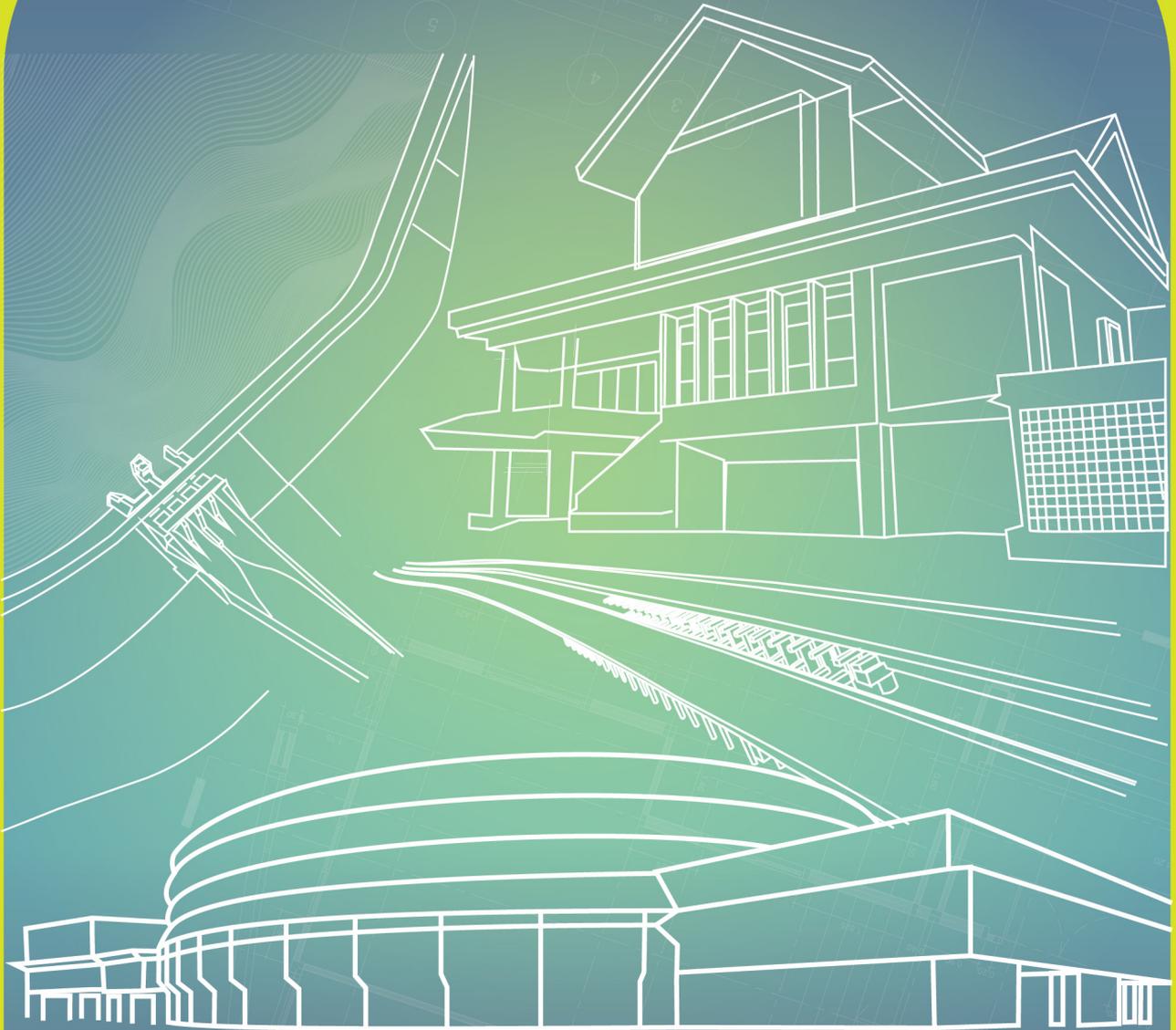


# SINERGI

RPIW:  
RENCANA PENGEMBANGAN INFRASTRUKTUR WILAYAH



**EDISI 63**

ISSN 2461-1107



9 772461 110000

**Tim Penyusun**

**Pelindung:**

Yudha Mediawan

**Penanggung Jawab:**

Benny Hermawan

**Penasihat Redaksi:**

Zevi Azzaino

Boby Ali Azhari

Melva Eryani Marpaung

Pranoto

**Pemimpin Redaksi:**

Setyo Purnomo

**Redaktur Pelaksana:**

Tiara Titi Kartika

**Penyunting/Editor :**

Bernadi Haryawan

Djuang Fadjar Sodikin

Zaldy Sastra

Entatarina Simanjuntak

Shovich

Dita S.N.A Diliiani

Ari Purwani

Nicholas

Alfin Nurur Subkhi

Tommy Aramanda Hutasuhut

Amanda Widiadwiyana

Mutri Batul Aini

Azim Al Haqy Hakim

Nabiilatul Arifah

**Desain Grafis:**

Rasyid Pranawa

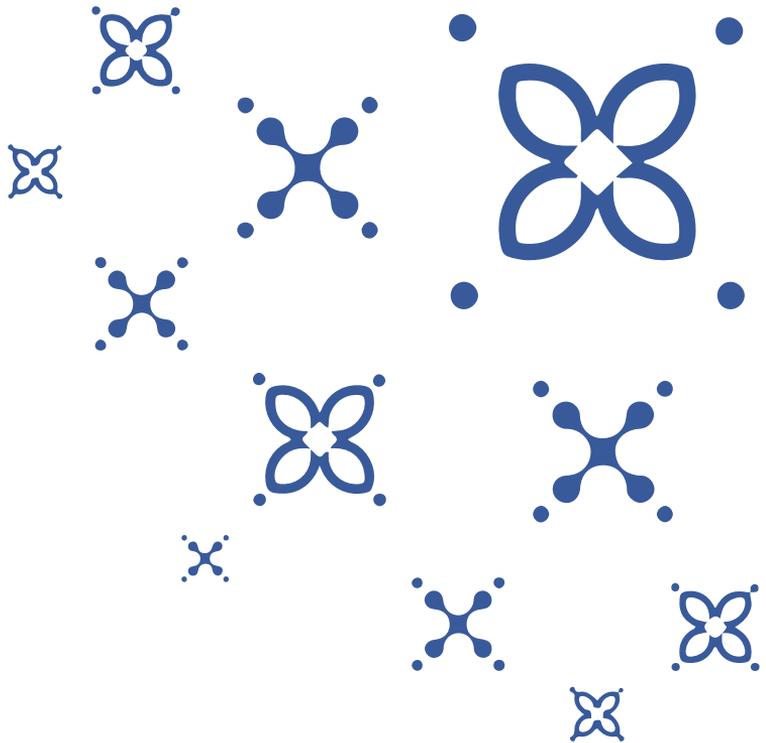
**Fotografer:**

Daris Anugrah

Hendra Djamal

**Diterbitkan oleh:**

Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW) Kementerian PUPR



## Sahabat Buletin Sinergi,

Pembaca yang terhormat, informasi menarik seputar Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW) Kementerian PUPR kembali kami hadirkan dalam Buletin Sinergi Edisi 63. Pada Edisi kali ini, kami mengulas isu-isu yang terdapat pada dokumen Rencana Pengembangan Infrastruktur Wilayah (RPIW) 2025-2034 yang ditetapkan melalui Keputusan Menteri PUPR No. 817 tahun 2024 tentang RPIW. RPIW Provinsi Jawa Tengah, Sulawesi Selatan, dan Kalimantan Timur menjadi topik pembahasan Sinergi Edisi 63 ini.

Untuk Rubrik Topik Utama dibahas mengenai bagaimana RPIW berperan dalam memadukan perencanaan pembangunan infrastruktur PUPR. Dalam tema utama tersebut, dibahas beberapa hal seperti bagaimana posisi RPIW dalam perencanaan pembangunan infrastruktur PUPR mendukung pengembangan wilayah di Provinsi Jawa Tengah, Sulawesi Selatan, dan Kalimantan Timur. Selain itu, rubrik ini mengkonfirmasi kebijakan yang perlu disinkronkan antara Kementerian PUPR dengan pemerintah daerah dalam penyiapan bahan perumusan rencana program pembangunan Infrastruktur PUPR.

Kemudian untuk rubrik Wawancara menampilkan Staf Ahli Menteri PUPR Bidang Keterpaduan Pembangunan, Dr. Ir. Maulidya Indah Junica, M.Sc. Disampaikan olehnya BPIW Harus Berperan dalam Mengawal RPIW Menjadi Acuan Kewilayahan.

Pada rubrik perspektif kami menampilkan sudut pandang dari Direktur Regional I, II, III Kementerian PPN/Bappenas tentang pandangan RPIW dari perencanaan pembangunan nasional. Rubrik Perspektif juga menghadirkan narasumber dari Kementerian Parekraf, Kementerian Pertanian dan Kementerian Perindustrian. Rubrik ini dilengkapi dengan pandangan dari unit organisasi teknis di lingkungan Kementerian PUPR.

Selain itu, terdapat rubrik Sorot. Pada rubrik tersebut redaksi membahas dukungan BPIW Kementerian PUPR dalam World Water Forum ke-10 yang mengangkat tema “*Water for Shared Prosperity*” atau “Air Untuk Kemakmuran Bersama”.

Pada rubrik Sosok mengangkat profil dan sisi lain salah satu pejabat di BPIW. Kali ini sosok yang ditampilkan yakni Pranoto, S.T., M.Dev. Plg, Kepala Pusat Pengembangan Infrastruktur PUPR Wilayah III.

Beberapa rubrik reguler masih tetap kami hadirkan, seperti Bidik Lensa, Kilas Peristiwa, dan Serba-Serbi yang membahas keindahan infrastruktur 4 stadion *event* piala dunia U-17 yang direnovasi Kementerian PUPR. Rubrik yang ringan dan memberi pengetahuan tersebut hadir untuk menemani pembaca setia Buletin Sinergi Edisi 63.

Kami berharap sajian kali ini dapat memenuhi harapan pembaca serta memperkaya pengetahuan pembaca mengenai informasi perencanaan pembangunan infrastruktur bidang PUPR khususnya yang tertuang dalam dokumen RPIW.

Jakarta, Oktober 2024

Salam hormat,

**(Pemimpin Redaksi)**

# Daftar isi



**6**

## Topik Utama

**RPIW: Upaya  
Sinergi Perencanaan  
Pengembangan  
Infrastruktur PUPR  
Kedepan**



**32**

## Wawancara

**BPIW Harus Masifkan  
Internalisasi RPIW**



**36**

## Perspektif

**Isu Strategis  
Pengembangan Wilayah  
Sumatera-Jawa-Bali**



**42**

## Perspektif

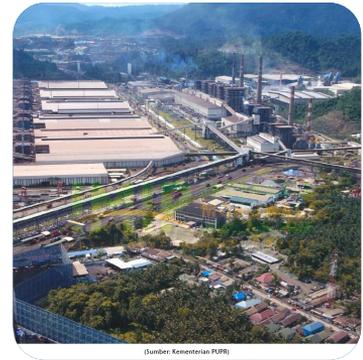
**Isu Strategis  
Pengembangan Wilayah  
Kalimantan-Sulawesi-  
NTB**



**60**

## Perspektif

**RPIW Selaras dengan  
Prioritas Sektor  
Pertanian**



**66**

## Perspektif

**Mengakselerasi  
Pertumbuhan Ekonomi  
Melalui Pembangunan  
Kawasan Industri**

# SINERGI

Edisi 63



**69**

## Perspektif

RPIW Sebagai  
Acuan Pemrograman  
Infrastruktur Sumber  
Daya Air



**74**

## Perspektif

Sinergi Rencana Umum  
dan RPIW: Pentahapan  
Pelaksanaan Program



**80**

## Perspektif

Program Ditjen Cipta  
Karya Memperhatikan  
Arahan RPIW



**86**

## Perspektif

RPIW Diharapkan  
Dapat Menjadi Rujukan  
Program Perumahan



**108**

## BPIW Muda

Dukungan  
Infrastruktur PUPR  
Dalam Mendukung  
Pengembangan Wisata  
di Kepulauan Bangka  
Belitung



**116**

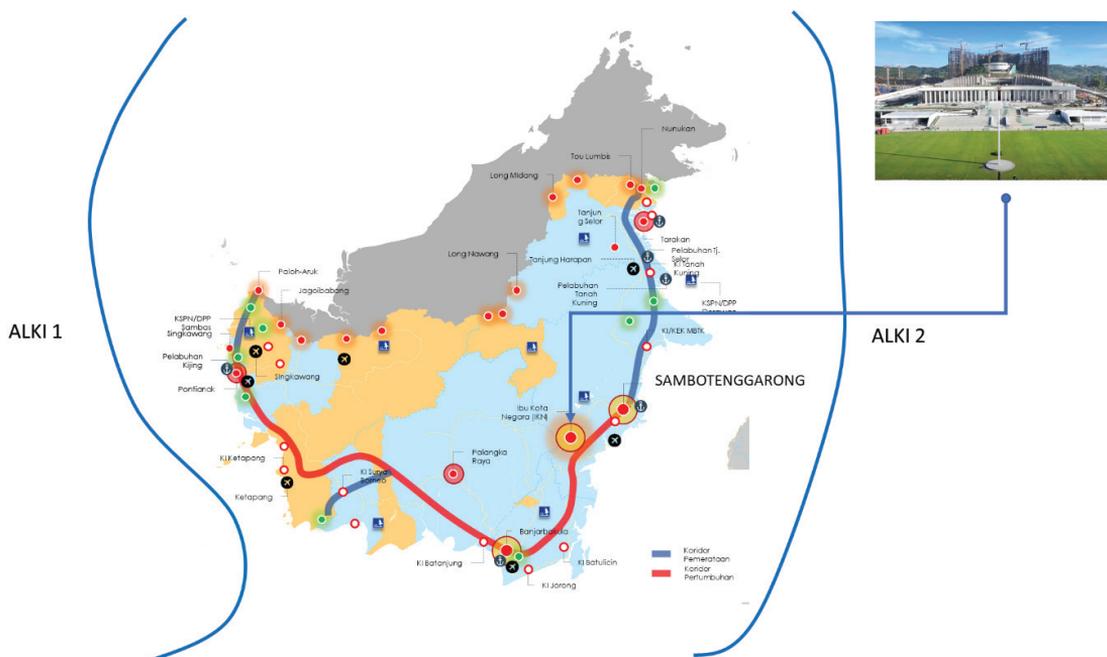
## Sosok

Selalu Melaksanakan  
Tugas dengan Ikhlas

# RPIW: Upaya Sinergi Perencanaan Pengembangan Infrastruktur PUPR Kedepan

Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW) Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) telah menyusun produk perencanaan, yakni Rencana Pengembangan Infrastruktur Wilayah (RPIW) untuk 38 provinsi di Indonesia. Dokumen tersebut tertuang dalam Keputusan Menteri PUPR Nomor 817/KPTS/M/2024 tentang RPIW. Dokumen tersebut menyatakan bahwa RPIW Tahun 2025-2034 menjadi acuan kewilayahan dan penentuan kawasan prioritas dalam penyusunan Rencana Strategis Kementerian PUPR. Terkait hal itu Buletin Sinergi edisi kali ini mengupas dokumen RPIW untuk Provinsi Kalimantan Timur, Jawa Tengah, dan Sulawesi Selatan dikaitkan dengan sinergi dari kementerian terkait, Bappeda dan unit organisasi teknis di Kementerian PUPR.





