



ISSN 2962-4045



VOLUME 1 NOMOR 2 SEPTEMBER 2022

# **BULETIN PEMBANGUNAN DAERAH**

**BAPPEDA KOTA BOGOR**



Sumber: Peta Citra Satelit

# KATA PENGANTAR

**S**egala puji bagi Allah SWT., Tuhan semesta alam atas segala rahmat dan hidayah-Nya sehingga kami Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Kota Bogor bisa menyelesaikan penerbitan Buletin Pembangunan Daerah. Shalawat serta salam senantiasa kami haturkan kepada junjungan Nabi Besar Muhammad SAW.

Buletin Pembangunan Daerah ini merupakan edisi kedua yang diterbitkan sebagai sarana komunikasi dan publikasi informasi mengenai kegiatan pembangunan di Kota Bogor.

Akhirnya, kami mengharapkan semoga buletin ini dapat memberikan manfaat bagi pembaca.

**Kepala  
Badan Perencanaan Pembangunan Daerah  
Kota Bogor**



**Rudy Mashudi, S.T., MP**



# SUSUNAN REDAKSI

**Pengarah:**

Dr. Ir. Hj. Syarifah Sofiah, M.Si.

**Penanggung jawab:**

Rudy Mashudi, S.T., MP

**Ketua Tim Redaksi :**

Irma Arlini Dewi, S.T.P., M.Sc.

**Tim Redaksi:**

Lusi Nurbaiti Badri, ST, M.Si

Oni Hidayati, S.Pi, M.Si

Arif Wicaksono, SP, M.Si, Ph.D

Ratu Desy Savitri, ST, MT

Erni Solikhati, SE

Andri Agus Rahman, S.Kom

**Desain Grafis dan Fotografer:**

Adytia Gumelar, S.PWK.

Lise Listianti, S.Stat.

**Sekretariat:**

Imam Santoso, SE, MM

Gandi Aria Wijaya, SP, MSi

Muhsin Muhammad Mahdi, S.Sos

**Mitra Bestari:**

Dr. Ir. Bambang Sulistyantara

(IPB University)

Dr. Ir. Budi Susetyo, M.Sc

(Universitas Ibn Khaldun Bogor)

Dr. Eka Suhardi

(Universitas Pakuan)

Dr. Eko Sakapurnama

(Universitas Indonesia)

Gunawan, SP, M.Si

(Pusat Perpustakaan dan Penyebaran

Teknologi Pertanian Kementan RI)

Ifan Muttaqien, SP, MIT

(Pusat Perpustakaan dan Penyebaran

Teknologi Pertanian Kementan RI)

Redaksi menerima kiriman tulisan/artikel dari luar. Isi berkaitan dengan Pembangunan Daerah Kota Bogor, dan belum pernah dipublikasikan.

Bagi yang ingin berkontribusi mengisi buletin ini, dapat mengirimkan naskah tulisan artikel serta data identitas diri ke alamat:

Bidang Penelitian dan Pengembangan  
Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Kota Bogor  
Jl. Kapten Muslihat No. 21, RT.01/RW.01, Pabaton, Kecamatan Bogor  
Tengah, Kota Bogor, Jawa Barat 16122

atau

[bit.ly/FormArtikelBuletin](https://bit.ly/FormArtikelBuletin)



**2 PENTINGNYA REGULASI  
MENGIKAT INOVASI DAERAH**

*RAY SEPTIANIS KARTIKA (PUSAT RISET PEMERINTAHAN DALAM NEGERI, BRIN)*

---

**5 MEMBANGUN LAYANAN TRANSPORTASI  
TERINTEGRASI MELALUI BISKITA TRANS  
PAKUAN**

*NAAFI' SEKAR ARUM (UPN VETERAN JAKARTA)*

---

**10 HADIRKAN MASA DEPAN PEMBANGUNAN  
KOTA BOGOR DENGAN SMART CITY**

*SYIFA RUHANI (BADAN PERENCANAAN PEMBANGUNAN DAERAH KOTA BOGOR)*

---

**17 BANGKITKAN MINAT PENGGUNAAN  
TRANSPORTASI UMUM, KOTA BOGOR  
KEMBALI LUNCURKAN BISKITA TRANS PAKUAN**

*AMANDA NADHIRA MAULINA, DIMAS ADJI PRASETIO, DENI PUTRA PARATAMA  
(UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG)*

---

**22 APEKSI TANTANG ANAK MUDA KREATIF  
DI YOUTH CITY CHANGERS**

*MUTI'AH MURNI (TIM AKSELERASI PEMBANGUNAN DAERAH KOTA BOGOR)*

---

# PENTINGNYA REGULASI MENGIKAT INOVASI DAERAH

RAY SEPTIANIS KARTIKA



Sumber : Google

Inovasi daerah sudah menjadi isu strategis dan agenda pembangunan RPJMN 2020-2024 yang terekam dalam tujuh agenda pembangunan, di antaranya meningkatkan sumber daya manusia yang berkualitas dan berdaya saing serta memperkuat infrastruktur untuk mendukung pengembangan ekonomi dan pelayanan dasar. Jumlah inovasi daerah yang muncul setiap tahun cenderung meningkat, yaitu tahun 2018 sebanyak 3.718 inovasi, tahun 2019 sebanyak 8.016, tahun 2020 sejumlah 17.779 dan tahun 2021 sejumlah 25.124.

Inovasi daerah memberi ruang bagi pemerintah daerah untuk unjuk kemampuan dan kompetensi dalam menggali data maupun melakukan pedampingan inovasi ke masyarakat sehingga ada kebaruan baik dari proses, maupun produknya

Pada dasarnya tuntutan inovasi daerah dilakukan untuk menjawab persoalan daerah. Daerah berlomba-lomba memainkan peran penting dalam menciptakan inovasi di daerahnya, terutama sebagai upaya memperbaiki tata kelola dan pelayanan dasar yang selama ini dilakukan.

Segala terobosan dan kebaruan muncul untuk mengatasi problema yang dihadapinya terutama adalah menciptakan sarana prasarana serta meningkatkan pelayanan publik yang lebih responsif, cepat, terbaik dan dapat memberikan kepuasan kepada masyarakat.

Sisi lainnya adalah inovasi dapat dijadikan momentum untuk melakukan penataan administratif. Mulai dari penataan aktor inovasinya sampai ke penataan regulasi yang banyak terabaikan pada proses inovasi daerah bergulir.

Seperti diungkapkan Appe (2017) banyak regulasi-regulasi yang kurang kondusif terhadap perkembangan inovasi nasional di Indonesia. Pernyataan tersebut mengindikasikan bahwa pemerintah serius menangani dan melakukan evaluasi terhadap regulasi yang sudah bergulir. Jangan sampai akibat regulasi yang tidak terarah, berimbas pada keberlanjutan inovasi.

Inovasi bukanlah serta merta ada, namun tumbuh dari kebutuhan dan optimalisasi penggalan ide inovasi. Oleh karenanya inovasi daerah bukanlah sekedar inovasi yang diciptakan, lalu ditinggalkan ketika inovasi tersebut tidak diterapkan. Inovasi menuntut konsistensi, komitmen serta kemana inovasi ini akan berlabuh, apakah setahun, ataukah hitungan bulan ataukah tetap selamanya akan menemani masyarakat dengan disesuaikan dinamika dan kebutuhan. Tulisan ini bertujuan untuk mengulas posisi inovasi daerah yang selayaknya dapat terikat dalam sebuah jawaban yaitu regulasi sebagai wadah utama untuk menjaga ekosistem inovasi daerah dapat bertahan dan mendorong pertumbuhan ekonomi daerah.

Regulasi inovasi seringkali dimaknai sebagai kunci penguatan inovasi. PP No. 38 Tahun 2017 menyadari bahwa regulasi dalam inovasi daerah yang diamanatkan dalam peraturan daerah ataupun peraturan kepala daerah menjadi nilai sakral yang tidak terbantahkan sebagai jurus ampuh menjaga keberlanjutan inovasi daerah.

