembangan, penerapan, dan implementasi teknologi yang diterapkan di suatu daerah sebagai sebuah interaksi yang kompleks di antara berbagai sistem yang ada di dalamnya.
3. Menurut Cohen (2014), *smart city* adalah sebuah kota yang menggunakan ICT secara pintar dan efisien dalam menggunakan berbagai sumber daya, menghasilkan penghematan biaya dan energi, meningkatkan pelayanan dan kualitas hidup, serta mengurangi jejak lingkungan, semuanya mendukung ke dalam inovasi dan ekonomi ramah lingkungan.

Menurut Muliarto (2015), *smart city* adalah cara menghubungkan infrastruktur fisik, infrastruktur sosial, dan infrastruktur ekonomi dalam sebuah kawasan dengan menggunakan teknologi ICT, yang dapat



mengintegrasikan semua elemen dalam aspek tersebut dan membuat kota yang lebih efisien dan layak huni.

Dari berbagai definisi di atas dapat difahami bahwa hakikat *smart city* harus memperhatikan berbagai pencapaian keseimbangan dan juga memberikan dampak positif berkelanjutan secara sosial dan ekonomi. Mengintegrasikan konsep baru Ibu Kota Baru (IKN) yang memiliki sasaran menurut definisi di atas akan sangat tepat dengan mengupayakan keberlanjutan pengembangan sektor pariwisata karena sektor ini akan sangat memberdayakan potensi sosialnya.

Pengertian tentang perencanaan pariwisata menurut Hermantoro (2015) adalah sebagai berikut:

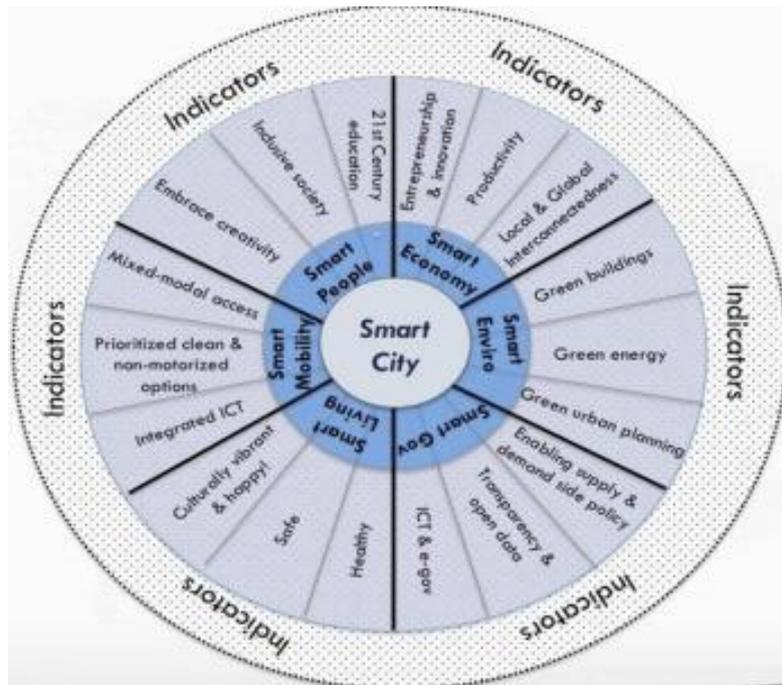
1. Membangun kehidupan masa depan yang lebih baik yang mampu memberikan kesejahteraan pada masyarakat;
2. Memberikan keselarasan hasil pembangunan atas kepuasan wisatawan, masyarakat, dan lingkungan;
3. Memaksimalkan dampak positif dan meminimalkan dampak negatif; serta
4. Memberikan nilai lebih pada aset atau sumber daya lokal yang ada

Pengembangan pariwisata sangat perlu dikembangkan termasuk di suatu kawasan baru karena hal ini tidak memerlukan investasi besar karena mendayagunakan sumber daya yang ada karena dapat mendayagunakan potensi lokal yang ada. Namun akan memberikan nilai tambah ekonomi pada sumber daya yang ada. Selain itu pengembangan pariwisata juga memberikan dampak ganda pada sektor lain dan pendapatan nasional. Termasuk di dalamnya produk pertanian dan produk industri lokal lain, seperti mebel, cendera mata, dan sebagainya. Dilihat dari indikator indikator smart city pula, unsur gunsur smart environment adalah salah satu indikator penting, dan hal ini salah satu strategi pentingnya adalah dengan pengembangan sektor pariwisata.