Konstelasi Regional Kalimantan Timur

Sumber: Dokumen Penulis



Sumber: perkim.id

### Provinsi Kalimantan Timur Gambaran Umum Provinsi

Secara geografis Provinsi Kalimantan Timur dilalui Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) II yang merupakan perairan strategis menghubungkan Samudra Pasifik di utara dan Samudra Hindia di selatan Indonesia. Jalur tersebut melewati 11 provinsi dan 188 kabupaten/kota. Setiap tahunnya berdasarkan *Traffic Separation Schem* (TSS) sebanyak 36.773

kapal lalu lalang melintas, hal tersebut menjadikan Kalimantan Timur sebagai jalur perlintasan kapal-kapal asing untuk mengambil hasil sumberdaya alam berupa perkebunan terutama (sawit dan karet) serta hasil pertambangan (minyak bumi dan batubara) beserta turunan hasil kegiatan industri.

Dalam Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional (RTRWN) Wilayah, Kalimantan Timur

memiliki Sistem Perkotaan Nasional berupa Pusat Kegiatan Nasional (PKN) terletak di Perkotaan Samarinda-Balikpapan-Bontang-Tenggarong, Pusat Kegiatan Wilayah (PKW) dengan fungsi sebagai pusat pelayanan perkotaan dan pusat pertumbuhan ekonomi di Provinsi Kalimantan Timur, serta sistem perkotaan dengan fungsi perbatasan berupa Pusat Kegiatan Strategis Nasional (PKSN) di Long Apari dan Long Pahangai.

Di samping itu juga Provinsi Kalimantan Timur memiliki pusat pertumbuhan baru dengan adanya Ibu Kota Nusantara yang akan berimplikasi menjadi magnet pembangunan baru dan menjadi pengungkit untuk menumbuhkan ekonomi yang inklusif dan merata di Kawasan Timur Indonesia. Saat ini nilai investasi dari pelaksanaan batu pertama (*groundbreaking*) ke-7 di Ibu Kota Nusantara pada pertengahan Agustus 2024 ini melebihi 4 Triliun Rupiah.

Prospek ekonomi Kalimantan Timur dalam 10 tahun ke depan sangat cerah terutama dengan



**Destinasi pariwisata Kalimantan Timur**

Sumber: kompas.com



hadirnya Ibu Kota Nusantara, di mana saat ini dibuktikan dengan peningkatan jumlah pegawai sebesar 27.000 pekerja konstruksi termasuk akan adanya bangkitan penduduk yang akan tinggal disana, sehingga hal ini akan membutuhkan *supply logistic* dan pangan dari wilayah penyangga diantaranya PKN Sambo-Tenggarong, Provinsi yang berbatasan langsung, serta beberapa wilayah Sulawesi dan Pulau Jawa yang membutuhkan aksesibilitas yang baik untuk menghubungkan pusat-pusat pertumbuhan, termasuk aksesibilitas dari dan ke bandar udara dan pelabuhan.

IKN sendiri akan membuka peluang dalam sektor konstruksi, *real estate*, layanan publik, dan hilirisasi sumber daya alam seperti batu bara, minyak, dan gas, serta perkebunan dan pertanian untuk menjadi kebutuhan pokok hidup masyarakat. Namun, di tengah prospek pertumbuhan ekonomi tersebut, provinsi ini juga dihadapkan keterbatasan daya dukung dan daya tampung mengingat sebagian wilayah merupakan bagian wilayah konservasi dengan keanekaragaman hayati yang tinggi, sehingga pembangunan harus memperhatikan keseimbangan ekosistem.

Sementara itu menurut Kepala Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Provinsi Kaltim, Yusliando, menyampaikan bahwa pembangunan infrastruktur PUPR memiliki kontribusi yang signifikan terhadap pengembangan wilayah di Provinsi Kalimantan Timur. Di antara infrastruktur yang sangat mendukung meliputi jalan tol dan jalan utama yang menghubungkan pusat-pusat ekonomi di Kalimantan Timur, pembangunan jaringan jalan tol seperti Jalan Tol Balikpapan-Samarinda, Rencana Jalan Tol Samarinda-Bontang, serta infrastruktur penunjang lainnya se-

perti bendungan, pengolahan air minum sebagai prioritas untuk mendukung kebutuhan air baku di kawasan perkotaan seperti Balikpapan, dan pembangunan jembatan di kawasan strategis membantu meningkatkan aksesibilitas dan mendukung pertumbuhan ekonomi.

### **Isu Strategis dan Tantangannya**

Secara regional, Provinsi Kalimantan Timur memiliki isu strategis, antara lain:

- Angka *deforestasi* Kalimantan Timur sebesar 28.633 hektar, sebagian wilayah Kalimantan Timur merupakan bagian *Heart of Borneo* sehingga kawasan perlu dilestarikan karena memiliki nilai konservasi yang tinggi.
- Kebencanaan seperti kebakaran hutan seluas 11.481,65 Ha lahan dan hutan (April 2024), adanya potensi banjir di DAS Mahakam dengan kejadian sebanyak 30 kali pada tahun 2020 – 2021 dengan kelas sangat tinggi yaitu 1.797.112,46 Ha (66,81%), dan adanya potensi abrasi di pesisir Provinsi Kalimantan Timur termasuk di Pulau Derawan- Maratua.
- Masih terdapat kondisi jalan nasional di Provinsi Kalimantan Timur yang rusak berat yaitu berada di Kabupaten Kutai Barat.
- Masih minimnya aksesibilitas dan penyediaan infrastruktur dasar pada kawasan perbatasan negara antara Indonesia dan Malaysia yaitu Long Apari dan Long Pahangai.
- IKN akan menjadi pusat pertumbuhan baru di Pulau Kalimantan yang membutuhkan Infrastruktur bidang PUPR.

Adapun beberapa kendala yang dihadapi oleh Pemerintah Daerah Kalimantan Timur adalah lambatnya transformasi ekonomi yang berpengaruh terhadap resiliensi dan keberlanjutan ekonomi daerah, belum meratanya integrasi antara infrastruktur dasar dan



Sumber: Dokumen Penulis

konektivitas, peluang pembangunan IKN serta pengembangan kawasan strategis dan industri, kesenjangan kualitas dan daya saing sumber daya manusia (SDM), pengembangan tata kelola pemerintahan dan birokrasi yang profesional serta akuntabel, dan tantangan terkait kualitas lingkungan hidup, terutama upaya pengurangan emisi gas rumah kaca (GRK).

Dalam RPIW Kalimantan Timur terdapat 3 fokus perencanaan kawasan prioritas, yaitu: fokus potensi pariwisata, fokus industri pengolahan, dan fokus per-kotaan penyangga IKN.

### 1. Fokus Potensi Pariwisata dan Rekomendasi Program

Potensi Kawasan Pariwisata Unggulan di Kabupaten Berau terdiri dari 31 pulau. Kepulauan Derawan memiliki potensi wisata alam yang menyajikan keindahan terumbu karang dan menjadi bagian dari segitiga terumbu karang dunia. Selain itu, Derawan

juga memiliki keanekaragaman hayati spesies ikan dan karang. Terhitung pada tahun 2022 wisatawan yang berkunjung ke pulau Derawan mencapai angka 397.337 pengunjung, dengan 286 orang diantaranya adalah wisatawan mancanegara. Namun kawasan ini dihadapkan dengan tantangan seperti, minimnya konektivitas, ketersediaan air bersih, akses sanitasi, dan ancaman abrasi.

Kawasan Derawan Berau menjadi kawasan yang mendesak untuk ditangani dalam 5-10 tahun ke depan karena merupakan kawasan destinasi pariwisata baru yang diamankan dalam dokumen RPJMN 2020-2024 yang lokasinya juga dapat dijangkau dari Ibu Kota Nusantara, sehingga diprediksi menjadi salah satu destinasi wisata unggulan di masa mendatang. Derawan Berau juga wilayah yang masuk ke dalam Ripparnas, dan jumlah wisatawannya meningkat dari tahun 2012 – 2022, dengan jumlah wisatawan



tertinggi di tahun 2019 mencapai 280 jiwa.

Rekomendasi Program untuk fokus kawasan pariwisata ini diantaranya:

- Pembangunan Pengaman Pantai
- Penyediaan akses melalui Pemeliharaan Jalan dalam Kota Tj Redeb, Preservasi Sp. 3 Muara Wahau - Kelay, Kelay - Labanan, Labanan - Tanjung Redeb, Tanjung Redeb - Bts. Bulungan, Gunung Tabur (Simpang Tiga Maluang) -Usiran, Usiran - Tanjung Batu (Dermaga Derawan)
- Peningkatan dan perluasan SPAM
- Perluasan Sistem SPALDT dan Sistem Pengelolaan Persampahan Kawasan;
- Penataan Kawasan Permukiman destinasi wisata serta Peningkatan Kualitas Rumah Layak Huni.

## 2. Fokus Industri Pengolahan

Fokus Pengembangan Industri di Kawasan Industri Buluminung dan Kariangau telah difasilitasi Pelabuhan Kariangau dengan kapasitas 350.000 TEUS, Kapasitas bongkar pelabuhan 25 box container/crane/hour, dan PLTU Kariangau dan didukung jalan bebas hambatan Balikpapan - Samarinda. Hingga saat ini tercatat ada sekitar 20 pabrik yang sudah mengantongi izin, dimana 13 diantaranya sudah beroperasi menyerap sekitar 4.000 tenaga kerja. Saat ini untuk kawasan Industri Buluminung seluas 544,59 hektar belum masif aktivitasnya, namun telah ada dukungan infrastruktur seperti, jaringan jalan primer, sumber air baku permukaan, menara telekomunikasi, Gardu Induk Petung serta jalur pipa migas Pipeline



Tol menuju IKN

Sumber: Kompu BPIW

Karamba Refinery Unit V. Selain itu Kawasan Industri ini juga didukung aksesibilitas yang cukup baik berupa Bandara Sepinggang, Pelabuhan Penajam, Pelabuhan Semayang, rencana Bandara VVIP dan Jembatan Pulau Balang.

Industri (KI) Kariangau di Kota Balikpapan dan KI Buluminung di Penajam Paser Utara dihadapkan dengan tantangan, seperti belum optimalnya konektivitas terhadap simpul *outlet intlet* dari industri pengolahan yang ada; keterbatasan pada pengembangan bahan baku di hulu karena adanya kawasan lindung terutama pada *Heart of Borneo*; tidak optimalnya alur rantai pasok kegiatan industri pengolahan karena kepadatan dan keterlambatan pergerakan barang hasil produksi dan bahan baku; ancaman bencana banjir dan abrasi di daerah industri pengolahan; dan keterbatasan daya dukung air untuk pengembangan industri pengolahan.

Kawasan Industri Kariangau dan Buluminung menjadi kawasan yang mendesak untuk ditangani

dalam 5-10 tahun ke depan karena: merupakan amanat Indikasi RPJMN 2025-2029; arahan kawasan prioritas dalam RIPIN 2012-2032; kawasan industri dilalui oleh jalur ALKI II; merupakan hinterland IKN.

Rekomendasi Program untuk fokus industri pengolahan diantaranya:

- Pemenuhan air baku, mengingat masih terdapat gap hampir 1000 liter/detik
- Pembangunan konektivitas menuju kawasan industri antara lain: Preservasi Pelebaran Jalan Menuju Standar Ruas Kuaro – Kademan; Kademan – Penajam
- Pembangunan Jalan Akses menuju Pelabuhan Pengumpul antara lain simpul transportasi di Penajam Paser Utara (KI Buluminung).

### 3. Fokus Perkotaan Penyangga IKN

Fokus Perkotaan Penyangga Ibu Kota Negara meliputi kawasan perkotaan Samarinda, Balikpapan, Bontang, Penajam, dan Tenggarong. Dalam Konsep Superhub, strategi pengembangan kawasannya me-



lalui Ekosistem Tiga Kota sebagai penggerak ekonomi masa depan. Dalam konsep ini, Samarinda sebagai jantung pusat sejarah Kalimantan Timur dengan sektor energi yang diremajakan. Kota Balikpapan sebagai otot yaitu simpul hilir migas dan logistik Kalimantan Timur. Sementara Bontang, Penajam, dan Tenggarong berfungsi sebagai penopang IKN dengan potensi pertambangan, perkebunan, peternakan, dan pariwisata.

Sebagai *hinterland* IKN, Kota Samarinda, Kota Balikpapan, Kota Bontang, Tenggarong, dan Penajam tentunya juga perlu berbenah agar tidak terjadi ketimpangan dengan IKN yang sedang dibangun. Adapun isu dan tantangan pada fokus tersebut antara lain:

- a. Masih terdapat gap pemenuhan air baku yang besar terdapat di Perkotaan Samarinda, Kabupaten Penajam Paser, Kabupaten Bontang, dan Kabupaten Tenggarong.
- b. Kemacetan juga menjadi hal yang sering dijumpai

pada kawasan perkotaan tersebut mengingat lalu lintas yang sangat padat pada jam-jam sibuk.