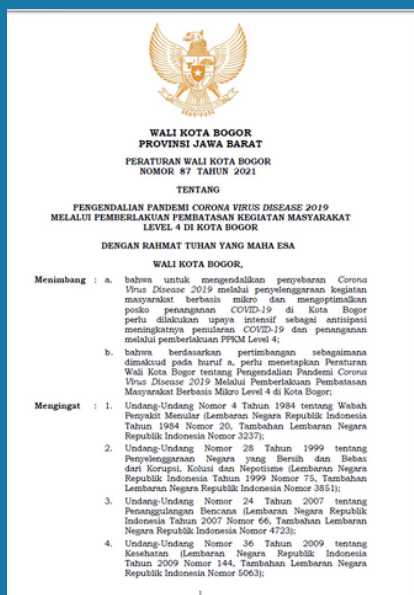


Sumber : Google



Sumber : Google

Di samping itu, regulasi inovasi daerah melalui amanat Peraturan Pemerintah juga menekankan diskresi di mana daerah yang gagal menerapkan inovasi tidak akan terjerat hukum. Inovasi akan semakin tertata dengan hukum yang berlaku mulai dari inisiatif, uji coba maupun penerapan yang diatur dalam sebuah ikatan peraturan.



Sumber : Google

Pengaturan inovasi juga terjadi ketika dilakukan pengajuan proposal inovasi. Mekanismenya hingga melibatkan aktor-aktor sebagai tim independen yang melakukan sidang penetapan kelayakan proposal inovasi. Inilah yang mengakibatkan inovasi tertatih pada aspek inisiatif dan ujicoba inovasi.

Proses pembelajaran setahap demi setahap diharapkan dapat menyesuaikan dengan regulasi yang telah ada. Lain halnya yang sudah diimplementasikan tidak dihadapkan pada situasi seperti itu karena sudah berjalan secara operasional di masyarakat.

---

Bila mencermati UU No 23 tahun 2014 hingga turunannya PP No.38 Tahun 2017, terbentuknya legalitas inovasi yang lain kita tidak bisa menghindari karena memang sudah diamanatkan, seperti halnya peraturan daerah ataupun peraturan kepala daerah yang membutuhkan waktu panjang untuk menciptakannya. Apalagi bagi daerah yang belum sama sekali menyusun regulasi tersebut. Pertimbangan anggaran serta kepentingan elit politik daerah terkadang menjadi batu sandungan untuk menyegerakan penyusunannya. Hal ini kembali kepada komitmen kepala daerah untuk mengawal inovasi daerah agar memiliki kekuatan hukum.

Kepala daerah menjadi salah satu aktor untuk mengawal proses penyusunan perda ataupun perkada. Harapannya agar inovasi dan aktornya tetap eksis dan inovasinya bermanfaat bagi masyarakat. Sangat disayangkan bila inovasi daerah sudah berhasil dan telah direplikasi daerah lain, namun pada saat kepala daerah berganti, inovasi daerahnya pun berakhir. Disinilah perlunya regulasi inovasi daerah, selain sebagai salah satu pengamanan, regulasi juga menjadi salah satu langkah untuk melakukan pengawasan terhadap kebermanfaatan inovasi di masyarakat.



Sumber : Google

# Membangun Layanan Transportasi Terintegrasi melalui BisKita Trans Pakuan

Naafi' Sekar Arum



**S**ebutan “Kota Sejuta Angkot” dirasa cukup melekat kepada Kota Bogor hingga saat ini. Banyaknya angkutan kota yang beroperasi menjadi salah satu alasan dibalik pemberian sebutan tersebut. Tidak hanya angkutan kota atau transportasi umum saja, kebutuhan akan transportasi milik pribadi juga meningkat seiring dengan pertumbuhan penduduk di Kota Bogor yang mengalami kenaikan. Berdasarkan data dari Badan Pusat Statistik (BPS) Kota Bogor mengenai kependudukan Kota Bogor, tercatat pada tahun 2021 terdapat 1.052.359 jiwa secara keseluruhan.



Transportasi sendiri dapat memberikan dampak terhadap aspek sosial dan ekonomi suatu daerah. Berdasarkan Rahmat Hidayat & Diana Sapha (2017), salah satu peranan transportasi dalam aspek sosial dapat dilihat dari pengaruh yang dirasakan oleh penduduk untuk mendapatkan akses ke suatu wilayah atau suatu kegiatan seperti pendidikan. Sedangkan peranan transportasi dalam aspek ekonomi dapat dilihat dari tiga hal yaitu:

1. Transportasi memperbesar jangkauan akan sumberdaya yang dibutuhkan oleh suatu daerah, sehingga daerah tersebut bisa mendapatkan sumberdaya yang lebih murah atau dari yang sebelumnya tidak ada menjadi ada.
2. Sumberdaya yang digunakan menjadi lebih efisien karena terdapat pengkhususan dan pembagian kerja yang baik.
3. Transportasi membantu proses penyaluran barang-barang kebutuhan dengan baik dan sampai pada tujuannya.

Seiring berjalannya waktu, peningkatan volume kendaraan yang terjadi di Kota Bogor berbanding terbalik dengan ketersediaan ruas jalan sehingga dapat memicu salah satu permasalahan yaitu kemacetan. Dimana apabila tidak ditangani dengan baik, maka akan memberikan dampak secara sosial maupun ekonomi yang bisa merugikan masyarakat. Adapun salah satu cara dalam mengatasi permasalahan kemacetan di Kota Bogor adalah dengan menerapkan pembangunan transportasi yang berkelanjutan.

Transportasi berkelanjutan menurut Organization of Economic Transportation Dan National Round Table on The Environment and The Economy (OECD, 1996 dan NRTEE 1996) dalam Nicolas Brotodewo (2010) didefinisikan kedalam tiga aspek yaitu:

1. Lingkungan, transportasi yang tidak membahayakan kesehatan publik dan ekosistem serta menyediakan sarana mobilitas dengan memanfaatkan sumber daya yang dapat diperbaharui atau dengan kata lain transportasi yang tidak menimbulkan polusi air, udara, dan tanah serta menghindari penggunaan sumber daya yang berlebihan.
2. Ekonomi, transportasi yang dapat menjamin pemenuhan biaya transportasi melalui pembebanan ongkos yang layak bagi masyarakat pengguna sarana transportasi dan dapat mewujudkan keadilan dalam sistem transportasi; dan
3. Sosial, transportasi yang dapat meminimalisasi tingkat kebisingan, kecelakaan, waktu tempuh kerugian akibat kemacetan, dan dapat meningkatkan keadilan sosial dan tingkat kesehatan dalam komunitas (transportasi yang dapat mendukung terwujudnya lingkungan sosial yang sehat, komunitas yang layak untuk didiami dan kaya akan modal sosial).

## ***MENILIK PERJALANAN BISKITA TRANS PAKUAN***

Pembangunan Transportasi Berkelanjutan erat kaitannya dengan penyediaan angkutan umum massal, dimana hal tersebut sudah sejak lama menjadi perhatian bagi Badan Pengelola. Transportasi Jabodetabek (BPTJ) Kementerian Perhubungan. Salah satu program yang dijalankan adalah pemberian subsidi kepada pemerintah daerah dalam skema Buy The Service (BTS) yaitu pemerintah pusat menyusun dan menetapkan konsep layanan angkutan umum massal berbasis Bus Rapid Test (BRT) berdasarkan standar pelayanan tertentu.

Sebagai salah satu kota dalam wilayah aglomerasi Jabodetabek, Kota Bogor terpilih menjadi pilot project untuk merealisasikan program pengembangan transportasi massal pada tahun 2021. Dilansir dari [bptj.dephub.go.id](http://bptj.dephub.go.id), adanya komitmen yang ditunjukkan oleh pemerintah Kota Bogor dalam membenahan transportasi perkotaan wilayahnya menjadikan Kota Bogor sebagai penerima subsidi dari pemerintah pusat.