Pada sisi lain, menurut Hao, Lei dan Yan (2012), lebih jelasnya terdapat beberapa karakteristik yang menjadi ciri-ciri *smart city*, yaitu:

1. Interkoneksi antara bagian perkotaan, *smart city* menggabungkan antara komunikasi, jaringan (*network*), internet, sensor dan penghargaan/pengakuan (*recognition*) untuk membantu komunikasi antar orang, dengan demikian interkoneksi antara bagian perkotaan akan terwujud.
2. Integrasi sistem informasi perkotaan, hal yang berkaitan dengan internet dan *cloud computing* akan digunakan dalam setiap bidang bisnis dan mengintegrasikan sistem aplikasi, data dan internet menjadi unsur-unsur inti yang mendukung operasi perkotaan dan manajemen.
3. Manajemen perkotaan dan kerjasama layanan, interkoneksi komponen perkotaan dan dukungan sistem aplikasi manajemen perkotaan serta layanan dengan koordinasi sistem kritikan perkotaan dan peserta untuk membuat menjalankan perkotaan terbaik.
4. Aplikasi ICT (*Information and Communication Technology*) terbaru, *smart city* teori manajemen kota modern sebagai panduan yang menekankan penerapan teknologi informasi canggih ke manajemen perkotaan dan pelayanan, sehingga memotivasi pemerintah, perusahaan dan orang-orang untuk membuat inovasi, gerakan pembangunan perkotaan.

Selengkapnya mengenai indikator indikator *smart city* adalah sebagaimana diagram di bawah ini:



Gambar 2. Indikator indikator *smart city*

METODOLOGI PENELITIAN

Metode penelitian ini menggunakan metode kualitatif dengan pendekatan penelitian evaluasi, dilakukan untuk mengetahui sejauh mana pelaksanaan suatu rencana atau seberapa jauh tujuan telah tercapai. Kajian ini juga dilakukan dengan mengkaji fenomena dan menganalisisnya dengan kajian teori dan studi banding. Dengan demikian, hasil penelitian evaluasi ini dapat digunakan sebagai bahan pertimbangan untuk meningkatkan kualitas perumusan, pelaksanaan, dan hasil suatu proyek, kebijakan, dan program.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Kota merupakan sebuah solusi fisik dalam melengkapi, memfasilitasi, dan meningkatkan kebutuhan penduduk di suatu daerah. Rencana Pemerintah Republik Indonesia untuk memindahkan ibu kota negara dari Jakarta ke Kalimantan sebenarnya sudah direncanakan sejak lama oleh Presiden Republik Indonesia, Ir. Soekarno. Rencana implementasi pembangunan IKN pada Tahap 1 pada 2022-2024 dibagi ke dalam tiga alur kerja besar, yaitu pembangunan perkotaan, pembangunan infrastruktur, dan pembangunan ekonomi. Adapun alur kerja pengembangan kota terdiri dari kegiatan yang berkaitan dengan rencana tata kota dan relokasi pemerintahan. Dikutip dari lampiran II Undang-undang Nomor 3 Tahun 2022 tentang IKN Pada tahun 2022-2023, akan dilakukan pembangunan tahap awal di sebagian Kawasan Induk Pusat Pemerintahan (KIPP) tahap 1A Sub-BWP I," yang diterima pada Ahad, 20 Februari 2022.