- c. Risiko banjir juga menjadi ancaman tersendiri bagi wilayah perkotaan penyangga IKN khususnya di Samarinda, Balikpapan, dan Bontang yang berpotensi menghambat perputaran aktivitas dan roda ekonomi di wilayah tersebut.
- d. Masih terdapat kawasan kumuh di Perkotaan Samarinda sekitar 133,33 Ha.

Perkotaan Penyangga Ibu Kota Negara menjadi kawasan yang mendesak untuk ditangani dalam 5-10 tahun ke depan karena: diamanatkan oleh UU IKN Nomor 3/2023; kota Samarinda menjadi pusat kehidupan/energi dengan fungsi utama yang akan mentransformasi sektor pertambangan, minyak dan gas menjadi sektor energi baru, rendah karbon, dan berkelanjutan; kota Balikpapan akan menjadi pusat aktivitas pembangunan ekonomi dengan mengoptimalkan fungsinya sebagai pusat logistik dan pelayanan distribusi yang dinilai telah mapan untuk sektor-sek-

tor berorientasi impor dan ekspor serta memperkuat peran Superhub Ibu Kota Nusantara dalam arus perdagangan antar dan intra-regional; perkotaan lainnya yaitu, Perkotaan Tenggarong, Perkotaan Penajam, Kota Bontang yang juga dinilai memiliki konstelasi keterkaitan antarkawasan dengan IKN mengemban peran sebagai kota “satelit” dan *hinterland* dari 3 kota besar (*Three Cities*).

Rekomendasi Program untuk fokus kawasan perkotaan penyangga IKN, diantaranya:

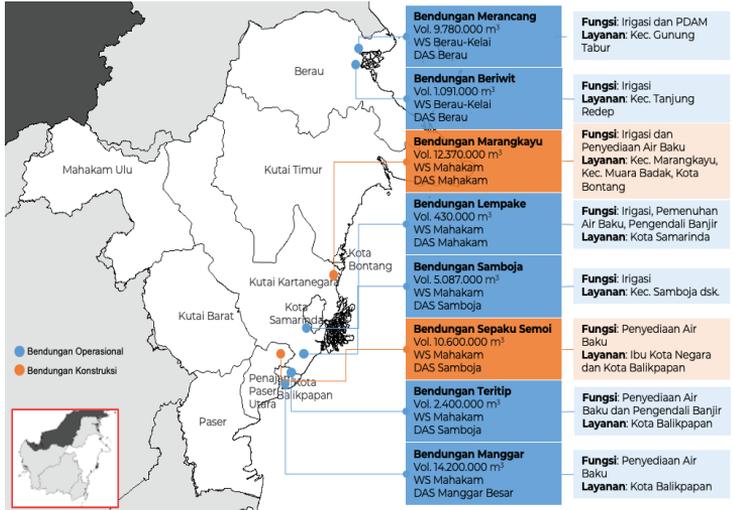
- Pembangunan Embung Aji Raden dan sekaligus peningkatan Jaringan air baku
- Pembangunan Saluran Drainase serta bangunan Pengendalian Banjir
- Pembangunan Pengaman Pantai
- Peningkatan kapasitas pelebaran jalan nasional dan menambah lajur ruas jalan nasional dalam kawasan perkotaan serta Pembangunan Jalan Lingkar Samarinda
- Preservasi Ruas jalan meliputi Kuaro – Kademan, Kademan – Penajam, BTS. Kota Balikpapan - Sp. Samboja Km 38 Bpn (Gereja)-Loa Janan – Bts. Kota Samarinda, SP. 3 Lempake (Samarinda) - Sp.3 Sambera – Santan – Bontang, Loa Janan - Bts. Kota Tenggarong – Sp.3 Senoni – Kotabangun – Gusig.
- Peningkatan dan Perluasan SPAM Kabupaten/Kota
- Perluasan Sistem SPALDT dan Sistem pengelolaan Persampahan Kawasan; dan
- Peningkatan Kualitas Rumah Layak Huni

**Sektor yang Memerlukan Intervensi Khusus**

Tantangan-tantangan yang ada dalam membangun provinsi Kalimantan Timur perlu menjadi perhatian khusus dari pemerintah. Masih terdapat gap antara kebutuhan dengan ketersediaan infrastruktur PUPR di antaranya:

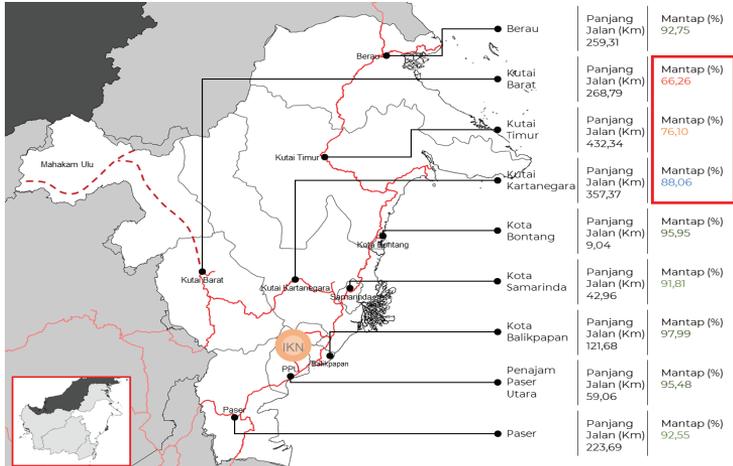
1. Sektor Sumber Daya Air

**Gap Infrastruktur Sumber Daya Air di Provinsi Kalimantan Timur**



Sumber: Dokumen Penulis

**Gap Infrastruktur PUPR bidang Jalan dan Jembatan di Provinsi Kalimantan Timur**



Sumber: Dokumen Penulis



**Kota Samarinda penyangga IKN**

Sumber: Wikipedia

Pada sektor SDA akan terdapat proyeksi gap kebutuhan air baku pada 2034 total sebesar 12.621 liter/detik dengan kebutuhan total 63.410 liter/detik namun kondisi eksisting debit infrastruktur air baku hanya tersedia sebesar 50.789 liter/detik, sehingga perlu adanya dukungan infrastruktur penyediaan air baku guna mengurangi gap.

## 2. Sektor Bina Marga

Target kemandapan jalan sesuai dengan Visium Renstra PUPR Tahun 2024 adalah sebesar 97%, namun kemandapan jalan tahun 2021 di beberapa ruas jalan di Provinsi Kalimantan Timur masih belum dalam kondisi mantap diantaranya, di Kabupaten Kutai Barat dengan kemandapan 66,26%, di Kabupaten Kutai Timur dengan kemandapan 76,10%, dan di Kabupaten Kutai Kartanegara sebesar 88,06%. Sehingga untuk mengejar target visium perlu dilakukan penanganan perbaikan jalan di beberapa ruas di Kalimantan Timur sekaligus tetap mengalokasikan setiap tahunnya pemeliharaan jalan eksisting.

## 3. Sektor Cipta Karya

Target pemenuhan akses air minum berdasarkan Visium Renstra PUPR Tahun 2024 adalah sebesar 88%, namun ketersediaan akses air minum tahun 2021 di beberapa kabupaten Provinsi Kalimantan Timur masih masih dibawah rata-rata, antara lain Kabupaten Bontang, Kota Samarinda, Kabupaten Berau, Kabupaten Kutai Barat, Kabupaten Paser, Kabupaten Kutai Kartanegara, Kabupaten Penajam Paser Utara, Kabupaten Kutai Timur, Kabupaten Mahakam Ulu. Sehingga untuk mengejar target visium perlu dilakukan koordinasi dengan Ditjen SDA terkait dengan penyediaan air baku serta dengan kerja sama pemerintah daerah dan badan usaha daerah untuk memenuhi target air bersih hingga ke rumah penduduk.

Target pemenuhan akses Pelayanan Persampahan berdasarkan Visium Renstra PUPR Tahun 2024

adalah sebesar 85%, namun ketersediaan akses pelayanan persampahan tahun 2021 di beberapa kabupaten Provinsi Kalimantan Timur masih masih dibawah target, antara lain Kabupaten Penajam Paser Utara, Kabupaten Berau, Kabupaten Kutai Barat, Kabupaten Paser, Kabupaten Kutai Timur, Kabupaten Kutai Kartanegara, dan Kabupaten Mahakam Ulu. Sehingga untuk mengejar target visium perlu dilakukan koordinasi dengan pemerintah daerah terkait dengan penyediaan lahan dan badan usaha daerah untuk pengelola persampahan.

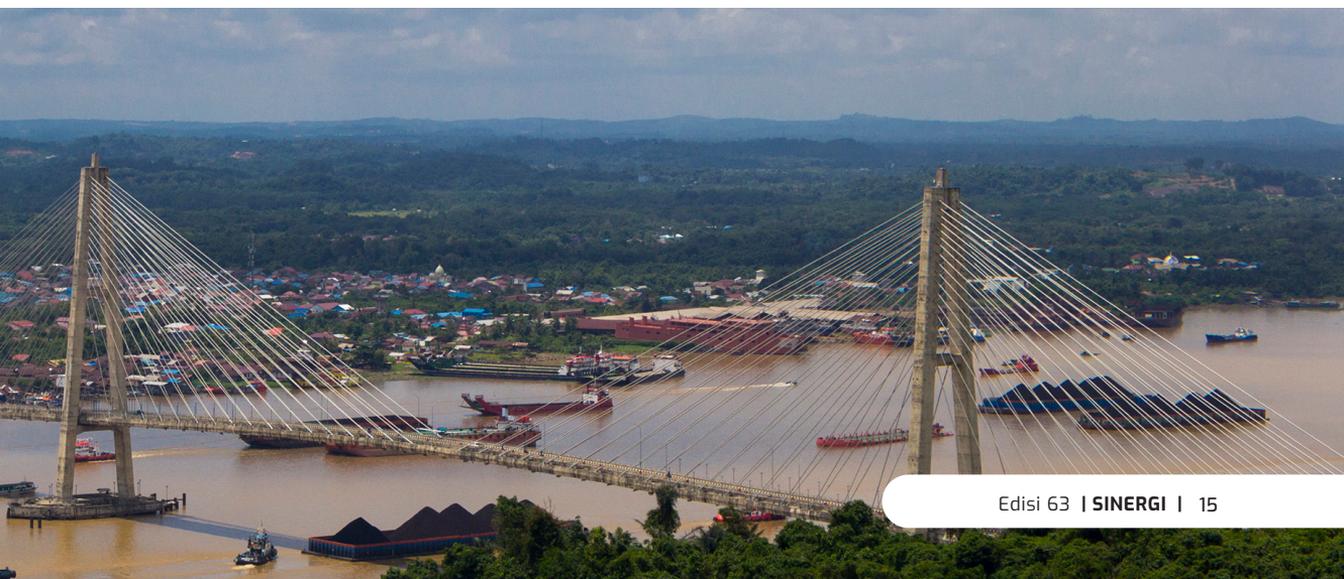
Target pemenuhan akses sanitasi layak berdasarkan Visium Renstra PUPR Tahun 2024 adalah sebesar 90%, namun ketersediaan akses sanitasi layak tahun 2021 di beberapa kabupaten Provinsi Kalimantan Timur masih masih dibawah target, antara lain Kabupaten Kutai Barat, Kota Samarinda, Kabupaten Penajam Paser Utara, Kabupaten Paser, Kabupaten Kutai Kartanegara, dan Kabupaten Mahakam Ulu Sehingga untuk mengejar target visium perlu dilakukan koordinasi dengan pemerintah daerah terkait dengan penyediaan lahan dan badan usaha daerah untuk mengurangi gap akses sanitasi tidak layak.

## 4. Sektor Perumahan

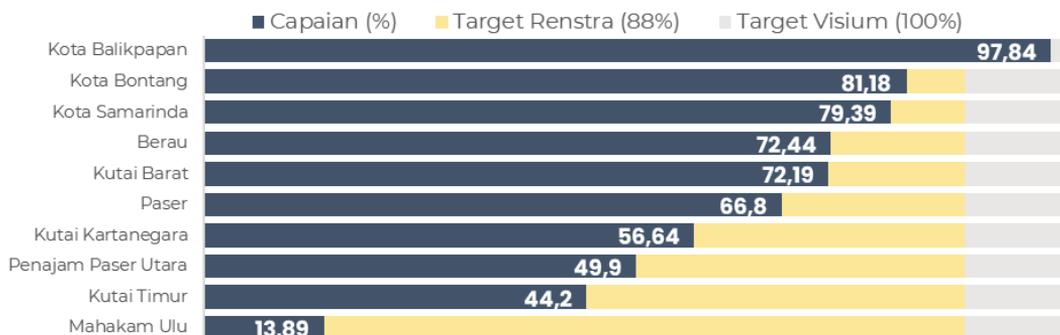
Kondisi Jumlah Rumah Tak Layak Huni (RTLH) paling tinggi di Provinsi Kalimantan Timur terdiri dari Kabupaten Kutai Barat sebanyak 9.224 unit, Kabupaten Kutai Timur sebanyak 9.104 unit, dan Kabupaten kutai Kartanegara, sementara jumlah RTLH terendah berada di Kabupaten Berau sebanyak 131 unit. Sehingga untuk penyediaan rumah layak huni perlu adanya kerja sama antara Ditjen Perumahan dan Pemerintah Daerah untuk menjamin pemenuhan *readiness criteria* untuk mengurangi gap rumah tidak layak huni.