Dalam implementasi skema BTS, tahapan awal yang dilakukan adalah memilih operator layanan melalui proses pelelangan. Operator yang terpilih harus menyiapkan dan menyelenggarakan layanan sesuai standar BRT. Untuk biaya operasionalnya sendiri nantinya akan dibeli atau dibayar dalam bentuk rupiah/km oleh Pemerintah Pusat sebagai bagian dari subsidi. Operator layanan yang terpilih adalah Perusahaan Daerah Jasa Transportasi (PDJT) yang merupakan BUMD Kota Bogor bekerja sama dengan PT. Kodjari Tata Angkutan dan Lorena.

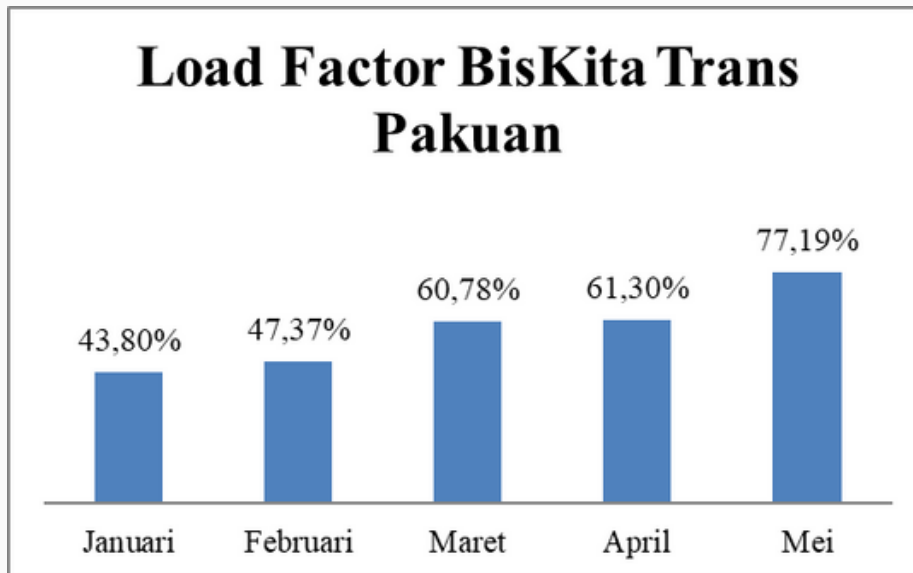
Setelah melewati berbagai proses persiapan, pada tanggal 2 November 2021 BPTJ Kementerian Perhubungan dan Pemerintah Kota Bogor secara resmi menyelenggarakan soft launching atau uji coba BisKita Trans Pakuan di halaman Balai Kota Bogor. Menurut Polana B. Pramesti yang saat itu menjabat sebagai Kepala BPTJ, BisKita merupakan akronim dari Bus Inovatif, Solusi Transportasi Perkotaan Terintegrasi dan Andal. Di Kota Bogor disepakati menggunakan nama BisKita Trans Pakuan sebab sebagai bentuk kolaborasi dari BPTJ dan Pemerintah Kota Bogor untuk menyediakan layanan BRT kepada masyarakat setempat.

Hingga saat ini BisKita Trans Pakuan memiliki 49 unit bus dan beroperasi mulai dari pukul 05.00 - 21.00 WIB melewati 4 koridor yaitu:

1. Koridor 5 : Terminal Ciparigi – Stasiun Bogor
2. Koridor 2 : Terminal Bubulak (via Cidangiang) – Ciawi
3. Koridor 1 : Terminal Bubulak – Cidangiang
4. Koridor 6 : Parung Banteng – Air Mancur Bogor

Sementara itu, dalam mempermudah masyarakat untuk mengetahui jadwal, rute, informasi halte dan posisi bus secara real time dari BisKita Trans Pakuan, masyarakat sudah dapat mengunduh aplikasi BISKITA melalui smartphone atau dengan mengikuti akun sosial media BisKita Trans Pakuan di instagram dengan nama @biskitabogor.

Sempat dihentikan operasinya secara sementara untuk dievaluasi terkait pelayanannya pada awal tahun 2022, hal itu ternyata tidak mempengaruhi antusiasme masyarakat dalam menggunakan angkutan umum massal Kota Bogor tersebut. Terhitung hingga menjelang pertengahan tahun 2022, terjadi peningkatan persentase load factor penumpang BisKita Trans Pakuan.



Sumber : Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek (BPTJ)

Berdasarkan pada grafik di atas, pada Januari 2022 terjadi load factor sebesar 43,8% kemudian meningkat menjadi 47,37% pada bulan Februari. Selanjutnya nilai load factor kembali mengalami peningkatan pada bulan Maret sebesar 60,78%, bulan April sebesar 61,3% dan mencapai 77,19% pada bulan Mei.

Dalam menyambut baik antusiasme masyarakat untuk menggunakan BisKita Trans Pakuan, kedepannya diharapkan Pemerintah Kota Bogor dapat menindaklanjuti layanan transportasi massal ini dengan kebijakan push policy yaitu kebijakan yang sifatnya mendorong masyarakat untuk lebih memilih menggunakan angkutan umum massal. Kebijakan ini juga dapat mengatur pembatasan penggunaan kendaraan pribadi atau persyaratan dalam kepemilikan kendaraan pribadi.

Untuk bisa merealisasikan kebijakan push policy, Pemerintah Kota Bogor terlebih dahulu perlu mempersiapkan prasarana seperti halte dan rambu-rambu untuk operasional BisKita Trans Pakuan. Selain itu, dari segi keamanan dan kenyamanan juga tidak kalah penting untuk terus ditingkatkan sebab nantinya dapat mendorong kecenderungan masyarakat dalam menggunakan transportasi publik ini dibandingkan dengan kendaraan pribadinya.

## DAFTAR PUSTAKA

Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek (BPTJ). Layanan Biskita Trans Pakuan Bogor Bagian dari Program Subsidi Pemerintah Pusat. Diakses dari <https://bptj.dephub.go.id/layanan-biskita-transpakuan-bogor-bagian-dari-program-subsidi-pemerintah-pusat> pada 28 Juni 2022.

Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek (BPTJ). Biskita Trans Pakuan Resmi Beroperasi di Kota Bogor. Diakses dari <https://bptj.dephub.go.id/biskita-trans-pakuan-resmi-beroperasi-di-kota-bogor> pada 28 Juni 2022.

Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek (BPTJ). Load Factor Rata-Rata Biskita Trans Pakuan Tembus 77%. Diakses dari <https://bptj.dephub.go.id/load-factor-rata-rata-biskita-transpakuan-tembus-77> pada 28 Juni 2022.

Badan Pusat Statistik Kota Bogor (2022). Penduduk Kota Bogor Berdasarkan Kelompok Umur dan Jenis Kelamin (Jiwa) 2014-2021. Kota Bogor.

Brotodewo, Nicolas (2010). Penilaian Indikator Transportasi Berkelanjutan Pada Kawasan Metropolitan di Indonesia. *Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota*, 21(3), 165-282.

Hidayat, Rahmat & Sapha, D. A.H (2017). Dampak Kemacetan Terhadap Sosial Ekonomi Pengguna Jalan di Kota Banda Aceh. *Jurnal Ilmiah Mahasiswa Ekonomi Pembangunan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Unsyiah (JIM EKP FEB-UNSYIAH)*, 2(1), 176-186.