Adapun kluster di IKN direncanakan terdiri dari 2 bagian kluster yakni kluster ekonomi dan kluster pendukungnya, dengan rincian sebagai berikut :

1. 6 kluster ekonomi
 - d. Kluster Industri Teknologi Bersih
 - e. Kluster Farmasi Terintegrasi
 - f. Kluster Industri Pertanian Berkelanjutan
 - g. Kluster Ekowisata dan Wisata Kesehatan
 - h. Kluster Bahan Kimia dan Produk Turunan Kimia
 - i. Kluster Energi Rendah Karbon



2. 2 kluster pendukung :
 - a. Kluster Pendidikan Abad ke-21
 - b. *Smart City* dan Pusat Industri 4.0

Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) Basuki Hadimuljono mengungkapkan minat investasi di IKN Nusantara telah meningkat 25 kali lipat sejak Agustus 2022 lalu. Ini dilihat dari besaran lahan yang diminati oleh investor di Ibu kota baru. Basuki Hadimuljono mengungkapkan peningkatan ini terjadi cukup signifikan sejak penawaran pertama di Agustus 2022. Dari semula seluas 38 hektare, kini mencapai 965 hektare yang diminati. Dengan melihat 2 bagian kluster di atas, kluster kluster yang nantinya dapat dikembangkan menjadi kluster pariwisata meliputi: Kluster Ekowisata, Kluster Pertanian, Kluster *Smart City* dan Kluster Pendidikan. Sementara apabila mengingat pada potensi Kalimantan Timur khususnya pada lokasi IKN potensi potensi wisata yang dapat dikembangkan di sana meliputi :

1. Wisata Bangunan Bersejarah dan Bangunan Religi.
2. Wisata Hijau (Ekowisata) dengan melibatkan potensi pertanian dan kehutanan.
3. Wisata Pinggir pantai.
4. Wisata Seni dan Budaya setempat
5. Wisata Belanja dapat dipetakan di berbagai fungsi fungsi di atas.

Dengan adanya peminatan investor yang telah mencapai 965 hektar perlu diperhatikan perencanaan Kawasan Wisata yang integratif. Dalam perencanaan kota baru (*new town*) yang menunjang pariwisata dari bahasan di atas dapat dirumuskan bahwa harus memperhatikan aspek aspek berikut di bawah ini : (1). Zoning, (2). *Greenbelt*, (3). Perumahan (*housing*) (4). Bangunan umum (*public building*), (5). Pusat Rekreasi (*recreation center*), (6) Sistem jalan (*road system*), (7). Sistem transportasi (*transportation system*). Pada perkembangannya menyediakan *greenbelt* seringkali menemui kendala yakni pada masa mendatang alih fungsi menjadi rentan karena pesatnya perkembangan kota. Akan lebih efektif apabila perencanaan bangunan umum, perancangan perumahan, perancangan bangunan pendidikan maupun rekreasi mengoptimalkan penataan ruang hijau sedari perencanaan awalnya. Selain itu perencanaan transportasi juga perlu direncanakan dari awal dan bukan direncanakan kemudian setelah kota dan jumlah penduduknya berkembang pesat apalagi jumlah investor yang banyak akan membuat prediksi jumlah penduduk di masa mendatang di IKN ini akan berkembang pesat, tidak hanya penduduk asal namun juga masyarakat yang bermigrasi sebagai pendatang. Perencanaan tidak lagi dapat diselesaikan perkebutuhan fungsi namun perlu dalam analisis *Cost Benefit* yang terintegrasi.