## Sinergi Dukungan Infrastruktur Provinsi Kalimantan Timur dengan Misi Asta Cita

Dalam mendukung misi Asta Cita yang telah di-

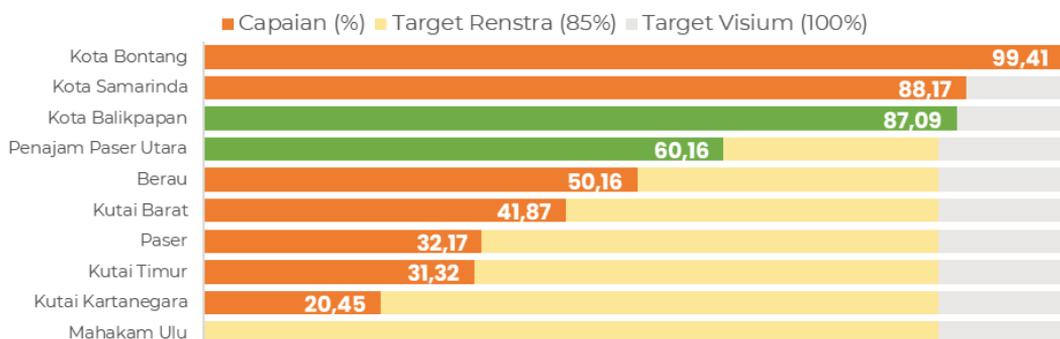


## Akses Air Minum



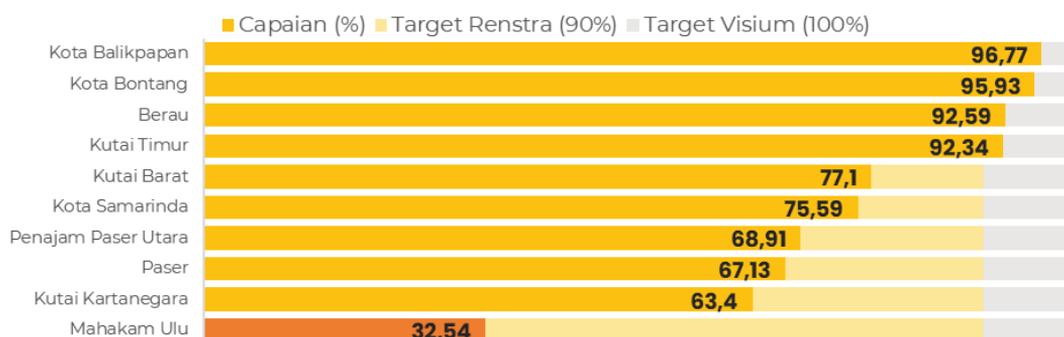
Sumber: Dokumen Penulis

## Cakupan Pelayanan Persampahan



Sumber: Dokumen Penulis

## Akses Sanitasi Layak



Sumber: Dokumen Penulis

tetapkan oleh Presiden Terpilih, terdapat beberapa dukungan infrastruktur PUPR yang telah direncanakan dalam RPIW. Salah satunya adalah misi nomor dua, yaitu Sistem Pertahanan Keamanan Negara Dan Mendorong Kemandirian Bangsa Melalui Swasembada Pangan, Energi, Air, Ekonomi Kreatif, Ekonomi Hijau, dan Ekonomi Biru. RPIW Kalimantan Timur telah memasukkan beberapa bentuk dukungan infrastruktur sebagai berikut:

- Jalan Perbatasan yang berfungsi untuk memperkuat pertahanan dan keamanan negara: Peningkatan konektivitas SP. Tering – Long Bagun, Long Bagun – Long Pahangai, dan Peningkatan Kemantapan jalan Sp. Blusuh – Batas Prov. Kalteng.
- Bangunan Pengaman Pantai di pulau kecil terluar antara lain, Pulau Maratua.

Kemudian dukungan untuk misi nomor lima: melanjutkan hili-risasi dan industrialisasi untuk meningkatkan nilai tambah di dalam negeri. RPIW Kalimantan Timur telah memasukkan beberapa bentuk dukungan infrastruktur sebagai berikut:

- Pemenuhan air baku, mengingat masih terdapat gap hampir 1.000 liter/detik
- Pembangunan konektivitas menuju kawasan industri antara lain: Preservasi Pelebaran Jalan Menuju Standar Ruas Kuaro – Kademan; Kademan – Penajam
- Pembangunan Jalan Akses menuju Pelabuhan Pengumpul antara lain simpul transportasi di Penajam Paser Utara (KI Buluminung)

Dukungan untuk misi nomor tiga yaitu: meningkatkan lapangan kerja yang berkualitas, mendorong kewirausahaan, mengembangkan industri kreatif. RPIW Kalimantan Timur telah memasukkan usulan untuk membangun industri kreatif untuk mendukung

kegiatan pariwisata antara lain Pembangunan Pengaman Pantai dan Penataan Kawasan Permu-kiman destinasi wisata serta Peningkatan Kualitas Rumah Layak Huni di Pulau Derawan.

Dukungan untuk misi nomor enam yaitu: melanjutkan pengembangan infrastruktur dan membangun dari desa dan dari bawah untuk pemerataan ekonomi dan pemberantasan kemiskinan. Dalam RPIW Kalimantan Timur telah memasukkan beberapa bentuk dukungan infrastruktur dalam rangka pemerataan ekonomi di luar kawasan prioritas dalam bentuk standar pelayanan minimum antara lain:

- Penyediaan jaringan air baku di Kabupaten Kutai Timur, Kutai Barat, Kutai Kartanegara, dan Paser
- Pemeliharaan bendungan, Embung, bendung, sungai di Kalimantan Timur; peningkatan tata guna air irigasi Kalimantan Timur; serta Pembangunan Bendungan Lambakan
- Pemeliharaan jaringan air baku, sumur air tanah, dam operational, bangunan lahar, irigasi permukaan di Provinsi Kalimantan Timur.
- Preservasi ruas Jalan Kerang (Bts. Prov. Kalsel) - Bts. Kota Tanah Grogot, Kota tanah Grogot – Lolo, Lolo-Kuaro, Bontang Sangata, Sangata – Sp. Perdau, Sp. Perdau – Muara Lembak, Muara Lembak – Pelabuhan Maloy, Sp. Perdau – Batu Ampar, Batu Ampar p Sp. 3 Muara Wahau, Batuaji – Kuaro, Gusig – Sp. Bulush, Sp. Bulush – Batas Provinsi Kalteng, Sp. Bulus – Sp. 3 Damai, Sp. 3 Damai – Barong Tongkok, Barong Tongkok – Mentiwan, Akses Pelabuhan Maloy, Jl. Noto Sunardi, Jl. Sudirman, Jl. Kusuma Bangsa, Jl Yos Sudarso.
- Peningkatan SPAM Kabupaten Kutai Timur, Kutai Barat, Mahakam Ulu paser

- Peningkatan SPALDT Kabupaten Kutai timur, Kutai Barat, Mahakam Ulu, Paser.
- Pengelolaan Persampahan Kutai timur, Kutai Barat, Mahakam Ulu, Paser.
- Peningkatan Kualitas Rumah Tidak Layak Huni Kabupaten Paser, Kutai Timur, Kutai Barat, dan Mahakam Ulu.

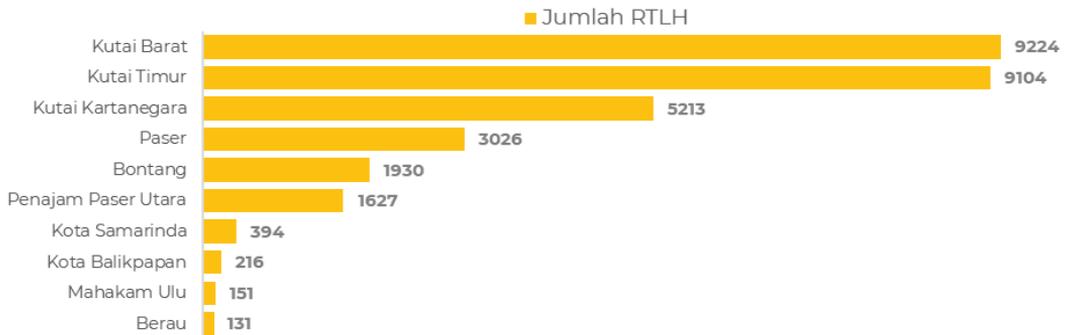
### **Strategi Realisasi Perencanaan**

Untuk mewujudkan Rencana Pengembangan Infrastruktur Wilayah (RPIW) Provinsi Kalimantan Timur membutuhkan strategi yang komprehensif termasuk proses kolaborasi dan konsolidasi yang melibatkan berbagai *stakeholder*. Proses kolaborasi dan konsolidasi dilakukan dalam forum-forum perencanaan pemrograman antara lain: Rakorbangwil, Konreg, Rakortekrenbangda, hingga forum Musrenbangnas untuk memastikan sinkronisasi dan prioritas kegiatan pembangunan infrastruktur sesuai dokumen RPIW. Dalam forum-forum tersebut setiap program akan dikonsolidasikan kesiapan teknis termasuk *readiness criteria* nya untuk menjadi prioritas pembangunan serta dapat diimplementasikan. Selain itu strategi implementasi RPIW, perlu dilakukan juga monitoring dan evaluasi berkala terhadap pelaksanaan pengembangan infrastruktur kawasan yang tertuang dalam RPIW untuk memastikan bahwa setiap tahap berjalan sesuai rencana dan target yang telah ditetapkan.

Adapun risiko yang dapat menghambat realisasi rencana dalam dokumen RPIW tersebut dan pendekatan mitigasi dalam jangka pendeknya antara lain yaitu:

- Ketidaksiapan *readiness criteria*, maka hal ini dapat dimitigasi dengan mengadakan pertemuan rutin dengan *stakeholder* akan memastikan keselarasan program hingga dilakukan upaya

## Jumlah Rumah Tidak Layak Huni (RTLH)



Sumber: Dokumen Penulis

mengatasi hambatan yang muncul.

- Keterbatasan pendanaan dengan memitigasi melalui diversifikasi sumber pendanaan dengan pelibatan Ditjen Pembiayaan Infrastruktur untuk mencari solusi alternatif pembiayaan melalui relaksasi anggaran, ataupun upaya pembiayaan non APBN dan non APBD, seperti KPBU, investasi swasta maupun bantuan internasional, Sekaligus membangun komunikasi dengan Direktorat Fasilitasi Infrastruktur Daerah Setjen PUPR agar memungkinkan melalui pendanaan DAK untuk beberapa tugas yang tidak memungkinkan ditangani melalui APBN.
- Perubahan kebijakan yang berubah pada level nasional maupun Pemerintah Daerah, maka salah satu mitigasinya melalui Fleksibilitas dalam rencana untuk menyesuaikan dengan perubahan kebijakan yang mungkin terjadi serta memastikan langkah adaptasi yang diperlukan seperti penundaan program prioritas namun program prioritas tersebut akan dilakukan pembahasan pada kalender program nasional berikutnya agar segera terimplementasi sesuai skenario pengembangan wilayah.

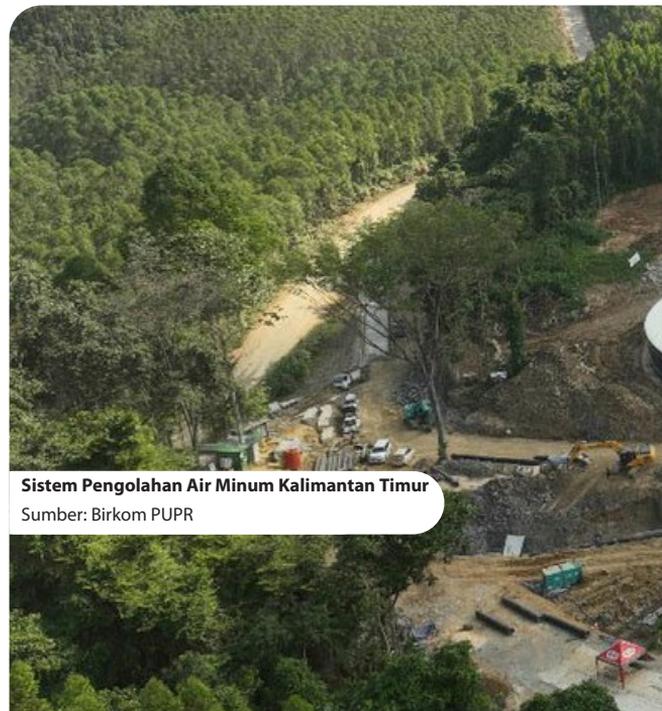
Dengan strategi tersebut di atas, diharapkan RPIW Provinsi Kalimantan Timur dapat direalisasikan secara efektif untuk memberikan dampak positif bagi wilayah dan masyarakat, serta mengatasi tantangan dan risiko yang muncul selama proses implementasi. Namun yang perlu dijadikan perhatian penting bersama adalah wujud koordinasi yang baik antar seluruh *stakeholder* untuk menjamin kesiapan program dan pendanaan yang memadai pada pelaksanaan proyek pembangunan melalui penyelenggaraan Rakorbangwil yang sudah diselenggarakan sejak tahun 2021. Untuk itu BPIW untuk kegiatan Rakorbangwil di masa mendatang harus didesain lebih holistik, inklusif dan partisipatif serta menjadi bagian kalender pemrograman nasional.

### Keselarasan Kebijakan Antar Lembaga

Dalam mendukung visi Indonesia Emas 2045, Kementerian PUPR melalui RPIW telah menetapkan fokus pembangunan infrastruktur di Kalimantan Timur, di bidang industri, perkotaan, dan pengembangan pariwisata. Sinkronisasi kebijakan antara Kementerian PUPR, Bappeda, dan Kementerian terkait, sangat diperlukan dalam beberapa aspek.

Untuk pemerintah daerah dan pemerintah pusat perlu ada penelarasan visi, misi, serta periodisasi dokumen perencanaan (RPJMN, RPJMD, RTRW) untuk memastikan pemanfaatan ruang dan struktur wilayah. Hal ini dilakukan untuk mendukung perencanaan jangka panjang.

Sektor lain yang perlu diselaraskan adalah pembangunan infrastruktur dasar yang berkualitas, terutama yang terkait dengan penyediaan air minum, sanitasi, perumahan dan permukiman, energi, serta



Sistem Pengolahan Air Minum Kalimantan Timur

Sumber: Birkom PUPR

infrastruktur jalan. Kebijakan ini penting untuk mendukung pencapaian Visi Indonesia Emas 2045 yang berfokus pada pengembangan ekonomi hijau dan industri berbasis non migas.

Kemudian, sinkronisasi kebijakan yang penting juga meliputi pembangunan konektivitas dan aksesibilitas, terutama dalam kaitannya dengan Ibu Kota Negara (IKN) yang memerlukan jaringan jalan, pelabuhan, bandara, dan kebijakan terkait pengembangan kawasan industri serta pariwisata.