# Hadirkan Masa Depan Pembangunan Kota Bogor dengan *Smart City*

oleh Syifa Ruhani

**Modal utama dalam penerapan Smart City adalah penyiapan teknologi dan komunikasi.**

## Sustainable Development Goals dan Gerakan 100 Smart City

Perserikatan Bangsa-Bangsa menggagas serangkaian tujuan global atau tujuan pembangunan berkelanjutan (*Sustainable Development Goals*) untuk memandu dan menginspirasi aktor-aktor pembangunan dalam mempromosikan pembangunan berkelanjutan dengan menyertakan 17 tujuan, salah satunya adalah menciptakan perkotaan dan permukiman yang inklusif, aman, tangguh dan berkelanjutan. Mengacu pada pembangunan berkelanjutan, kemunculan konsep Smart City dianggap mampu mengatasi masalah kota dan mengatur sumber daya perkotaan. Maka dari itu, modal utama dalam penerapan Smart City adalah penyiapan teknologi informasi dan komunikasi.

Indonesia perlu mempersiapkan diri agar mampu berdaya saing dengan penguasaan teknologi informasi dan komunikasi di berbagai sektor. Hal ini sekaligus menjadi tantangan dan peluang yang harus dihadapi oleh pemerintah pusat maupun pemerintah daerah. Indonesia memulai transformasi Smart City dengan menjadikan Kota Bandung sebagai kota pertama di Indonesia yang mengimplementasikan konsep Smart City pada tahun 2013.



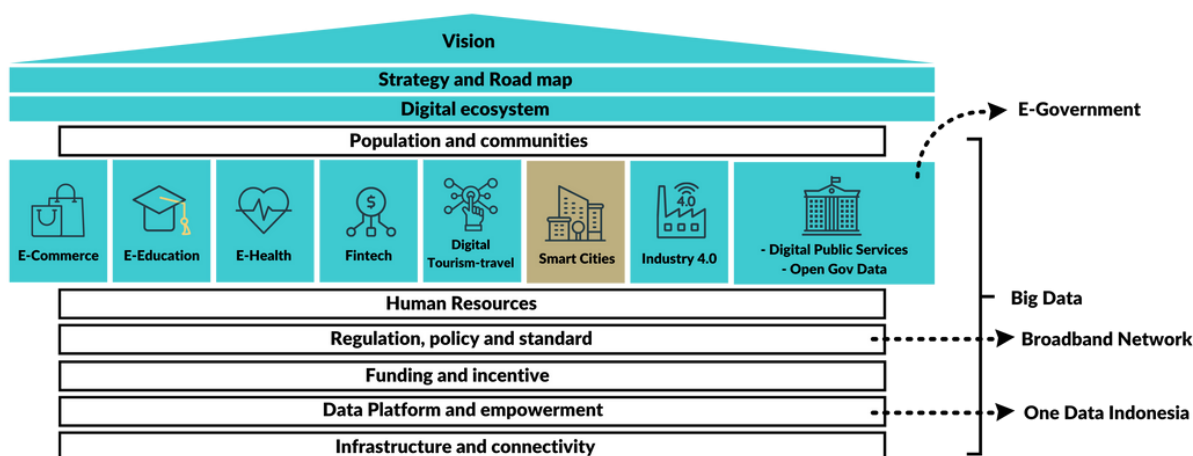
Sumber: Istimewa



Sumber : Istimewa

Perencanaan skala besar untuk pengembangan Smart City di Indonesia sudah digaungkan sejak tahun 2017 melalui program “Gerakan Menuju 100 Smart City”. Program tersebut merupakan inisiasi bersama antara Kementerian Dalam Negeri, Kantor Staf Presiden, Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, Kementerian Komunikasi dan Informatika, Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional/Bappenas, Koordinator Bidang Perekonomian, Kementerian Keuangan, dan Kementerian Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi. Gerakan Menuju 100 Smart City mendorong Kabupaten/Kota dalam menyusun rencana induk (masterplan) Smart City yang dilaksanakan dalam rentang waktu tiga tahun yaitu 25 daerah Kabupaten/Kota di tahun 2017, 50 daerah Kabupaten/Kota di tahun 2018 dan 25 daerah Kabupaten/Kota di tahun 2019.

Indonesia telah mengatur arah kebijakan dan pembangunan nasional untuk mewujudkan perkotaan berkonsep Smart City. Dalam rangka mewujudkan target ini, maka pemerintah pusat telah giat menetapkan peta jalan pembangunan perkotaan sebagaimana yang tercantum dalam dokumen rencana pembangunan nasional. Kebijakan dan pembangunan perkotaan nasional diarahkan pada terwujudnya pelayanan perkotaan yang kompeten dan berbasis teknologi serta berwawasan budaya lokal dengan memperhatikan: a) perkembangan perekonomian melalui city branding; b) penyediaan infrastruktur dan layanan publik berbasis teknologi informasi dan komunikasi; dan c) pembangunan kapasitas masyarakat yang inovatif, kreatif dan produktif. Implementasi Smart City di Indonesia terus digaungkan secara bertahap, kontinu dan konsisten untuk menumbuhkan lebih banyak kota-kota cerdas lainnya di Indonesia.



**Diagram 1. Gambaran Smart City dalam Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional Tahun 2020-2024**

# Konsep Smart City

Seiring dengan perkembangan teknologi di seluruh dunia, negara-negara berlomba-lomba mencanangkan konsep tata kelola yang canggih ini. Smart City menjadi sebuah indikator yang mampu menentukan sebuah kota layak dikatakan maju atau tidak. Momentum pembangunan Smart City dengan cepat menyebar ke seluruh dunia, tren ini telah diadopsi oleh beberapa kota di dunia seperti Barcelona, Singapura, Oslo, London, San Francisco dan seterusnya.

Terdapat beberapa sudut pandang yang berbeda dalam mendefinisikan konsep Smart City. Menurut Giffinger, smart city didefinisikan sebagai *“a forward-looking way in terms of its economy, people, governance, mobility, environment and living, and is built on a combination of endowments and the activities of self-decisive, independent and aware citizens”*. Penjelasan Harrison mengenai konsep smart city *“is connecting the physical infrastructure, the IT infrastructure, the social infrastructure, and the business infrastructure to leverage the collective intelligence of the city”*. Definisi Smart City yang disepakati oleh *United Nations Economic Commission for Europe* dan *International Telecommunication Union* ialah *“an innovative city that uses ICTs and other means to improve quality of life, efficiency of urban operation and services, and competitiveness, while ensuring that it meets the needs of present and future generations with respect to economic, social, environmental as well as cultural aspects.”*

Maka dapat disederhanakan bahwa konsep smart city sebagai wilayah kota yang mengintegrasikan pemanfaatan teknologi informasi dan komunikasi serta pengembangan inovasi penunjang pelaksanaan pemerintahan yang dilakukan oleh kota sebagai sarana yang menghubungkan antara ekonomi, sosial dan lingkungan dengan memenuhi tiga elemen utama yaitu Struktur, Infrastruktur dan Suprastruktur. Dalam penyusunan rencana induk (masterplan) Smart City, berbagai hal yang perlu disiapkan oleh daerah antara lain: 1) kesiapan masyarakat; 2) kesiapan SDM, kemampuan birokrasi dan kemampuan anggaran; 3) kesiapan infrastruktur fisik, TIK dan sosial; dan 4) kesiapan kebijakan, kelembagaan dan pelaksanaan.