Menurut Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional (PPN)/Bappenas Suharso Monoarfa dari 256,1 ribu hektare itu, hanya 20 persen lahan yang akan dijadikan area *built up* (area pembangunan). Sesuai dengan *masterplan*-nya, pemerintah akan menyiapkan 75 persen kawasan IKN sebagai area hijau. Sebanyak 28,5 persen akan menjadi kawasan konservasi; 21,7 persen sebagai lahan pertanian; 15,1 persen kawasan hutan produksi; 6,6 persen perlindungan terhadap kawasan bawaan; 3,9 persen ekosistem bakau; 3,5 persen perlindungan; dan 0,3 persen area perikanan. Dengan kondisi ini potensi potensi yang dapat dikembangkan adalah sejenis : Taman Hutan Raya, Desa-Desa Wisata Agrikultur, Ekowisata, atau Area area Wisata Pantai. Menindaklanjuti banyaknya investor yang tertarik namun adanya rencana peta *mapping* pembangunan seperti di atas diperlukan kehati hatian dalam pemberian izin membangun. Mengkaji dari kota kota di dunia yang berhasil menjadi kota kota sebagai destinasi wisata akan sangat baik untuk memperhatikan kaidah lokalitas bangunan dan juga pembangunan infrastruktur baik transportasi dan utilitas. Pada sisi lain diperlukan pula perencanaan partisipatif pada tataran fasilitas fasilitas public, selengkapnya menurut Yosita (2019) dalam jurnal *Our City is Our Responsibility: Improving the Quality of Bandung's City Open Space through Community Participation*, perlu penekanan pada perencanaan ruang publik (*open space*) dan peningkatan keahlian melalui pelatihan masyarakat.

Berikut di bawah ini adalah penelaahan terhadap 2 contoh ibu kota yang cukup berhasil dan berkelanjutan termasuk dalam pengembangan sektor pariwisatanya yakni Hong Kong dan Zurich.

Tabel 1 Analisis Aspek Aspek Perencanaan Kota terhadap Kota Hong Kong dan Zurich

Aspek Perencanaan	Kota Hong Kong	Kota Zurich, Swiss
Zoning	Kota Hong Kong terdiri dari 18 distrik, mulai dari distrik perdagangan, Pendidikan perdagangan maritim, distrik zona pusat dan area bersejarah, hingga zona kampung kampung tua yang dilestarikan. Kawasan kota modern ini uniknya adalah dapat mempertahankan kualitas lingkungannya dan pelestarian nilai nilai budaya yang sangat kental. Pada kawasan pendidikan atau komersial karakter budaya asli seperti bangunan asli China atau gazebo berbentuk pagoda atau gerbang gerbang bernuansa China sangat kuat mewarnai kota ini.	Kota Zurich, Swiss terdiri dari 12 provinsi. Negara ini mempunyai pendapatan domestik bruto mencapai US\$496 miliar dengan besarnya pendapatan per kapita mencapai US\$59.600. Perlu diketahui jika sektor utama perekonomian Swiss berasal dari sektor produksi. Produk utama yang dihasilkan berupa mesin, obat-obatan, produk kimia, jam, tekstil yang menggunakan peralatan pengukuran presisi. Selain dari sektor produksi, sektor industri juga memiliki peran penting dalam pergerakan roda ekonomi di Swiss. Kegiatan perekonomian tersebar di berbagai penjuru negara Swiss.
Greenbelt	<p>Lebih dari 1100 km² luas lahan atau 75% dari wilayah Hong Kong adalah merupakan area hijau sehingga udaranya masih terasa bersih dan segar meski kotanya telah menjadi kota modern. Hal ini selain menunjang pula kondisi wilayahnya yang memiliki cukup banyak perbukitan dan pegunungan.</p> 	<p>Swiss memiliki skor (<i>The Environmental Performance Indeks</i>) EPI atau indeks kinerja lingkungan mencapai angka 87.42, pada tahun 2018 menempatkan Swiss sebagai negara paling ramah lingkungan di Dunia. Tak hanya itu, pada tahun 2017 Swiss dinobatkan sebagai negara nomor satu dari lima negara yang menerima <i>Sustainable Development Goals</i> (SDGs) oleh Perserikatan Bangsa-Bangsa. Pencapaian Swiss dalam menjaga lingkungan, tak lepas dari berbagai usaha yang dilakukan sangat baik, seperti sistem pemilihan limbah yang sangat baik, dan upaya meminimalisir emisi karbon bahkan mengupayakan sampai nilai 0.</p> 
Perumahan (Housing)	Perumahan di Hong Kong mayoritas merupakan hunian berlantai banyak (apartemen) yang dibangun melalui berbagai program public housing dari masa ke masa. Yang kemudian apartemen ini digunakan secara haksewa atau hak milik.	Perumahan di Zurich atau di Swiss pada umumnya ada yang merupakan hunian <i>landed house</i> dan ada pula yang berupa apartemen baik milik atau sewa. Terdapat banyak pula rumah pedesaan yang sangat artistic namun permanen yang kebanyakan berada di wilayah perbukitan di sudut sudut wilayahnya memberikan citra lokal yang sangat kuat di negara Swiss ini.
Bangunan Umum (Public Building)	Terdapat zona Kawasan bersejarah di Hong Kong yang dilestarikan misalnya : Western District, Kowloon District, Aberdeen, Shanghai Street dan Kat Hing Wai Castle. Selain tersebut bangunan bangunan lain kebanyakan merupakan bangunan modern dan post	Terdapat zona Kawasan bersejarah di yang dilestarikan pula di Kota Zurich misalnya Old Town, Schanzengraben, Town Hall Heritage Building, Ulrich Zwingli Monument, dan sebagainya. Bangunan bangunan ini dilestarikan dengan baik dan berdampak