Selain itu, Yusliando, berpendapat bahwa beberapa isu kewilayahan belum termasuk ke dalam dokumen RPIW, diantaranya kesenjangan konektivitas antar wilayah, terutama di daerah pedalaman dan kawasan perbatasan yang memerlukan peningkatan aksesibilitas dan infrastruktur dasar seperti kawasan perbatasan Long Pahangai dan Long Apari. Selanjutnya, pengelolaan lahan kritis dan ancaman terhadap lingkungan hidup di kawasan lindung. Terakhir, pentingnya penguatan infrastruktur sosial, seperti pendidikan dan kesehatan, terutama untuk mendukung peran Kalimantan Timur sebagai mitra IKN.

Atas adanya sinkronisasi tersebut, pemerintah daerah berharap agar kedepannya infrastruktur yang dibangun oleh Kementerian PUPR dapat mempercepat pengembangan konektivitas antar-kawasan, meningkatkan daya saing daerah, serta mendukung pembangunan berkelanjutan. Selain itu, pembangunan infrastruktur diharapkan dapat mendukung pusat pertumbuhan baru dan industri berbasis hilirisasi sumber daya alam. Bappeda juga berharap adanya peningkatan kapasitas infrastruktur transportasi dan utilitas dasar seperti air dan listrik di wilayah-wilayah prioritas, termasuk kawasan pedesaan

dan terpencil yang masih membutuhkan perbaikan akses.

### **Provinsi Jawa Tengah**

#### Gambaran Umum Provinsi

Jawa Tengah memiliki posisi geografis yang sangat strategis karena terletak di tengah-tengah Pulau Jawa, menjadikannya penghubung utama antara wilayah barat dan timur Indonesia. Jawa Tengah memiliki kontribusi yang signifikan terhadap perekonomian nasional. Selain itu provinsi tersebut juga dikenal sebagai lumbung pangan nasional, terutama sebagai penghasil padi terbesar kedua di Indonesia. Jawa Tengah memiliki destinasi wisata internasional yang berharga seperti Candi Borobudur, yang diakui sebagai cagar budaya dunia, dan Kepulauan Karimunjawa yang merupakan bagian dari *biosfer reserve*. Di sektor industri, Jawa Tengah menempati posisi sebagai sentra industri pengolahan terbesar ketiga di Indonesia, memperkuat perannya dalam mendukung pertumbuhan ekonomi nasional.

Menurut Kepala Bappeda Provinsi Jawa Tengah, Harso Susilo, pembangunan dan perpanjangan jaringan Jalan Tol Trans Jawa memberikan dampak besar terhadap peningkatan konektivitas dan mobilitas antar wilayah di Jawa Tengah. Tol ini menghubungkan kawasan industri, perkotaan, dan pariwisata. Infrastruktur tol tidak hanya mempercepat distribusi barang dan jasa tetapi juga membuka akses baru ke daerah-daerah potensial yang sebelumnya sulit dijangkau, mendukung pengembangan ekonomi wilayah yang lebih merata.

Pada pengembangan pelabuhan dan bandara, Bandara Internasional Jenderal Ahmad Yani di Sema-



rang, memiliki peran penting dalam meningkatkan akses logistik dan konektivitas internasional. Modernisasi dan perluasan pelabuhan mendukung ekspor produk industri Jawa Tengah, sementara pengembangan bandara meningkatkan akses wisatawan dan investasi ke wilayah provinsi.

Sedangkan untuk pengelolaan sumber daya air dan Irigasi yang dikelola oleh Kementerian PUPR, seperti Jaringan Irigasi Bendungan Kedung Ombo, sangat mendukung sektor pertanian yang menjadi salah satu tulang punggung perekonomian Jawa Tengah. Pembangunan bendungan dan saluran irigasi ini memungkinkan pengelolaan air yang lebih baik, memperluas lahan pertanian, meningkatkan produktivitas, dan mengurangi risiko kekeringan, yang sangat penting dalam menjaga ketahanan pangan daerah.

Pada pembangunan perumahan dan permukiman seperti Rumah Susun dan Bantuan Stimulan Perumahan Swadaya (BSPS) telah membantu meningkatkan kualitas hidup masyarakat, terutama di kawasan perkotaan. Penyediaan perumahan yang layak bagi masyarakat berpenghasilan rendah (MBR) berkontribusi pada penataan kawasan perkotaan yang lebih baik, merigurangi kawasan kumuh, dan mendukung urbanisasi yang lebih teratur.

Kemudian, pengembangan infrastruktur pariwisata, seperti akses jalan menuju Candi Borobudur, Deng Plateau, dan objek wisata lainnya, juga memiliki dampak signifikan. Infrastruktur ini mendukung target Jawa Tengah sebagai salah satu destinasi pariwisata prioritas nasional dan meningkatkan kontribusi sektor pariwisata terhadap perekonomian daerah.

Infrastruktur tersebut memberikan kontribusi signifikan dalam mendukung pertumbuhan ekonomi, pemerataan pembangunan, dan peningkatan kesejahteraan masyarakat di Provinsi Jawa Tengah, sekaligus memperkuat daya saing wilayah di tingkat nasional dan internasional.

### **Isu Strategis dan Tantangannya**

Jawa tengah cukup potensial dengan kawasan pariwisata dan kawasan perkotannya. Di sektor pariwisata, meskipun jumlah wisatawan terus bertambah, masih diperlukan diversifikasi atraksi wisata serta peningkatan kualitas amenities dan aksesibilitas. Hal ini penting agar wisata tidak hanya terfokus di beberapa titik saja, melainkan tersebar merata, sehingga memberikan manfaat yang lebih luas. Sementara itu, menurut Kepala Bappeda Provinsi Jawa Tengah, Harso Susilo, sektor pariwisata juga merupakan sektor yang mendorong perekonomian Provinsi Jawa Tengah. Transformasi ekonomi diperlukan untuk meningkatkan produktivitas sektor-sektor unggul-



**Waduk Kedung Ombo, Jawa Tengah**  
Sumber: Kompas

an di bidang pariwisata dan bidang lainnya seperti kebudayaan, pertanian, industri, perdagangan, dan ekonomi kreatif. Ekonomi hijau dan biru diterapkan guna mencapai keberlanjutan dan meningkatkan kesejahteraan sosial.

Di kawasan perkotaan, masih terdapat kesenjangan yang signifikan dalam pemenuhan kebutuhan dasar, seperti akses air bersih, sanitasi, dan perumahan layak. Mengatasi tantangan ini memerlukan pendekatan terpadu dan kolaboratif untuk menciptakan pertumbuhan yang inklusif dan berkelanjutan. Hal tersebut yang menjadi *concern* dalam penyusunan RPIW Jawa Tengah untuk diatasi dengan skenario pengembangan dan rencana aksi. Senada dengan hal tersebut Harso mengatakan pembangunan perkotaan memerlukan dukungan infrastruktur untuk pertumbuhan ekonomi dan aksesibilitas bagi semua kelompok, dengan perhatian pada kelestarian lingkungan dan pembangunan inklusif. Selain itu, perlu memperhatikan keberlanjutan sumber daya alam dan penanggulangan bencana.

Tantangan lainnya adalah menurunkan tingkat kemiskinan melalui strategi terpadu seperti mening-



katkan pendapatan masyarakat miskin, mengembangkan usaha mikro, serta sinergi kebijakan dan program yang lintas sektoral. Selain itu, pemerintah juga perlu menjamin ketersediaan, keterjangkauan, dan pemanfaatan pangan melalui peningkatan produktivitas, diversifikasi pangan, serta menjaga distribusi dan harga pangan.

Tantangan terakhir yaitu peningkatan akses pendidikan, kesehatan, dan perlindungan sosial untuk menciptakan SDM yang sehat, unggul, dan berdaya saing; serta mendorong tata kelola pemerintahan yang adaptif, kolaboratif, akuntabel, dan berbasis teknologi untuk meningkatkan kualitas pelayanan publik dan kebijakan.

Jika tantangan-tantangan ini tidak segera ditangani oleh pemerintah, konsekuensinya akan sangat serius. Pertama, sektor industri yang menjadi penggerak ekonomi Jawa Tengah bisa saja tidak berkembang atau bahkan melambat akibat hambatan logistik yang disebabkan oleh banjir dan rob. Kedua, produktivitas dan nilai tambah sektor pertanian juga berpotensi menurun seiring dengan meningkatnya alih fungsi lahan, yang bisa mengancam ketersedi-

aan pangan nasional. Ketiga, jika pariwisata terus terfokus pada tempat-tempat tertentu, seperti Borobudur dan Kota Semarang, ini dapat mengancam keberlanjutan Borobudur sebagai cagar budaya dan warisan dunia. Borobudur memiliki daya dukung dan daya tampung yang terbatas, sehingga penting untuk membatasi jumlah kunjungan guna melindungi situs tersebut. Terakhir, kualitas lingkungan di kawasan perkotaan bisa menurun drastis karena pertumbuhan penduduk yang tidak diimbangi dengan pembangunan infrastruktur yang memadai. Mengatasi semua ini membutuhkan pendekatan yang holistik dan berkelanjutan agar Jawa Tengah dapat berkembang dengan baik.

#### **Sektor yang Memerlukan Intervensi Khusus**

Sektor yang cukup potensial dikembangkan di Jawa Tengah adalah sektor industri dan pariwisata. Selain itu, karena letak geografisnya yang strategis di tengah Pulau Jawa, Jawa Tengah memiliki potensi besar untuk menjadi pusat penghubung utama jalur transportasi darat, laut, dan udara. Lokasi ini akan memperkuat posisi Jawa Tengah dalam jaringan logistik nasional.

Di sektor industri, Jawa Tengah berpotensi berkembang menjadi pusat industri nasional. Saat ini, terdapat tren pergeseran industri manufaktur dari Jawa Barat ke Jawa Tengah, yang ditandai dengan berkembangnya Kawasan Industri Terpadu (KIT) Batang dan Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) Kendal. Hal ini membuka peluang besar bagi peningkatan investasi, penciptaan lapangan kerja, dan pengembangan ekonomi lokal.

Dari segi pariwisata, Jawa Tengah terus menarik perhatian wisatawan asing dengan meningkatnya jumlah kunjungan setiap tahun. Untuk menarik lebih banyak wisatawan, Provinsi Jawa Tengah dioptimalkan untuk meningkatkan kualitas destinasi wisata, baik yang sudah terkenal maupun yang baru. Beberapa destinasi unggulan seperti Dataran Tinggi Dieng, Situs Manusia Purba Sangiran, dan Kota Semarang sebagai pusat budaya dan sejarah terus dikembangkan. Dukungan terhadap destinasi eksisting ini akan meningkatkan daya tarik pariwisata Jawa Tengah, memperkaya pengalaman wisatawan, dan memberikan kontribusi signifikan terhadap perekonomian daerah.

Selain kawasan industri dan pariwisata, kawasan perkotaan juga mendesak untuk ditangani. Salah satunya Kawasan Metropolitan Kedungsepur yang merupakan pusat penggerak ekonomi Jawa Tengah. Kedungsepur memiliki populasi 6,6 juta jiwa (17,8% dari total provinsi) dan kontribusi sebesar 25,68% terhadap PDRB. Namun, kawasan ini menghadapi tantangan serius berupa banjir, rob, dan penurunan tanah, yang mengancam berbagai sektor vital. Pena-

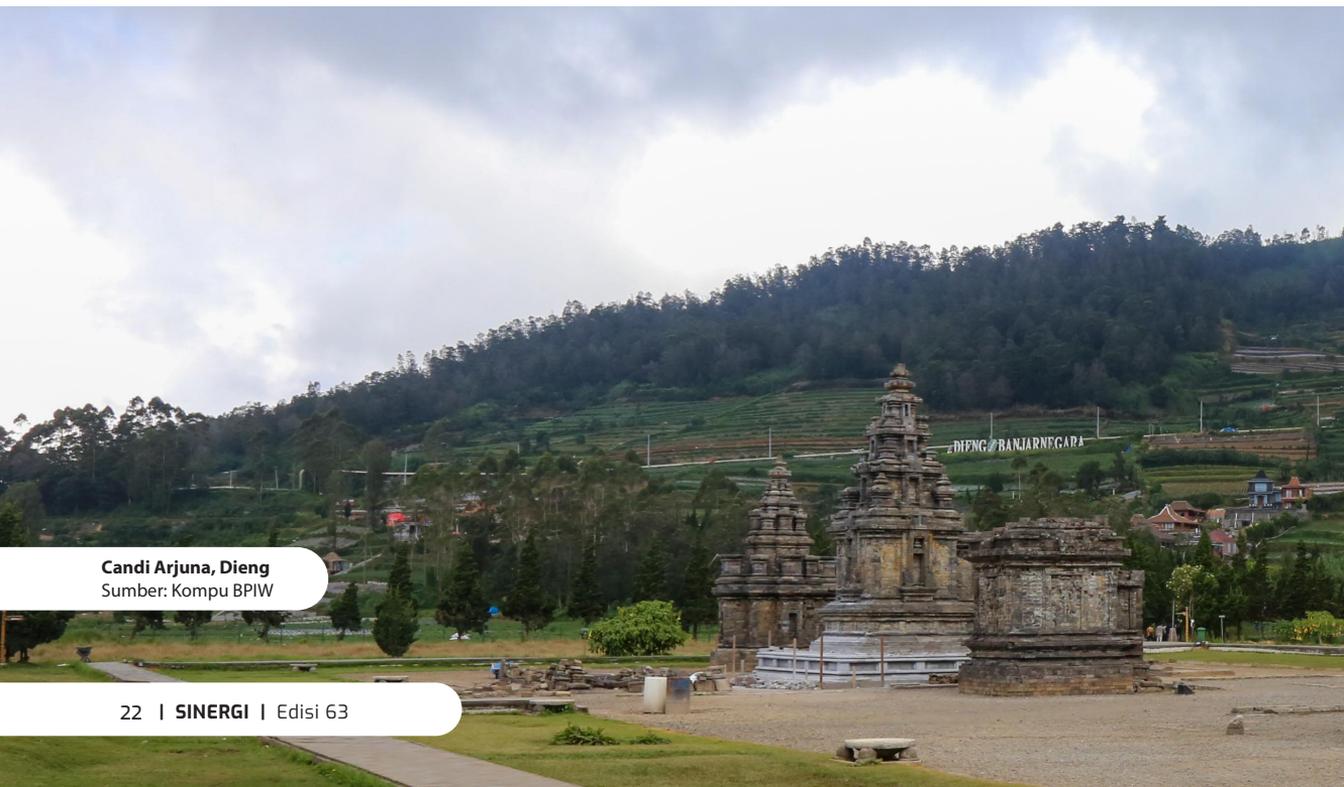
nganan efektif terhadap isu kebencanaan ini sangat penting untuk mendukung pertumbuhan industri, meningkatkan produktivitas pertanian, dan memperbaiki kualitas hidup masyarakat di Jawa Tengah.