**Konsep smart city sebagai wilayah kota yang mengintegrasikan pemanfaatan teknologi informasi dan komunikasi serta pengembangan inovasi penunjang pelaksanaan pemerintahan.**

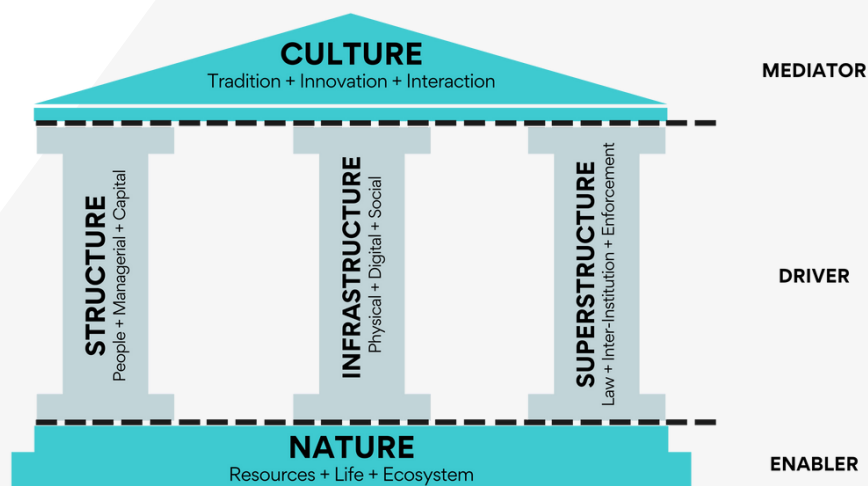


Diagram 2. Komponen Kesiapan Smart City

# Penerapan Smart City di Indonesia

Agar dapat menjadi bagian dari masyarakat dunia modern, Indonesia sudah selayaknya turut menerapkan konsep Smart City. Dalam Smart City Handbook Indonesia yang dikeluarkan oleh ARUP, setidaknya terdapat enam pilar yang menjadi pedoman Indonesia dalam mengadopsi konsep Smart City. Pertama, Smart Governance, dengan menyediakan sumber daya manusia dengan kualitas dan kuantitas yang memadai serta menyediakan sistem pelayanan publik yang terintegrasi untuk mewujudkan tata kelola pemerintahan yang efektif, efisien, komunikatif dan transparan. Kedua, Smart Living, dengan memberikan kemudahan bagi masyarakat untuk menjangkau pelayanan pendidikan, kesehatan dan keamanan. Ketiga, Smart Society, dengan mewujudkan ekosistem masyarakat yang humanis dan interaktif, baik antar individu, antara individu dengan kelompok maupun kelompok antar kelompok. Keempat, Smart Environment, dengan memberikan dukungan dan manfaat bagi masyarakat dalam meningkatkan kualitas hidupnya dengan menjamin keamanan, kenyamanan, kedamaian dan keberlanjutan. Kelima, Smart Branding, dengan memanfaatkan, membangun, mengembangkan serta memasarkan potensi daerah yang layak bagi wisatawan. Keenam, Smart Economy, dengan meningkatkan ekosistem perekonomian yang mampu menghadapi berbagai tantangan melalui inovasi, kewirausahaan dan kolaborasi agar mampu bersaing secara global.

Pembangunan Smart City merupakan bagian dari Program Prioritas Transformasi Digital dan Proyek Besar dalam Prioritas Nasional 5 (PN 5) yaitu Penguatan Infrastruktur untuk Mendukung Pembangunan Ekonomi dan Pelayanan Dasar dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) Tahun 2020-2024. Terwujudnya Smart City sangat bergantung pada kesiapan infrastruktur dan sistem manajemen pelayanan publik.



Sumber : Istimewa

Dalam rangka mendukung program prioritas nasional dan mewujudkan pelaksanaan smart province, Provinsi Jawa Barat bertekad membangun infrastruktur jaringan telekomunikasi dengan menetapkan Misi 5 dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) Provinsi Jawa Barat 2018-2023 yaitu “Mewujudkan Tata Kelola Pemerintahan yang Inovatif dan Kepemimpinan yang Kolaboratif antara Pemerintah Pusat, Provinsi, dan Kabupaten/Kota”. Melalui konsep smart province, Provinsi Jawa Barat mampu menciptakan dan menjamin tata kelola pemerintahan yang kompetitif, transparan, efektif, efisien dan handal.





Sumber : Kunjungan Kerja Bappeda Kota Bogor

## Implementasi Smart City di Kota Bogor

Kota Bogor menjadi salah satu kota yang memiliki wacana untuk merealisasikan smart city, wacana tersebut tertuang dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) Kota Bogor Tahun 2019-2024 yang sesuai dengan visi Kepala Daerah untuk “Mewujudkan Kota Bogor sebagai Kota Ramah Keluarga” serta misi ke-2 yaitu “Mewujudkan Kota Bogor yang Cerdas”.

Dalam Misi ke-2 Kepala Daerah Kota Bogor, setidaknya terdapat 2 tujuan yang ingin dicapai. Pertama, Terwujudnya Masyarakat Kota Bogor yang Cerdas dan Berkarakter (smart people) yang diukur dengan Indeks Pembangunan Pemuda, Indeks Inovasi Daerah dan sebagainya. Kedua, Terwujudnya Pemerintahan yang Cerdas dan Melayani (Smart Government) yang diukur dengan Indeks Reformasi Birokrasi dan level kematangan smart city.

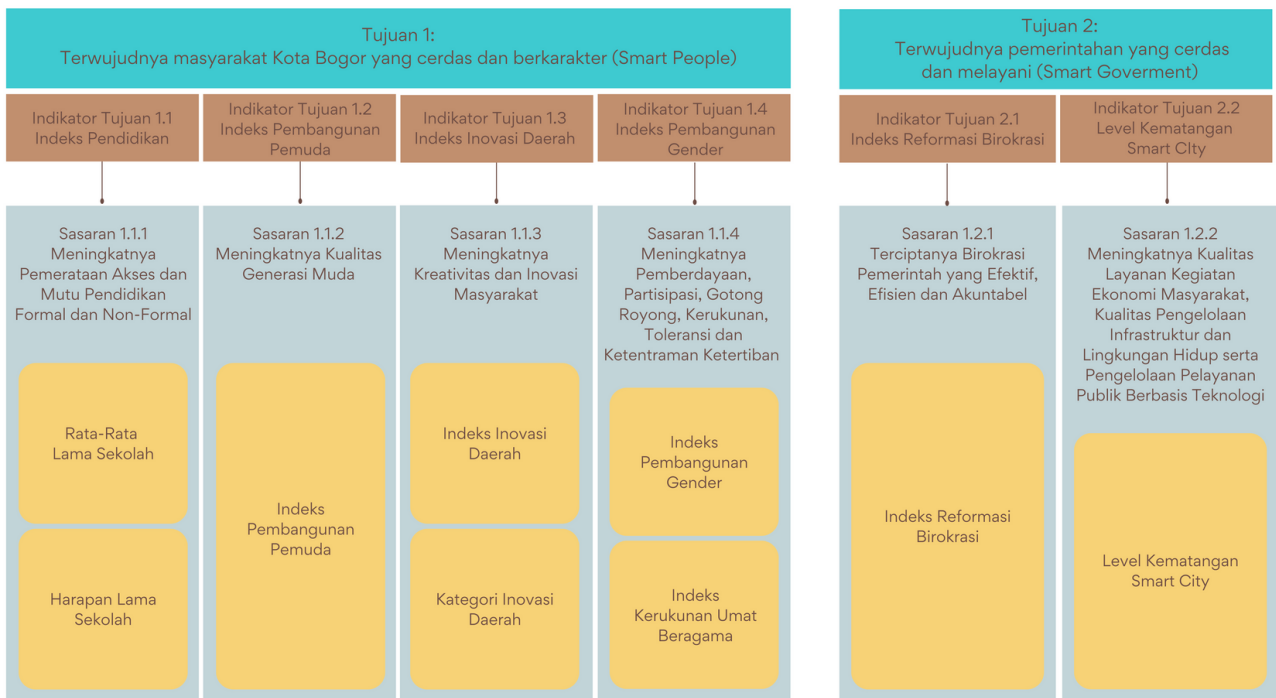


Diagram 3. Penjabaran Misi 2, Tujuan dan Sasaran RPJMD Kota Bogor Tahun 2020-2024



Sumber : Istimewa

Kota Bogor telah melakukan upaya-upaya yang ditujukan untuk mendukung akselerasi penerapan Smart City melalui penerapan penggunaan tanda tangan elektronik, penerapan program Sistem Informasi Berbagi Aduan dan Saran (SiBadra), peluncuran aplikasi Satu Data Kesehatan Kota Bogor atau disebut dengan Bogor Smart Health, peluncuran aplikasi Sistem Informasi Manajemen Rumah Sakit (SIMRS) yang dibentuk oleh Rumah Sakit Umum Daerah (RSUD) Kota Bogor. Selain itu, pemerintah daerah Kota Bogor pun menyusun arah kebijakan pengembangan Smart City melalui Surat Keputusan Wali Kota Bogor Nomor 050/Kep.186-Bappeda/2022 tentang Tim Teknis Penyusunan Rencana Induk Smart City Kota Bogor Tahun 2022-2027 yang dikeluarkan pada 10 Juni 2022.