modern. Berikut adalah contoh bangunan legislatif di HK dan perpaduan dengan sekitarnya.



dengan bangunan modern yang dibangun sebelumnya. Namun yang menarik di kota ini, kontekstualitas bangunan baru dengan bangunan lama terjaga dengan baik sehingga memiliki menciptakan karakter kota yang menarik. Berikut adalah contoh Gedung Parlemen di *Old Town* yang menjadi salah satu destinasi wisata, bangunan mencerminkan salah satu peradaban sesuai dengan zamannya.



**Pusat rekreasi
(Recreation Center)**

Terdapat aneka pusat wisata di Hong Kong dengan tema yang berbeda beda misalnya : Disneyland dengan tema hiburan keluarga, Victoria Harbour dengan tema wisata Pelabuhan pinggir pantai, Victoria Peak berupa destinasi pegunungan yang dapat memandangi view sekeliling Hong Kong, Ngong Ping yakni wisata dengan tema view alam dan Patung Budha dan lain sebagainya. Kota Hong Kong yang maju namun masih asri menjadikannya Hong Kong selalu diminati wisatawan dari berbagai negara. Berikut adalah contoh gambar situasi sekitar kawasan wisata The Peak Tram.



Destinasi wisata di Swiss terdapat bermacam macam jenis mulai dari Kawasan historis Kota Zurich, Lauterbrunnen yakni Kawasan pedesaan di lembah di Kota Zurich, Air Terjun Rhein yang terdapat di perbatasan kota Zurich dan Kota Schaffhausen, Kota Bern yakni kota dengan suasana abad pertengahan dan sebagainya. Berikut adalah contoh gambar situasi sekitar kawasan wisata kota Zurich di waktu malam.



**Sistem jalan
(Road System)**

Jalan jalan cukup baik di kota ini, dilalui oleh kendaraan pribadi, taxi dan bus. Kedisiplinannya sangat tinggi karena diberlakukannya sanksi yang cukup berat bagi pelanggaran lalu lintas atau bagi yang membuang sampah sembarangan.

Hampir sama halnya dengan di kota Hong Kong, jalan jalan di kota Zurich tidak terlalu didominasi dengan kendaraan pribadi, namun oleh bus atau taxi. Masyarakat tidak terlalu tergantung pada transportasi pribadi, namun lebih nyaman menggunakan kereta.