Selain itu perlu dilakukan juga pengembangan pusat perekonomian baru di Jawa Tengah sehingga tidak bertumpu pada satu wilayah saja. Lokasi potensial pengembangan tersebut berada di Cilacap-Banyumas. Kawasan tersebut dapat didorong untuk menjadi magnet pertumbuhan di selatan Jawa, apalagi saat ini kawasan tersebut telah didukung pula dengan pengembangan jalur lintas selatan Pulau Jawa.

### **Rekomendasi Program**

Berdasarkan dokumen RPIW Provinsi Jawa Tengah terdapat beberapa rekomendasi dukungan infrastruktur PUPR 5 tahun ke depan, di antaranya:

1. Sektor Sumber Daya Air: perlu dibangun tanggungan air permukaan yang berfungsi juga menangani bencana banjir dan rob seperti Bendungan Bodri, Waduk Ngemplak, Bendungan Jragung, dan Bendungan Matenggeng. Pembangunan bendungan harus ditindaklanjuti dengan pembangunan jaringan irigasi dan pengolahan air baku sehingga manfaatnya langsung dapat dirasakan. Selain itu perlu juga dilakukan penanganan terhadap DAS rawan banjir seperti DAS Donan dan DAS Plumbon.
2. Sektor Bina Marga: masih diperlukan pembangunan jalan seperti pembangunan Tol Semarang-Demak, Tol Semarang-Kendal, jalan lingkaran Kedungsepur, serta tol dan lingkaran di Surakarta, Yogyakarta, Cilacap, dan Pejagan. Namun,



**Candi Arjuna, Dieng**  
Sumber: Kompu BPIW

pembangunan jalan saja tidak cukup untuk kawasan-kawasan dengan pergerakan tinggi perlu dilakukan pengembangan transportasi umum berbasis rel untuk mengurai kemacetan yang semakin meningkat dari tahun ke tahun.

3. Sektor Cipta Karya: berfokus dalam penyediaan infrastruktur dasar di kawasan perkotaan untuk meningkatkan kualitas hidup masyarakat, diantaranya dengan pembangunan Sistem Penyediaan Air Minum (SPAM), dan optimalisasi kapasitas PDAM untuk mengurangi penggunaan air tanah. Pengembangan sistem pengelolaan sampah modern yang dapat memanfaatkan sampah menjadi energi terbarukan, hal ini perlu dikembangkan di TPA Jaribarang dan TPA Berahan Kulon.
4. Sektor perumahan: dengan menyediakan perumahan utama di Indonesia melalui pihak swasta. Fokus dukungan pemerintah adalah pada kawasan-kawasan kepadatan tinggi dengan pembangunan Rusun MBR perkotaan serta penyediaan hunian vertikal untuk kawasan industri di Metropolitan Kedungsepur, PKN Surakarta, dan PKN Cilacap.

#### **Sinergi Dukungan Infrastruktur di Provinsi Jawa Tengah dengan Misi Asta Cita**

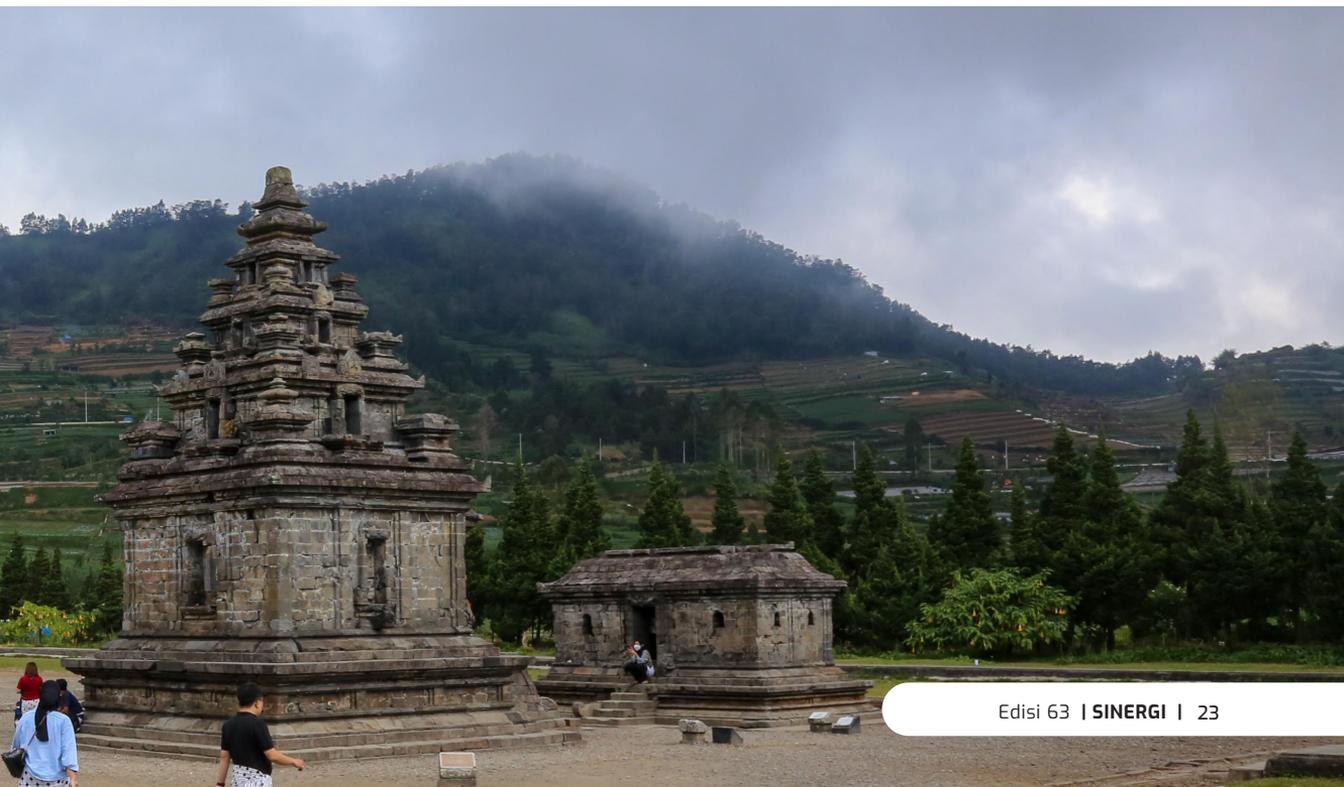
Asta Cita memiliki fokus pada pembangunan yang berkelanjutan dan kesejahteraan masyarakat. Rekomendasi dukungan infrastruktur dari PUPR dalam 5-10 tahun ke depan dapat mendukung misi Asta Cita dengan memastikan pembangunan yang berkelanjutan dan peningkatan kualitas hidup masyarakat. Dengan fokus pada pembangunan/peningkatan

jalan, pembangunan infrastruktur sumber daya air, dan pembangunan infrastruktur perumahan dan permukiman untuk mencapai Misi Indonesia Emas.

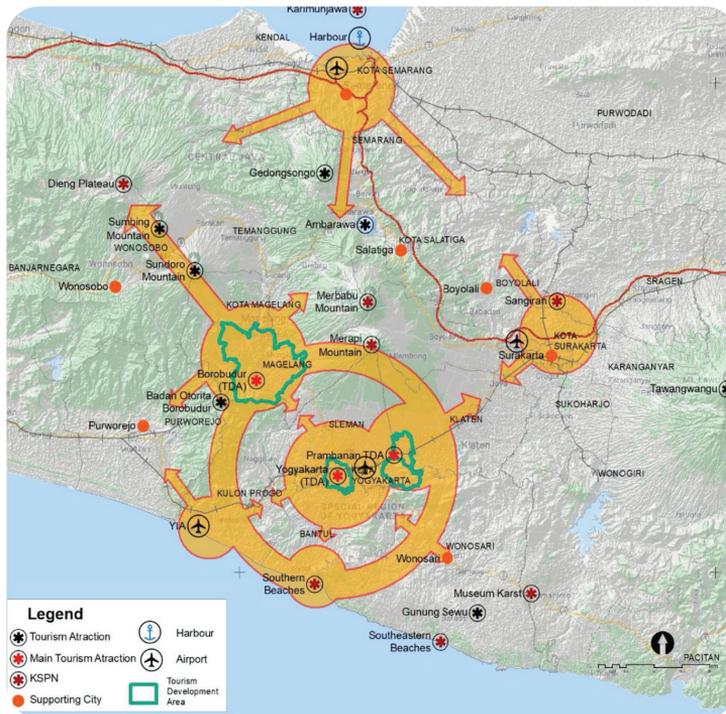
Untuk mewujudkan Rencana Pengembangan Infrastruktur Wilayah (RPIW) Provinsi Jawa Tengah membutuhkan strategi yang komprehensif termasuk proses kolaborasi dan konsolidasi yang melibatkan berbagai *stakeholder*. Proses perencanaan RPIW Jawa Tengah telah melibatkan berbagai pihak, termasuk pemerintah daerah, akademisi, serta komunitas lokal. Dokumen ini juga menggunakan data dan informasi yang aktual dan sesuai dengan kondisi lapangan, serta melakukan asesmen secara komprehensif dan terukur. Melalui pendekatan ini, dipastikan bahwa hasil RPIW dapat menjawab tantangan-tantangan yang ada di lapangan, seperti bencana alam, alih fungsi lahan, dan kebutuhan infrastruktur dasar.

RPIW ini juga telah ditetapkan sebagai Peraturan Menteri, yang memberikan posisi yang kuat untuk memastikan bahwa seluruh unit organisasi di Kementerian PUPR mengacu pada RPIW dalam perencanaan dan pembangunan infrastruktur. Ini adalah langkah strategis untuk menjamin bahwa rencana tersebut diimplementasikan dengan konsisten.

Selain itu, BPIW secara aktif mengawal penentuan kegiatan tahunan melalui forum-forum penting seperti Konsultasi Regional (Konreg), Rapat Koordinasi Pembangunan Wilayah (Rakorbangwil). Rapat Koordinasi Teknis Pembangunan (Rakortekbang). Melalui forum-forum ini, dapat dipastikan bahwa program-program yang tercantum dalam RPIW di-



## Peta pariwisata Jawa Tengah



Sumber: BPIW 2022

laksanakan oleh setiap unit organisasi terkait. Kerja sama dan komunikasi yang baik dengan para *stakeholder* menjadi kunci dalam merealisasikan rencana ini.

### Keselarasan Kebijakan Antar Lembaga

Dalam mendukung visi Indonesia Emas 2045, Kementerian PUPR melalui RPIW telah menetapkan fokus pembangunan infrastruktur di Jawa Tengah. Sinkronisasi kebijakan antara Kementerian PUPR, Bappeda, dan Kementerian terkait, sangat diperlukan dalam beberapa aspek.

Pertama, penyalarsan prioritas pembangunan antar pusat dan daerah yang dituangkan dalam Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional (RPJPN) dan Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional (RTRWN). Fokusnya adalah pada pengembangan sektor industri, perkotaan, dan pariwisata, agar pembangunan Jawa Tengah mendukung transformasi ekonomi dan urbanisasi yang berkelanjutan sesuai dengan prioritas nasional.

Kedua, infrastruktur yang terintegrasi dan berkelanjutan. Pembangunan infrastruktur di Jawa Tengah harus meningkatkan konektivitas antar kawasan untuk mempercepat mobilitas barang dan orang, seperti pembangunan jaringan jalan tol, kereta api, pelabuhan, dan bandara. Selain itu, aspek keberlanjutan harus diperhatikan, terutama dalam pengelolaan energi, air, dan limbah, agar pertumbuhan ekonomi tidak mengorbankan lingkungan

dan tetap mendukung *Sustainable Development Goals* (SDGs).

Ketiga, penyalarsan pengembangan kawasan strategis. Kolaborasi diperlukan untuk mengembangkan kawasan strategis seperti Kawasan Industri Kendal dan destinasi pariwisata yang berpotensi besar di Jawa Tengah. Kementerian PUPR dan Bappeda perlu bekerja sama dalam penyediaan infrastruktur dasar seperti air bersih, sanitasi, serta fasilitas sosial untuk mendukung kawasan ini agar tumbuh menjadi pusat ekonomi dan pariwisata yang kompetitif secara global

Keempat, pendanaan infrastruktur. Keterbatasan pendanaan pembangunan infrastruktur menjadi tantangan yang perlu diatasi melalui kolaborasi dengan Kementerian PUPR. Skema seperti Pembiayaan Investasi Non-Anggaran Pemerintah (PINA) dan Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU), serta pemanfaatan Dana Alokasi Khusus (DAK) dan Dana Desa, perlu dioptimalkan untuk mempercepat pembangunan infrastruktur di daerah yang strategis.

### Harapan Pemerintah Daerah Provinsi Jawa Tengah terhadap Kementerian PUPR

Harapan terhadap Kementerian PUPR dalam mendukung pembangunan daerah Jawa Tengah ku-



Tol Apung, Semarang

Sumber: Kompu BPIW

rang lebih meliputi:

1. Peningkatan Konektivitas dan Aksesibilitas

Bappeda berharap infrastruktur seperti jalan tol, bandara, pelabuhan, dan jalur kereta api terus ditingkatkan agar konektivitas antar wilayah semakin baik. Konektivitas yang kuat akan mendorong pertumbuhan ekonomi daerah, mempercepat mobilitas barang dan orang, serta membuka akses ke kawasan industri dan pariwisata potensial.

2. Pengembangan Infrastruktur Berkelanjutan

Pembangunan infrastruktur harus sejalan dengan prinsip keberlanjutan. Bappeda mengharapkan Kementerian PUPR terus memperhatikan aspek lingkungan dalam pembangunan, terutama terkait dengan infrastruktur yang mendukung pengelolaan sumber daya air, energi, dan mitigasi risiko bencana. Hal ini penting untuk menjaga keseimbangan antara pertumbuhan ekonomi dan kelestarian lingkungan.