Konsep Smart City memiliki keterhubungan di berbagai sektor yang membantu meningkatkan efisiensi dan efektivitas dalam pengelolaan kota serta dibutuhkan kolaborasi dari multi stakeholder untuk mematangkan dan mendorong percepatan Smart City. Maka dari itu, Pemerintah Kota Bogor menjalin kerja sama dengan Telkom University, kolaborasi tersebut diharapkan dapat berkontribusi dalam mendorong akselerasi Kota Bogor menuju Kota Cerdas. Untuk menandai dimulainya kemitraan, Pemerintah daerah Kota Bogor melalui Badan Perencanaan Pembangunan Daerah telah melakukan penandatanganan Perjanjian Kerja Sama dengan Telkom University Nomor 119/Perj.19-Bappeda/2022 dan Nomor 028/SAM4/KST/2022 tentang Penyusunan Rencana Induk E-Government dan Rencana Induk Smart City Kota Bogor pada Maret 2022.

**Konsep Smart City memiliki keterhubungan di berbagai sektor dan membutuhkan kolaborasi dari multi stakeholder untuk mematangkan dan mendorong percepatan Smart City.**

Pemerintah daerah Kota Bogor melakukan pengisian atas pertanyaan dalam analisis SWOT yang disebarkan oleh Telkom University untuk mengukur kesiapan infrastruktur digital, kesiapan infrastruktur fisik, kesiapan infrastruktur sosial, kapasitas keuangan daerah, kualitas sumber daya manusia, kualitas sumber daya pemerintahan, kesiapan kebijakan daerah, kesiapan kelembagaan daerah dan kesiapan organisasi masyarakat daerah yang diserahkan dan diisi oleh seluruh perangkat daerah dalam rangka akselerasi kesiapan perwujudan Smart City di Kota Bogor.

Pada 30 Agustus 2022, diadakan pertemuan antara Pemerintah Daerah Kota Bogor melalui Badan Perencanaan Pembangunan Daerah dan Dinas Komunikasi dan Informatika dengan Telkom University untuk mendengarkan hasil evaluasi atau analisis pihak Telkom University terkait penyusunan rencana induk (masterplan) smart city. Berdasarkan pertemuan tersebut, Telkom University menyampaikan hasil analisis SWOT yang terbagi menjadi Smart Governance, Smart Branding, Smart Society, Smart Economy, Smart Living, dan Smart Environment yang sebelumnya diserahkan dan diisi oleh perangkat daerah se-Kota Bogor. Dari data-data yang sudah terkumpul, Telkom University berusaha meramu identifikasi atau strategy gap untuk mendapatkan strategi kekuatan dan strategi kelemahan beserta dengan peluangnya. Setelah menemukan dan menentukan strategi, dilanjutkan dengan penentuan visi dan misi pembangunan Smart City Kota Bogor. Ekspose yang dilakukan oleh Telkom University bersama Pemerintah daerah Kota Bogor tentu tidak terlepas dari feedback atau umpan balik yang diberikan atau diperoleh satu sama lain. Pemerintah Daerah Kota Bogor dan Telkom University terus berupaya mematangkan berbagai persiapan implementasi Smart City di Kota Bogor dengan memperhatikan konsistensi antara Rencana Pembangunan Jangka Panjang (RPJP) Nasional Tahun 2005-2025 dengan Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah (RPJPD) Kota Bogor Tahun 2005-2025.



Sumber : Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Kota Bogor

# BANGKITKAN MINAT PENGGUNAAN TRANSPORTASI UMUM, KOTA BOGOR KEMBALI LUNCURKAN BISKITA TRANS PAKUAN

*Amanda Nadhira Maulina, Dimas Adji Prasetio, Deni Putra Paratama*

## Tantangan Transportasi Kota Bogor



*Sumber: laman kotabogor.go.id*

Kemacetan lalu lintas merupakan suatu masalah yang kerap terjadi di Kota besar di Indonesia, salah satunya terjadi di Kota Bogor. Kemacetan lalu lintas disebabkan oleh banyaknya angkutan kota di Kota Bogor dan banyaknya masyarakat yang menggunakan kendaraan pribadi, bukan hal yang baru lagi jika kendaraan pribadi setiap tahunnya terus mengalami peningkatan yang signifikan. Kemacetan lalu lintas memiliki dampak negatif seperti kerugian waktu, pemborosan energi, dan meningkatnya polusi udara. Salah satu cara agar mengurangi permasalahan lalu lintas tersebut yaitu dengan menggunakan transportasi umum.

Di Kota Bogor sendiri memiliki transportasi umum berupa bus yang diberi nama BisKita Trans Pakuan. BisKita Trans Pakuan adalah layanan bus rapid transit di Kota dan Kabupaten Bogor Jawa Barat, yang dikelola oleh Pemerintah Kota Bogor melalui Perumda Trans Pakuan yang sebelumnya bernama Perusahaan Daerah Jasa Transportasi. Bus kota ini sangat mirip dengan TransJakarta dan hanya berhenti di halte-halte tertentu. Satu-satunya perbedaan adalah bus ini tidak menggunakan dedicated line atau jalur khusus bus. Bus ini diharapkan dapat mengurangi jumlah lalu lintas perkotaan yang masih beroperasi dan menjadi salah satu cara mengatasi kemacetan di Kota Bogor.

## Transformasi BisKita



Sumber: laman berita Berita Satu



Sumber: laman berita Metro Tempo

Pada tahun 2007-2016, BisKita Trans Pakuan memiliki nama yaitu Trans Pakuan. Trans Pakuan awalnya diresmikan pada tanggal 3 juni 2007 dan hanya memiliki rute Bubulak-Barangsiang dengan tarif Rp1.500,00. Dalam perkembangannya, layanan Trans Pakuan merambah ke kota Ciawi dan Aeon Sentul City. Namun, kesulitan keuangan perusahaan daerah menyebabkan pengembangan layanan bus terhambat dan berhenti beroperasi pada tahun 2016. Beberapa tahun kemudian, pembicaraan tentang menjalankan kembali layanan muncul, tetapi belum sempat dilakukan. Lalu pada tahun 2021, Bus Trans Pakuan kembali beroperasi setelah 4 tahun tidak beroperasi. Bus Trans Pakuan bisa beroperasi kembali dikarenakan Kementerian Perhubungan melalui Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek memiliki program pembelian layanan (buy the service) dan Bus Trans Pakuan menjadi salah satunya. Bus Trans Pakuan beralih nama menjadi BisKita Trans Pakuan, dan direncanakan akan beroperasi pada enam koridor pelayanan di Kota Bogor, dengan soft launching layanan dimulai sejak 2 November 2021 untuk Koridor 5 Ciparigi–Stasiun Bogor.

## Fasilitas BisKita

Sebanyak 49 bus berukuran sedang dengan badan Nucleus 5 yang diproduksi oleh Laksana Body yang dioperasikan oleh BisKita Trans Pakuan kali ini. Sebanyak 35 penumpang, termasuk 20 penumpang duduk dan 15 penumpang berdiri yang mampu diangkut oleh setiap busnya. Bus juga dilengkapi dengan AC, kamera pengawas, alat pemadam api ringan dan pintu darurat. Khusus untuk Koridor 7, armada yang masih beroperasi adalah bus ukuran sedang dengan sasis Isuzu NQR 71 dan memiliki model bodi Rahayu Santosa Cityliner.