**Sistem Transportasi
(Transportation System)**

MRT menjadi alat transportasi utama di Hong Kong sehingga dapat dikatakan pencemaran udara oleh karbon dioksida dari kendaraan di kota ini sangat rendah. Hampir semua wilayah dapat dijangkau dengan MRT, dan dilengkapi juga dengan bis dan taxi. Masyarakat setempat sangat gemar berjalan kaki dan jarang menggunakan kendaraan pribadi karena sudah terbiasa dengan transportasi massal.

Kereta menjadi alat transportasi yang paling banyak dipilih oleh penduduk di Swiss termasuk di Zurich. Bahkan CEO dari perusahaan besar sekalipun tetap memilih transportasi ini. Jadwal kereta yang tepat waktu menjadi kelebihan dari kereta yang berada di Swiss.



Adapun prinsip perencanaan IKN memiliki dasar panduan prinsip meliputi prinsip pemenuhan kebutuhan pangan, kualitas udara, kualitas hidup, kualitas aksesibilitas, dan peluang ekonomi. Selengkapnya prinsip tersebut adalah seperti di bawah ini :

8 prinsip Ibu Kota Negara (IKN) :

1. Mendesain sesuai kondisi alam
 - Lebih dari 75 % Kawasan hijau di Kawasan Pemerintahan IKN
 - 100 % penduduk dapat mengakses ruang terbuka hijau rekreasi dalam 10 menit
 - 100 % konstruksi ramah lingkungan untuk setiap bangunan bertingkat, institusional, komersial dan hunian.
2. Bhineka Tunggal Ika
 - 100 % integrasi seluruh penduduk baik penduduk lokal maupun penduduk pendatang.
 - 100 % warga dapat mengakses layanan sosial atau masyarakat dalam 10 menit.
 - 100% tempat umum dirancang menggunakan prinsip aksesuniversal, kearifan lokal dan desain inklusif.
3. Terhubung, Aktif dan Mudah Diakses
 - 80% perjalanan dengan transportasi umum atau mobilitas aktif.
 - 10 menit ke fasilitas penting dan simpul transportasi umum
 - < 50 menit koneksi transit ekspres dari Kawasan Inti Pusat Pemerintahan ke bandara strategis 2030
4. Rendah Emisi karbon
 - Instalasi kapasitas energi terbarukan akan memenuhi 100 % kebutuhan energi IKN
 - 60 % peningkatan efisiensi energi dalam bangunan umum yang baru di 2045
 - Net Zero Emission di IKN pada 2045
5. Sirkuler dan Tangguh
 - 10 % dari lahan seluas Kawasan Pemerintahan IKN tersedia untuk kebutuhan produksi pangan
 - 60 % daur ulang semua timbunan sampah di 2045
 - 100 % air limbah akan diolah melalui sistem pengolahan pada 2035
6. Aman dan Terjangkau
 - 10 kota terbaik menurut *Global Liveability Index* pada 2045
 - Semua Pemerintahan IKN memiliki akses terhadap infrastruktur penting di 2045
 - Perumahan yang adil dengan perbandingan 1:3:6 untuk jenis perumahan mewah, menengah dan sederhana
7. Kenyamanan dan Efisiensi melalui Teknologi
 - Memperoleh peringkat *Very High* dalam perangkat *e-Gov Development Index* oleh PBB
 - 100 % konektivitas digital dan TIK untuk semua penduduk dan bisnis
 - Lebih dari 75% kepuasan bisnis dengan peringkat layanan digital
8. Peluang Ekonomi untuk Semua
 - Kemiskinan di IKN pada 2035
 - PDB perkapita negara berpendapatan tinggi.
 - Rasio Gini regional terendah pada 2045

Mengkaji dari prinsip prinsip di atas dan mengkaji pula pada kota kota di negara maju yang memiliki konsep *smart city* dan berhasil sebagai destinasi wisata di atas dapat disimpulkan bahwa keberhasilan perencanaan suatu kota ditentukan dari perencanaan awalnya, seperti (1). Kejelasan dan ketegasan regulasi ruang hijau, (2). Perencanaan detail kawasan perumahan dan (3). Pengkajian dan penyusunan konsep pariwisata menurut potensi alam, potensi budaya dan kreativitas atraksi yang akan terjadi (3). Perencanaan sistem transportasi dan (4). Perencanaan infrastruktur utilitas lingkungan dan perkotaan.