3. Percepatan Pembangunan Infrastruktur Dasar

Bappeda berharap percepatan

penyediaan infrastruktur dasar seperti air minum, sanitasi, dan perumahan yang layak, terutama bagi masyarakat berpenghasilan rendah (MBR) dan di kawasan yang tertinggal. Infrastruktur ini sangat penting dalam meningkatkan kualitas hidup masyarakat dan mendukung pemerataan pembangunan antar wilayah, baik perkotaan maupun pedesaan.

4. Dukungan Terhadap Sektor Prioritas

Infrastruktur PUPR diharapkan mendukung pengembangan sektor-sektor prioritas daerah, seperti industri, pertanian, dan pariwisata. Pembangunan kawasan industri, penyediaan infrastruktur irigasi untuk pertanian, dan peningkatan akses ke destinasi wisata perlu diprioritaskan untuk memperkuat perekonomian daerah dan meningkatkan daya saing Jawa Tengah.

Melalui kolaborasi pemerintah pusat dan daerah ini, diharapkan pembangunan infrastruktur di Jawa Tengah dapat secara efektif mendukung Jawa Tengah sebagai penunjang pangan dan industri nasional yang maju,

sejahtera, berbudaya, dan berkelanjutan sejalan dengan visi Indonesia Emas 2045.

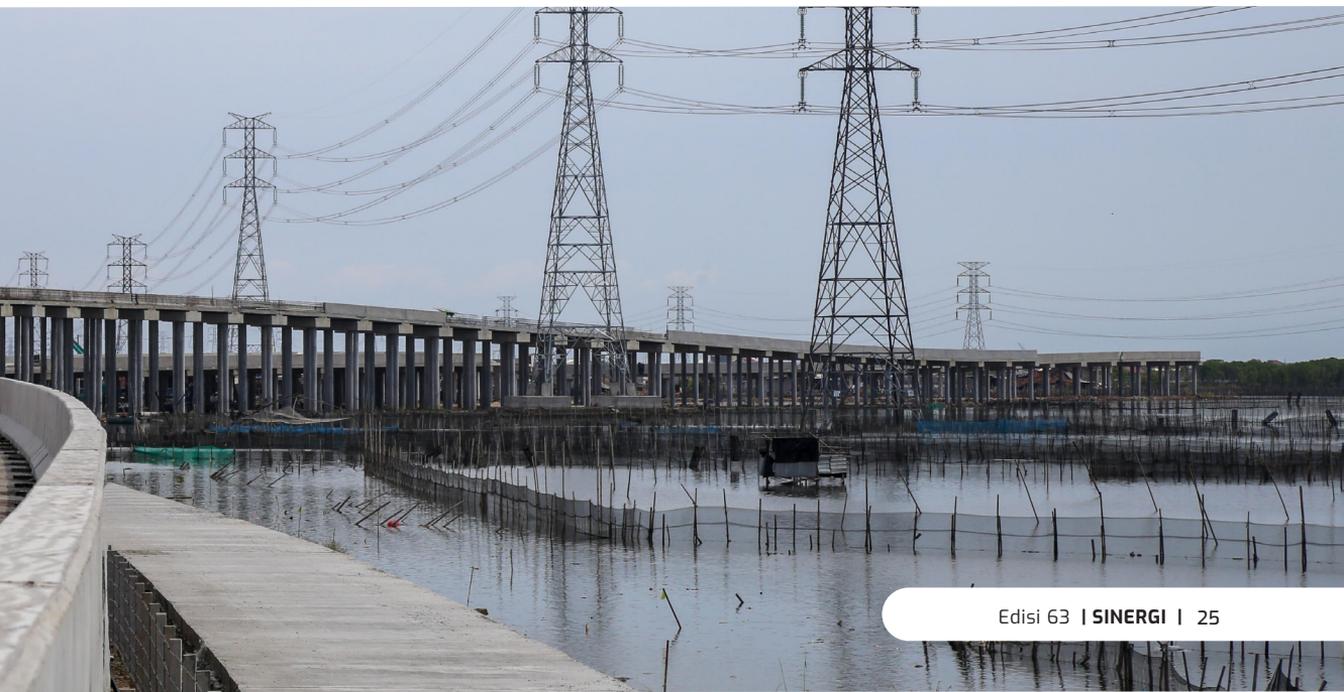
## Provinsi Sulawesi Selatan

### Gambaran Umum Provinsi

Sulawesi Selatan terletak di posisi strategis sebagai pintu gerbang dan hub penghubung antara kawasan barat dan timur Indonesia. Provinsi ini juga berhadapan langsung dengan Ibu Kota Nusantara, sehingga dapat menjadi kawasan penyangga yang menyediakan berbagai komoditas unggulan seperti pertanian, perkebunan, perikanan, dan peternakan.

Selain itu, Sulawesi Selatan juga memiliki potensi pertambangan dan pengolahan hasil tambang, terutama nikel. Tak hanya itu, provinsi ini juga kaya akan potensi pariwisata berskala global, baik berbasis kebudayaan, dan wisata alam. Dengan berbagai keunggulan ini, Sulawesi Selatan memiliki peran penting sebagai pusat pertumbuhan ekonomi di Kawasan Timur Indonesia.

Dengan berbagai potensi di atas, Sulawesi Selatan membutuhkan dukungan infrastruktur PUPR untuk mewujudkan target pengembangan wilayah. Sejauh



ini menurut Kepala Bappelitbangda Provinsi Sulawesi Selatan, Andi Bakti Haruni, infrastruktur PUPR yang memiliki kontribusi yang signifikan dalam mendukung target pengembangan wilayah Provinsi Sulawesi Selatan adalah infrastruktur terkait pertanian berupa infrastruktur sumber daya air dan infrastruktur jalan. Hal ini dikarenakan pertumbuhan ekonomi Sulawesi Selatan, khususnya pada tahun 2023 dikontribusikan oleh 4 (empat) sektor utama yaitu sektor pertanian, perikanan dan kehutanan sebesar 36,60% ; sektor industri pengolahan sebesar 12,85%; sektor perdagangan sebesar 14,69% dan sektor konstruksi sebesar 14,17%;

Sulawesi Selatan juga memiliki beragam peluang dengan posisi strategis sebagai pintu gerbang dan hub penghubung antara kawasan barat dan timur Indonesia serta menjadi kawasan penyangga IKN yang menyediakan berbagai komoditas unggulan. Oleh karena itu, dalam 10 tahun ke depan, Sulawesi Selatan memiliki prospek menjadi sentra produksi pangan yang berkontribusi terhadap pencapaian swasembada pangan nasional, serta berkembangnya hilirisasi industri berbasis SDA, pertanian dan perikanan. Serta menjadikan Kawasan perkotaan Mamminasata menjadi pusat ekonomi jasa dan logistik skala internasional di Kawasan Timur Indonesia. Selain itu diharapkan juga provinsi ini dapat mengoptimalkan potensi pariwisata alam, budaya dan MICE agar menjadi salah satu destinasi unggulan nasional.

#### Isu Strategis dan Tantangannya

Sulawesi Selatan membutuhkan peningkatan sarana dan prasarana pertanian sebagai pendorong kenaikan nilai tambah produk pertanian di Sulawesi Selatan. Hal itu karena beberapa tantangan yang dihadapi di sektor ini, yakni: Masih rendahnya nilai tambah hasil pertanian karena masih berorientasi *on-farm*; laju penurunan luas lahan pertanian di Sulsel sampai tahun 2019 sebesar rata-rata sebesar 4.103 ha (0,24%); Masih terdapat 40% lahan sawah yang belum terlayani irigasi; Berkurangnya produktivitas pertanian akibat bencana alam; Masih rendahnya kualitas SDM sektor pertanian; Rendahnya kemampuan fiskal daerah dalam pembangunan dan preservasi jalan mendukung pertanian; Masih rendahnya capaian penyediaan akses air minum aman, sanitasi aman dan pengelolaan persampahan pada lokus kawasan; Jumlah rumah tidak layak huni yang masih tinggi serta masih tingginya jumlah *backlog* perumahan.

Sektor Industri di Sulawesi Selatan juga membutuhkan dukungan infrastruktur untuk pengembangan hilirisasi industri. Aktivitas industri di Sulawesi Selatan perlu menjadi perhatian karena masih terdapat beberapa kendala, misalnya: pemanfaatan air tanah yang berlebih mengakibatkan berkurangnya cadangan air pada sumur masyarakat sekitar; masih rendahnya ketersediaan dukungan perumahan pekerja KI Bantaeng; ketersediaan infrastruktur permukiman yang masih relatif rendah seperti akses air aman (29%), dan sanitasi aman (3,56%) pada daerah penyangga dan pendukung KI. Selain itu, di sektor perumahan juga masih terdapat RTLH serta *backlog* penghunian rumah yang relatif tinggi dan perlu adanya antisipasi kebutuhan rumah pekerja industri. Dari sektor SDM, tingkat pendidikan angkatan kerja terbanyak adalah lulusan SD sebesar 39%, sehingga ada gap tenaga kerja untuk memenuhi kebutuhan kegiatan industri. Selain itu, masalah lingkungan juga tidak dapat diabaikan karena adanya pencemaran udara dari partikel debu residu proses



Rumah adat Toraja  
Sumber: unsplash.com



produksi *smelter*.

Pada sektor pariwisata, Sulawesi Selatan membutuhkan pengembangan atraksi, amenities dan aksesibilitas. Beberapa isu yang masih perlu ditangani di sektor ini antara lain masih terbatasnya sarana dan prasarana pendukung pariwisata, seperti air minum aman KSPN Toraja 15%, KPPN Selayar/KSPN Takabonerate 7,1%, Makassar 28,71%; sanitasi aman KSPN Toraja 9,4%, KSPN Takabonerate 7,34%, dan Makassar 11,64%. Pada sektor perumahan dan permukiman, masih terdapat RTLH serta *backlog* penghunian rumah yang tinggi; masih terdapat kawasan kumuh khususnya pada wilayah perkotaan yang membutuhkan penanganan. Selain itu, variasi dan kualitas atraksi wisata pada DTW masih kurang, sehingga pariwisata masih sangat bergantung pada wisata alam dan budaya khususnya pada KSPN Toraja dan KSPN Takabonerate. Destinasi pariwisata khususnya wisata alam berada di kawasan rawan tanah longsor, rawan gerakan tanah dan gelombang laut, dan terdapat DTW prioritas yang belum didukung dengan akses jalan dan keterbatasan fiskal pemerintah daerah.

Metropolitan Mamminasata, juga menjadi wilayah yang membutuhkan dukungan Infrastruktur dan Konektivitas untuk menjadi Pusat Ekonomi dan Hub Logistik. Namun, masih terdapat beberapa isu yang menjadi kendala, misalnya kegiatan ekonomi sebagian besar masih berpusat di Kota Makassar sehingga terjadi ketimpangan pertumbuhan ekonomi dengan kabupaten/kota lainnya. Selain itu, layanan infrastruktur permukiman belum merata dan memadai akibat adanya keterbatasan pemenuhan terhadap jumlah penduduk yang tinggi. Capaian air minum aman 13,13%, sanitasi aman 7,08%, dan *backlog* perumahan mencapai 241 ribu. Masalah lain adalah merjadinya *urban sprawl* akibat keterbatasan dan tingginya harga lahan di kawasan inti perkotaan serta munculnya kawasan kumuh perkotaan seluas 121 ha. Tingginya pergerakan di kawasan perkotaan belum diimbangi dengan penyediaan kapasitas jalan yang memadai, dan sistem mitigasi bencana yang masih belum terintegrasi dengan baik.

Senada dengan isu strategis yang dimuat dalam dokumen RPIW, Rancangan Teknokratik RPJMDP Sulawesi Selatan Tahun 2025-2029 juga menyebutkan setidaknya delapan isu strategis, di antaranya: perubahan iklim dan risiko bencana yang berdampak pada peran Sulawesi Selatan sebagai sentra produksi pangan nasional. Selanjutnya, pengelolaan pusat pertumbuhan untuk akselerasi dan penguatan perekonomian nasional. Kemudian, letak geografis Sulawesi Selatan sebagai pintu gerbang utama Indonesia di KTI serta penghubung dan lalu lintas utama.

Isu lainnya yang dimuat dalam dokumen tersebut adalah pemanfaatan bonus demografi, upaya pengelolaan ekosistem transformasi digital dengan baik, isu lingkungan berupa menurunnya daya dukung dan daya tampung lingkungan dan kerusakan lingkungan yang meningkat. Selanjutnya isu hilirisasi potensi SDA yang berkelanjutan, serta penguatan kelembagaan dan kemandirian fiskal.

#### **Sektor yang Memerlukan Intervensi Khusus**

Intervensi khusus dibutuhkan dalam pembangunan infrastruktur untuk mendukung pengembangan sektor-sektor strategis di Provinsi Sulawesi Selatan, seperti pertanian, hilirisasi industri, pariwisata, dan pengembangan kota metropolitan Mamminasata. Jika hal

ini diabaikan, maka akan berdampak pada terhambatnya peningkatan produktivitas, daya saing, dan kesejahteraan masyarakat.

Tanpa adanya intervensi khusus pada sektor pertanian, maka produktivitas dan daya saing produk akan terbatas akibat minimnya akses ke pasar, sarana irigasi, dan fasilitas pascapanen, sehingga sulit mewujudkan swasembada pangan. Sementara itu, pengembangan industri hilir yang berbasis bahan baku lokal akan terkendala oleh terbatasnya infrastruktur pendukung, menghambat upaya meningkatkan nilai tambah produk.

Di bidang pariwisata, pengembangan destinasi juga membutuhkan penangan khusus, agar kebutuhan infrastruktur pendukung, seperti jalan, bandara, dan akomodasi dapat tercukupi, sehingga daya saing pariwisata Sulawesi Selatan dapat meningkat. Selain itu, pembangunan infrastruktur yang terintegrasi untuk pengembangan kota metropolitan Mamminasata juga perlu dukungan agar pertumbuhan ekonomi dan pemerataan pembangunan dapat terwujud.

Oleh karena itu, intervensi pemerintah dalam pembangunan infrastruktur yang menunjang pengembangan sektor-sektor strategis di Sulawesi Selatan sangat diperlukan untuk mendorong peningkatan produktivitas, daya saing, dan kesejahteraan masyarakat, serta mendukung pertumbuhan ekonomi yang berkelanjutan di provinsi ini.