Terdapat tujuh koridor Trans Pakuan yang direncanakan akan beroperasi secara penuh. Enam koridor pertama termasuk ke dalam sistem pembelian layanan BisKita, sementara satu koridor sisanya tetap beroperasi di bawah Pemerintah Kota Bogor, tetapi tidak disubsidi. Trans Pakuan tidak masuk dan melayani Terminal Barangsiang sejak mulai peresmian BisKita Trans Pakuan.

koridor 1 melayani rute Terminal Bubulak-Cidangiang PP, koridor 2 melayani rute Terminal Bubulak-Ciawi PP, koridor 3 melayani rute Terminal Bubulak-Sukasari PP, koridor 4 melayani rute Ciparigi-Ciawi PP, koridor 5 melayani rute Ciparigi-Stasiun Bogor PP, koridor 6 melayani rute Parung Banteng-Air Mancur PP, dan koridor 7 melayani rute Cidangiang-Sentul Bellanova PP

## Digitalisasi Pembayaran BisKita

Pembayaran dilakukan dengan kartu uang elektronik atau kode QR dari aplikasi BISKITA dan Teman Bus. Koridor 7 tidak termasuk dalam program ini sehingga pengguna perlu membayar tarif Rp10.000,00 melalui pembayaran kode QR dari dompet elektronik yang kompatibel dengan QRIS. Namun untuk sementara ini besaran tarif Biskita Trans Pakuan, saat ini masih mendapatkan subsidi 100 persen untuk biaya operasionalnya sehingga para penumpang tidak dipungut biaya alias gratis. Walau gratis, namun penumpang BisKita Trans Pakuan tetap diharuskan melakukan tap e-money ketika akan menaiki armada. Saat masih dikelola langsung Pemerintah Kota Bogor, koridor 1, 2, 3, 3A, 4, 5, 6 memiliki tarif sebesar Rp,6.000,00. Setelah Trans Pakuan mengadopsi sistem pembelian layanan, tarif setiap koridor kecuali koridor 7 (dahulu koridor 3A) digratiskan.

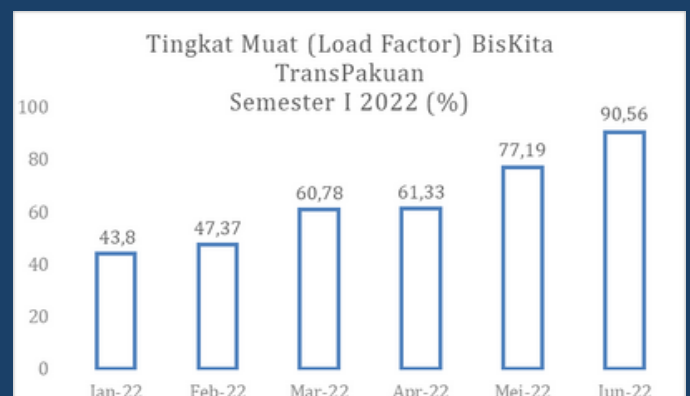


Sumber: laman berita Bogor Pojoksatu

Untuk kita yang ingin naik BisKita, pembayaran hanya bisa menggunakan uang elektronik seperti Brizzi, Flazz, atau e-money. Namun sampai tanggal 5 September 2022 lalu, tarif BisKita masih digratiskan oleh pemerintah Kota Bogor dalam rangka peningkatan minat masyarakat akan transportasi umum dan mengurangi angka kemacetan di Kota Bogor.

## Perkembangan BisKita

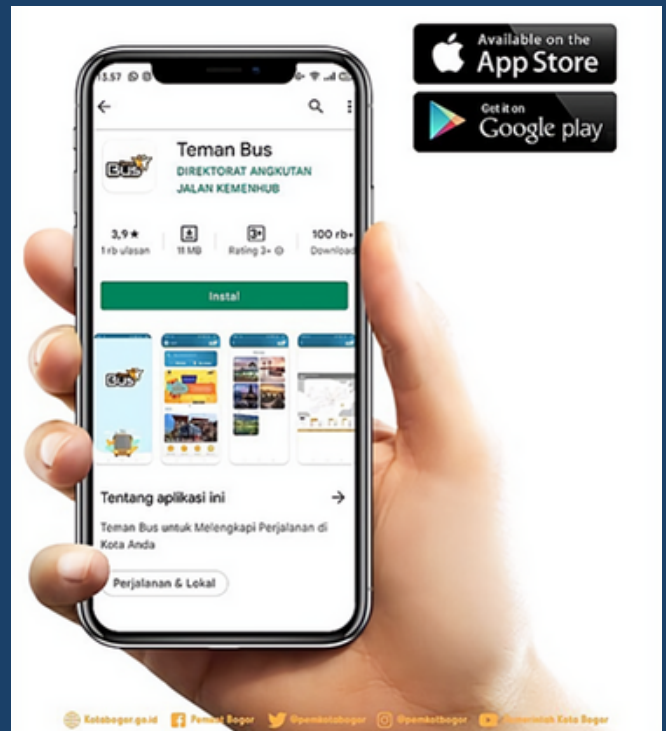
Walaupun sempat mengalami jeda operasional oleh Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek (BPTJ) dikarenakan adanya akselerasi mekanisme suplai barang/jasa dari pelelangan umum menjadi versi electronic catalog, pengoperasian kembali BisKita dapat dibidang membuah hasil. Load factor atau tingkat muat BisKita Trans Pakuan Kota Bogor terus menunjukkan peningkatan yang signifikan. Berdasarkan keterangan dari Direktur Angkutan BPTJ, terhitung sejak Juli 2022, jumlah penumpang BisKita mencapai 360.342 orang dengan tingkat muat 90,80 persen. Hal ini merupakan perkembangan yang sangat bagus jika dikomparasikan dengan pada bulan awal pengoperasian yaitu November 2021 mencapai 69.236 orang dengan tingkat muat 57 persen. Dalam kata lain, jika minat masyarakat Kota Bogor untuk menggunakan BisKita Trans Pakuan meningkat pada jangka panjang, maka persentase yang akan dihasilkan akan mencapai 100 persen. Berikut ini merupakan peningkatan muat penumpang selama semester I tahun 2022 dilansir dari Angkutan Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek (BPTJ) disajikan dalam bentuk diagram batang.



Sumber: Angkutan Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek (BPTJ)

Aksi dari pemerintah untuk meningkatkan minat penggunaan transportasi umum BisKita Trans Pakuan ini dengan cara menetapkan tarif gratis untuk masa awal peroperasiannya hingga tahun 2022. Perpanjangan subsidi tarif gratis bagi penumpang ini dirasakan dapat mengubah kebiasaan masyarakat untuk beralih ke transportasi umum Trans Pakuan yang juga dapat mengurai kemacetan. Kemacetan yang terurai ini berasal dari penggantian 30 angkutan kota (angkot) menjadi 10 BisKita Trans Pakuan.

Dengan adanya pencapaian yang substansial dalam waktu singkat, transportasi BisKita menjadi salah satu proyek percontohan yang dapat diterapkan di wilayah lain. Dilansir dari laman resmi Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek, PT Kodjari sebagai operator dan investor BisKita Trans Pakuan mencanangkan adanya perkembangan BisKita di kota-kota lain. Berubahnya kultur dalam bertransportasi dengan hadirnya BisKita Trans Pakuan, diharapkan dapat diikuti kota-kota aglomerasi sekitaran Jabodetabek lainnya.



Sumber: laman resmi Dinas Perhubungan Kota Bogor

Aplikasi BisKita dan juga Teman Bus juga dapat diunduh di Play Store dan App Store, hadirnya kedua aplikasi ini untuk mempermudah penyebaran informasi seputar BisKita Trans Pakuan seperti rute, halte, dan jadwal keberangkatan tanpa harus datang secara langsung. Perkembangan BisKita Trans Pakuan yang cukup masif merupakan salah satu batu loncatan untuk menata transportasi umum yang lebih terintegrasi dan modern di Kota Bogor. Adanya optimalisasi fasilitas dari pengelola dan ketertiban bertransportasi dari penumpang diyakini sebagai salah satu bentuk nyata kesinergian antara program pemerintah dengan masyarakat.