Tanpa pengkajian dan perencanaan awal yang integral dan optimal dapat terjadi dampak dampak yang kurang baik di kemudian hari. Untuk pencapaian kota yang lebih global, perlu untuk diperhatikan untuk menghindari kemungkinan konflik konflik sosial yang terjadi. Menurut (Enyedi : 2004), faktor-faktor penghambat pencapaian kota yang lebih global meliputi: (1). Kemiskinan di perkotaan, (2). Fenomena migrasi dan kelompok- kelompok minoritas (3). Perkembangan perumahan dan pengembangan kota (*urban renewal*) (4). Fenomena segregasi ruang (*spatial segregation*). Dengan terjadinya migrasi di ibu



kota baru akan rentan dengan fenomena segregasi sosial dan persaingan sosial, untuk mengatasi hal ini maka pemetaan pembangunan dan serapan investor harus memperhatikan perkembangan kota dan komunitasnya secara jangka panjang untuk mencapai “*world city for all*” yang dibangun dan dikelola dengan tujuan menjadi salah satu kota yang berkelanjutan di dunia dan penggerak perekonomian Indonesia di masa depan.

KESIMPULAN

Dari uraian di atas dengan mengkaji program, teori dan studi banding kasus dapat disimpulkan bahwa strategi perencanaan Ibu Kota Negara (IKN) yang menunjang pengembangan sektor dan kawasan pariwisata di Kawasan tersebut dapat diterapkan strategi perencanaan dan transformasi sebagai berikut di bawah ini :

Pertama, *Smart Workplace* (transformasi kerja), yaitu kota yang menjunjung tinggi kolaborasi dan keterhubungan antar semua pihak. Dengan menerapkan desain kompleks pemerintahan yang terkonsolidasi dan terhubung antar gedung, sehingga menciptakan ruang kolaborasi dengan bisnis, menciptakan lingkungan kerja dan perkantoran yang sehat dan berorientasi pada masyarakat dengan konsep hijau yang memiliki kulit ekologis tinggi dan juga kinerja komunitas yang baik.

Kedua, *Smart Living* (transformasi hidup), yaitu kota yang mengutamakan kehidupan yang kompak, berkinerja tinggi, efisien dan layak huni sehingga terwujud perumahan inklusif berbasis masyarakat. Pembangunan perumahan tidak dapat dibiarkan terjadi secara alami begitu saja, namun harus memperhatikan menjaga kualitas dan kuantitas ruang hijau, investor yang diberikan akses harus benar benar dipilih untuk menunjang kota yang kompak seperti dengan pembangunan *mixed use*, hunian vertikal dan sebagainya selain dari *landed house*.

Ketiga, *Smart Mobility and Transportation* (transformasi mobilitas) yang merupakan modal berbasis transit, mengutamakan pergerakan penduduk kota yang cepat, efisien dan sehat yang didukung oleh 80% angkutan umum seperti kereta, bus dan atau angkutan umum, iklim yang kondusif bagi pejalan kaki, serta mengadaptasi Smart Transport dan Sistem Otonom. Hal ini sangat penting direncanakan sedari awal bukan direncanakan kemudian hari seperti di Kota Jakarta, untuk keberlanjutan sebuah kota yang ramah lingkungan.

Keempat, *Smart Nature Preservation* (transformasi kelestarian lingkungan) adalah kota yang menjaga ekosistem alam dan hidup bersinergi dengan alam, misalnya meningkatkan kekayaan dan keanekaragaman flora dan fauna serta mengembangkan kebun raya dan *International Center for Tropical Forestry* dan desa wisata yang produktif dan memiliki konsep *local wisdom* yang kuat. Dengan strategi ini diharapkan dapat menjadikan IKN kota yang ramah lingkungan dan berkelanjutan sebagaimana contoh studi banding yang ada pada bahasan sebelumnya.