Sumber: laman resmi Dinas Perhubungan Kota Bogor

## DAFTAR PUSTAKA

Antara. (2021, October 31). BPTJ: Bus Trans Pakuan Kota Bogor Akan Beri Subsidi kepada Penumpang. Retrieved from metro.tempo.co: <https://metro.tempo.co/read/1523082/bptj-bus-trans-pakuan-kota-bogor-akan-beri-subsidi-kepada-penumpang>

Ardarningtyas, N. (2021, October 31). BISKITA TRANSPAKUAN sediakan aplikasi untuk lihat jadwal bus. Retrieved from AntaraNews.com: <https://www.antaraneews.com/berita/2492925/biskita-transpakuan-sediakan-aplikasi-untuk-lihat-jadwal-bus>

Bogor, D. K. (n.d.). APLIKASI BISKITA. Retrieved from dishub.kotabogor.go.id: <https://dishub.kotabogor.go.id/welcome/post/single/417>

DEPHUB, B. (2022). SUKSES DI BOGOR, BISKITA AKAN DIKEMBANGKAN DI KOTA LAIN. Retrieved from Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek: <https://bptj.dephub.go.id/sukses-di-bogor-biskita-akan-dikembangkan-di-kota-lain>

Fitria, L. (2021, November 8). Bukan Lagi Pakai Cash, BisKita di Kota Bogor Akan Gunakan Sistem E-Money. Retrieved from Pojok Bogor: <https://bogor.pojoksatu.id/amp/baca/bukan-lagi-pakai-cash-biskita-di-kota-bogor-akan-gunakan-sistem-e-money>

P, A. R. (2022, June 3). Kapasitas angkut penumpang BisKita Trans Pakuan capai 77,19 persen. Retrieved from Antara Megapolitan: <https://megapolitan.antaraneews.com/berita/195701/kapasitas-angkut-penumpang-biskita-trans-pakuan-capai-7719-persen>

Putrisejati, W. (2022, March 1). Informasi Rute dan Jadwal Biskita Transpakuan Kini Hadir di Aplikasi Teman Bus. Retrieved from AyoBogor.com: <https://bogor.ayoindonesia.com/berita-bogor/pr-312769734/informasi-rute-dan-jadwal-biskita-transpakuan-kini-hadir-di-aplikasi-teman-bus>

Rezkisari, I. (2022, August 18). Load Factor BISKITA Trans Pakuan Bogor Capai 90 Persen. Retrieved from republika.co.id: <https://www.republika.co.id/berita/rgtfz0328/load-factor-biskita-trans-pakuan-bogor-capai-90-persen>

Setyaningrum, P. (2022, July 16). Biskita Trans Pakuan: Harga Tiket, Rute, dan Jam Operasional Layanan Teman Bus Bogor Terbaru. Retrieved from Kompas.com: <https://bandung.kompas.com/read/2022/07/16/060600178/biskita-transpakuan--harga-tiket-rute-dan-jam-operasional-layanan-teman-bus>



# APEKSI Tantang Anak Muda Kreatif di Youth City Changers

Muti'ah Murni,



Sumber : Istimewa

APEKSI berharap melalui YCC para pemuda dapat memahami isu dan solusi pembangunan kota melalui gagasan kreatif para pemuda bagi kotanya masing-masing. Tiga isu yang diangkat dalam YCC adalah meliputi keberlanjutan (sustainability), pemberdayaan (empowerment) dan digital.

Salah satu rangkaian YCC adalah talkshow inspiratif bersama para tokoh nasional seperti yaitu Menteri Perdagangan Zulkifli Hasan, Gubernur Jawa Barat Ridwan Kamil, Rektor IPB Arif Satria, Walikota Bogor sekaligus Ketua Dewan Pengurus APEKSI Bima Arya dan Walikota Padang Hendri Septa. Dengan mendengarkan talkshow inspiratif dari tokoh tersebut diharapkan dapat menambah skill, wawasan serta menambah jejaring kerja

Ratusan anak muda kreatif dari berbagai kota dan latar belakang pendidikan yang berbeda di Tanah Air berkumpul dan sangat antusias mengikuti program Youth City Changer [es1] (YCC) di Gedung Youth Center Bagindo Aziz Chan Padang, Sumatera Barat, Minggu (7/8/2022).

YCC merupakan kolaborasi komunitas muda kota yang diinisiasi oleh Bima Arya Sugiarto sebagai Ketua Dewan Pengurus Asosiasi Pemerintah Kota Seluruh Indonesia (APEKSI) dan sekaligus merupakan Wali Kota Bogor yang bertujuan untuk menjembatani anak muda kreatif di setiap kotanya agar dapat terhubung dan berkolaborasi dengan pemerintah kota masing-masing. Bisa dikatakan awal mula ide ini muncul dikarenakan seringnya APEKSI berkeliling Indonesia dan bertemu dengan begitu banyaknya komunitas kreatif dari setiap kota yang dikunjungi.



Sumber : Istimewa

YCC juga menggalakkan kampanye Anti Plastik dan Pencemaran Lingkungan Hidup serta bangga menggunakan Produk Lokal, dua hal yang belakangan selalu menjadi perhatian banyak pihak terutama kaum muda Gen-Y, Gen-X dan Gen-Z. Kegiatan yang dilakukan dalam hal mendukung pelestarian lingkungan salah satunya dengan bersih-bersih Pantai Padang, hal ini bertujuan untuk meningkatkan kepedulian terhadap pentingnya kebersihan pantai dan menciptakan lingkungan hidup yang bersih, indah dan sehat.

Sedangkan kegiatan yang dibuat dalam mendukung gerakan cinta produk lokal adalah dengan mengadakan bazar busana dan hasil kerajinan tangan dari UMKM. Secara garis besar bisa disimpulkan bahwa beberapa hal berikut ini merupakan alasan lahirnya kegiatan Youth City Changer (YCC):

|    |  |
|----|--|
| 1. | Pengembangan program dan kegiatan di komponen APEKSI yang tidak hanya pada tata kelola kenegaraan (state building), tapi juga penguatan karakteristik kebangsaan (nation building) pada ruang lingkup kota se-Indonesia. |
| 2. | Upaya preventif dalam penguatan kepemimpinan dan kontribusi serta kolaborasi kaum muda kreatif kota di seluruh Indonesia yang memiliki potensi besar.  |
| 3. | Penguatan jejaring pentahelix yang tidak hanya berupa serimonial dan eventual, namun berupa program yang terukur, reguler dan berkasinambungan dalam upaya kolaborasi pemerintah di masing-masing kota.                  |



Sumber: Istimewa

### **APEKSI Sinergi YCC Kolaborasi.**

Selain talkshow dan workshop, para peserta YCC ditantang untuk membuat program untuk diusulkan kepada APEKSI. 10 program terbaik akan didukung dengan realisasi pendanaan dan lain sebagainya. Acara Youth City Changer (YCC) terselenggara berkat dukungan dari para sponsor, yaitu Bank Syariah Indonesia, Bank BJB, Bank Mandiri, Damn I Love Indonesia, dan Semen Padang yang juga peduli terhadap anak muda di Indonesia.

# 2022



## ALAMAT KORESPONDENSI

Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Kota Bogor  
Jl. Kapten Muslihat No. 21, RT.01/RW.01, Pabaton, Kecamatan Bogor Tengah,  
Kota Bogor, Jawa Barat 16122  
Telepon: (0251) 8338052  
Website: <http://bappeda.kotabogor.go.id>  
Email: [bappeda@kotabogor.go.id](mailto:bappeda@kotabogor.go.id)  
Instagram: @bappeda.kotabogor  
Twitter: @BappedaBogor

ISSN 2962-4045