Kelima, Transformasi Cerdas Bangsa dan Budaya, yaitu kota dengan mengutamakan kehidupan berbangsa dan berbudaya melalui ruang simbolik bersama untuk merayakan persatuan dan keragaman Nusantara. Hal ini dapat dilakukan dengan tidak hanya pada paktek perencanaan ruang publik atau bangunan cagar budaya, tetapi dapat diterapkan pada bangunan bangunan umum seperti komersial atau pendidikan sehingga kaidah lokal yang kuat akan mendukung keberlanjutan budaya

DAFTAR PUSTAKA

- Benfield, F. K. et al. (1999). Once there were green fields: How urban sprawl is undermining America's environment, economy and social fabric. New York: Natural Resources Defense Council
- Case, G., Highlighting, S., Approaches, I., & Areas, U. (n.d.). What Makes a Sustainable City ?
- Desain Ibu Kota Negara. (2022). PUPR
- Dongchang, Dai. (2021). United Nation Thematic session 6: Sustainable transport and sustainable cities.



Vice Minister of Transport, China

- Egger, S. (2006). Determining a sustainable city model. *Environmental Modelling & Software*, 21(9), 1235–1246. <https://doi.org/10.1016/j.envsoft.2005.04.012>
- Hermantoro Henky (2015), Modul Perencanaan Pariwisata, Universitas Trisakti (2015), Jakarta
- Hershey Foods Corporation. (2001, March 15). 2001 Annual Report. Retrieved from <http://www.hersheysannualreport.com/2000/index.htm>
- Septia Tira, Tri(2020). Proses Pemindahan Ibu Kota Negara: Analisis Multi-Kasus. Universitas Gadjara Mada. <http://etd.repository.ugm.ac.id/penelitian/detail/186113>
- Seymour M. Gold (1980) *Recreation Planning and Design*, Mc Graw Hill, United States
- Torrens, Paul M. and Alberti, Marina. (2000). *Measuring sprawl*. Paper 27 ed. London: Center for Advanced Spatial Analysis, University College London.
- Tsai, Yu-Hsin. (2005). Quantifying urban form: compactness versus 'sprawl'. *Urban Studies* 42, 141-161
- United Nations. (2021). *Make cities and human settlements inclusive, safe, resilient*.
- Yosita, L kk (2019) *Our City is Our Responsibility: Improving the Quality of Bandung's City Open Space through Community Participation*, Journal JARE, Universitas Pendidikan Indonesia, Bandung
- Tari Budayanti Usop (2019) *Menelusuri Teori Kota yang Berkelanjutan*, Artikel: https://www.researchgate.net/publication/334732358_MENELUSURI_TEORI_KOTA_YANG_BERKELANJUTAN/link/5d3dcd8192851cd0468e2ff1/
- Kompas.com dengan judul "Mengenal 5 Prinsip dalam Konsep Desain IKN Nusantara", Klik untuk baca: <https://www.kompas.com/properti/read/2022/02/21/163000821/mengenal-5-prinsip-dalam-konsep-desain-ikn-nusantara?page=2>. Penulis : Aisyah Sekar Ayu Maharani
- <https://www.kajianpustaka.com/2020/01/smart-city-pengertian-karakteristik-indikator-dan-penerapan.html>
- <https://bisnis.tempo.co/read/1562889/pembangunan-ikn-tahap-pertama-2022-2024-perkotaan-infrastruktur-dan-ekonomi>
- <https://www.liputan6.com/bisnis/read/5138411/minat-investor-bangun-ikn-nusantara-membeludak-semula-38-ha-jadi-965-ha>
- https://eppid.pu.go.id/page/kilas_berita/2897/Menteri-Basuki-Pembangunan-IKN-Tantangan-dan-Peluang-Besar-Bagi-Para-Arsitek