### Rekomendasi Program

Untuk mendukung pemenuhan target indikator utama infrastruktur PUPR telah disusun rancangan *Major Project (MP)* yang dapat dilihat dalam gambar berikut:

Sinergi Dukungan Infrastruktur di Provinsi Sulawesi Selatan dengan Misi Asta Cita Pembangunan infrastruktur di Sulawesi Selatan yang terkait dengan misi Asta Cita 2025-2029 antara lain pada misi 2 yaitu memantapkan sistem pertahanan keamanan negara dan mendorong kemandirian bangsa melalui swasembada pangan, energi, air, ekonomi kreatif, ekonomi hijau, dan ekonomi biru. Dalam pelaksanaannya terdapat 2 prioritas yang meliputi pencapaian swasembada pangan dengan mempercepat pembangunan infrastruktur pertanian dan memperpendek rantai distribusi hasil-hasil pertanian dan mewujudkan swasembada air melalui pelaksanaan pipanisasi air bersih, melakukan pembersihan sungai, meningkatkan program resapan air dan membangun embung-embung air sebagai bagian dari pengelolaan air.

Berikutnya dalam misi 3 yakni meningkatkan lapangan kerja yang berkualitas, mendorong kewirausahaan, mengembangkan industri kreatif, dan melanjutkan pengembangan infrastruktur melalui keberlanjutan dan perluasan pembangunan jalur irigasi dan bendungan untuk air baku, pencegahan banjir, dan irigasi, membangun dan memperbaiki jalan daerah yang tidak mampu ditangani oleh pemerintah daerah, serta mengembangkan pembangunan infrastruktur untuk meningkatkan konektivitas orang, barang, dan informasi.

Selanjutnya, yang terkait erat dengan pembangunan kawasan di Sulawesi Selatan merupakan misi 5 yakni melanjutkan hilirisasi dan industrialisasi untuk meningkatkan nilai tambah di dalam negeri melalui pengembangan Infrastruktur Penunjang

## Dasar Pertimbangan dan Kategori Infrastruktur PUPR 2025-2029



Sumber: Dokumen Penulis



**PT. Kawasan Industri Makassar**

Sumber: [ptkimamakassar.co.id](http://ptkimamakassar.co.id)

Hilirisasi dan Industrialisasi: Mengembangkan infrastruktur dan jaringan jalan pada koridor utama dan koridor penghubung serta mendukung akses ke kawasan ekonomi dan simpul transportasi.

### **Strategi Realisasi Perencanaan**

Perencanaan dan pemrograman yang terpadu dan komprehensif dengan memprioritaskan kegiatan-kegiatan utama untuk mendukung pengembangan wilayah dengan melibatkan seluruh pemangku kepentingan pusat, daerah, swasta dan Masyarakat. Kemudian diperlukan juga Pendanaan yang kuat dan berkelanjutan, baik melalui APBN maupun APBD sesuai dengan kewenangan ataupun dengan mengoptimalkan sumber lainnya seperti kerja sama pemerintah dan badan usaha (KPBU) maupun skema lainnya.

Strategi berikutnya adalah Penguatan kapasitas kelembagaan yang bisa dilakukan melalui peningkatan kapasitas dan koordi-

nasi antar-instansi terkait dalam perencanaan, pelaksanaan, dan pengawasan, serta melakukan sinergi dengan perguruan tinggi dan lembaga penelitian, untuk mendukung proses perencanaan dan implementasi. Selain itu partisipasi dan komunikasi publik juga diperkuat, dengan melibatkan masyarakat dalam proses perencanaan dan pengawasan serta membangun komunikasi efektif terkait rencana, manfaat, dan progres pembangunan. Dengan pendekatan yang terintegrasi ini, pembangunan infrastruktur diharapkan dapat mendorong pertumbuhan ekonomi dan kesejahteraan masyarakat di Sulawesi Selatan secara berkelanjutan.

Salah satu risiko yang dapat menghambat realisasi rencana pengembangan infrastruktur di Provinsi Sulawesi Selatan adalah keterbatasan anggaran. Ketidaktersediaan dana yang memadai dapat menjadi kendala dalam pelaksanaan pembangunan infra-

struktur yang dibutuhkan. Untuk memitigasi risiko ini, diperlukan upaya untuk mengoptimalkan sumber pendanaan alternatif, seperti KPBU, SBSN maupun skema lainnya. Selain keterbatasan anggaran, belum optimalnya koordinasi antar-instansi terkait dan kapasitas kelembagaan yang terbatas juga dapat menjadi risiko yang menghambat perencanaan dan implementasi pembangunan infrastruktur. Untuk mengatasi hal ini, Pemerintah perlu memperkuat kapasitas kelembagaan, meningkatkan koordinasi di antara instansi-instansi terkait, serta melibatkan pihak-pihak lain, seperti perguruan tinggi dan konsultan, untuk mendukung perencanaan dan pelaksanaan program pembangunan infrastruktur.

Pembangunan infrastruktur juga dapat berhadapan dengan risiko isu sosial, seperti konflik dengan masyarakat lokal, serta isu lingkungan. Permasalahan ini dapat menghambat kelancaran



**Bendungan Pamukku**  
Sumber: Birkom PUPR

proses pembangunan infrastruktur. Untuk memitigasi risiko ini, Pemerintah perlu meningkatkan partisipasi masyarakat dalam proses perencanaan dan pelaksanaan pembangunan, mengelola isu-isu sosial dan lingkungan secara proaktif, serta memastikan kepatuhan terhadap peraturan dan ketentuan yang berlaku. Selain itu, perubahan kebijakan dan regulasi juga dapat menjadi risiko, untuk memitigasi risiko ini perlu mengadaptasi rencana pembangunan secara fleksibel apabila terjadi perubahan, serta membangun koordinasi yang erat untuk mengantisipasi perubahan kebijakan yang mungkin terjadi.

#### **Keselarasn Kebijakan Antar Lembaga**

Dalam mendukung visi Indonesia Emas 2045, pemerintah perlu menyelaraskan kebijakan antara Bappelitbangda dengan Kementerian PUPR terkait perencanaan pembangunan daerah Sulawesi Selatan. Lima kebijakan pengembangan wilayah Sulawesi sebagai “Penunjang Ekonomi IKN dan Industri Berbasis SDA” pada dasarnya telah selaras dengan 8 (delapan) Isu Strategis Sulawesi Selatan, namun perlu untuk lebih memperhatikan peran Sulawesi Selatan khususnya sebagai Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN) dan lumbung pangan nasional pendukung IKN melalui penguatan peran pusat pertumbuhan wilayah dengan mengedepankan pengarusutamaan mitigasi dampak dan risiko bencana, khususnya bencana terkait hidrometeorologi.

Kepala Bappelitbangda Sulawesi Selatan memberikan beberapa masukan isu tambahan untuk melengkapi RPIW, yaitu sesuai RPJPN, perlu me-

nambahkan kebijakan pengembangan kawasan berbasis ekonomi biru, antara lain pada Kawasan Pembangunan Bulukumba (Jeneponto, Bantaeng, Bulukumba, Sinjai dan Kepulauan Selayar), Kawasan Pembangunan Parepare (Barru, Sidenreng Rappang, Pinrang, Parepare dan Enrekang), dan Kawasan Pembangunan Palopo (Luwu, Luwu Utara, Luwu Timur, Tana Toraja dan Toraja Utara) khususnya melalui pembangunan jaringan irigasi tambak untuk mendukung peningkatan produktivitas dan nilai tambah produk perikanan budidaya; dan peningkatan infrastruktur untuk mendukung hilirisasi industri komoditas unggulan perikanan tangkap;

Kemudian, pengembangan Kawasan Pertanian Bone-Wajo yang merupakan bagian dari Kawasan Pembangunan Watampone dan Sidrap-Pinrang yang merupakan bagian dari Kawasan Pembangunan Parepare, agar dapat dilengkapi dengan kabupaten Luwu yang merupakan bagian dari Kawasan pembangunan Palopo dengan produksi beras Tahun 2023 sebesar 167.601 Kg; dan kabupaten Gowa yang merupakan bagian dari kawasan Pembangunan Makassar dengan produksi besar Tahun 2023 sebesar 132.932 Kg;

Selanjutnya, peningkatan ketahanan sosial, budaya dan ekologi yang merupakan landasan transformasi pembangunan jangka panjang yang terkait dengan kebijakan peningkatan ketersediaan air, energi dan pangan berkualitas agar dilengkapi dengan kebijakan terkait pengausutamaan pembangunan berkelanjutan guna meningkatkan daya dukung dan daya



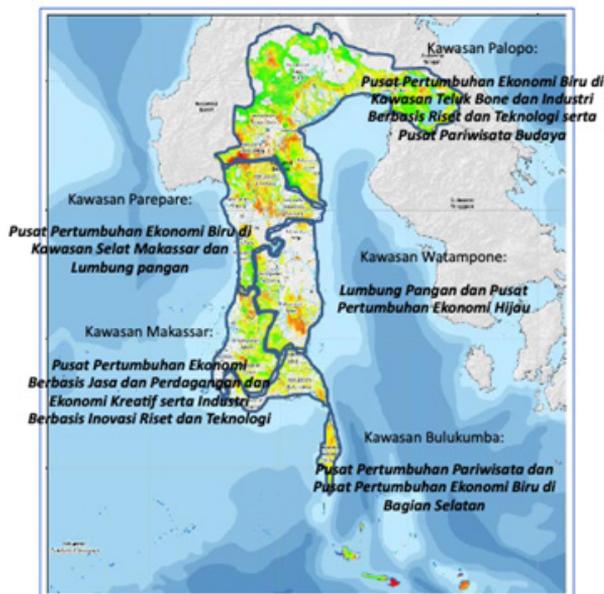
tampung lingkungan hidup utamanya daya dukung pangan dan air dengan meningkatkan pengelolaan Daerah Aliran Sungai dan pendekatan *Food, Energy, Water* (FEW) Nexus.

#### **Harapan Pemerintah Daerah Provinsi Sulawesi Selatan terhadap Kementerian PUPR**

Harapan Bappelitbangda terhadap infrastruktur PUPR untuk mendukung pembangunan daerah adalah memperkuat pembangunan infrastruktur pengelolaan Sumber Daya Air, khususnya pembangunan jaringan irigasi pada bendungan yang telah terbangun guna meningkatkan produktivitas pertanian Sulawesi Selatan dan meningkatkan kemantapan jalan, khususnya jalan daerah guna mendukung konektivitas antara pusat produksi – pusat pengolahan dan pusat distribusi komoditas unggulan wilayah, serta pemenuhan sarana dan prasarana dasar yaitu pemenuhan kebutuhan air minum dan sanitasi aman.

\*\*\***(MBA/MS/SDA)**\*\*\*

#### **Tematik Transformasi Ekonomi Berdasarkan Kawasan Pembangunan**



Sumber: Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Sulawesi Selatan, diolah Tahun 2023



Kunjungan lapangan ke bendungan Budong Budong  
Sumber: Dokumen Penulis



## BPIW Harus Masifkan Internalisasi RPIW

Rubrik Wawancara Buletin Sinergi Edisi 63 menghadirkan Dr. Ir. Maulidya Indah Junica, M.Sc., Staf Ahli Menteri PUPR Bidang Keterpaduan Pembangunan. Dengan berbagai pengalaman yang ia miliki, termasuk ketika pernah menjabat Kepala Bidang Perencanaan Infrastruktur II, Pusat Perencanaan Infrastruktur PUPR di BPIW beberapa tahun lalu, ia akan berbicara banyak terkait keterpaduan infrastruktur, juga memberikan masukan terhadap RPIW dan juga peran BPIW dalam mengawal RPIW menjadi acuan kewilayahan. Berikut wawancara lengkap redaksi Buletin Sinergi BPIW dengan Maulidya Indah Junica yang dilakukan beberapa waktu lalu.

Bagaimana Ibu melihat keterpaduan pembangunan infrastruktur saat ini, baik keterpaduan antara infrastruktur sektor PUPR maupun dengan infrastruktur non PUPR? Apakah sudah terealisasi dengan baik atau belum? Mengapa demikian?

Sejak BPIW dibentuk pada 2015 lalu, Kementerian PUPR benar-benar fokus pada pembangunan infrastruktur yang dilaksanakan secara terpadu. Apalagi setelah dilaksanakannya Pra Konreg maupun Konreg, maka



keterpaduan sudah mulai terlihat sangat baik. Contoh yang paling mudah, yakni pengembangan kawasan industri. Kawasan industri tersebut didukung sarana dan prasarana infrastruktur PUPR, yang sebelum dilaksanakan, dicantumkan arahnya di dalam dokumen perencanaan.

**Saat ini kita sudah memiliki Rencana Pengembangan Infrastruktur Wilayah (RPIW) yang ditetapkan melalui Kepmen PUPR Nomor 817 Tahun 2024. Menurut pendapat Ibu, bagaimana agar RPIW dapat menjadi acuan dalam mengoptimalkan keterpaduan pembangunan infrastruktur PUPR untuk mendukung pengembangan wilayah?**

Saya yakin RPIW disusun dengan kolaborasi bersama seluruh *stakeholder* terkait. Di samping itu, apabila dokumen RPIW sudah dikukuhkan dengan ketetapan, mau tidak mau RPIW ini harus disampaikan ke berbagai pihak. Bila tidak disampaikan atau disosialisasikan, tidak ada yang tahu adanya dokumen yang telah disusun tersebut, di mana seharusnya pesan/arahan pada RPIW tersebut menjadi pertimbangan pihak-pihak terkait dalam menyusun perencanaan dan pemrograman selanjutnya. Sehingga, sebaiknya dipastikan RPIW tersosialisasikan dengan baik.

Dalam suatu kesempatan, Kementerian

PUPR diundang Otorita Ibu Kota Nusantara untuk membahas mengenai konsep keterpaduan pembangunan IKN dengan kota/kabupaten penyangga Ibu Kota Nusantara. Dalam kesempatan tersebut, disampaikan arahan dan muatan teknis dari RPIW.

Harapan Otorita IKN dan Pemerintah Daerah di sekitar IKN, RPIW tersebut dapat menjadi acuan dalam pengembangan Infrastruktur PUPR.

*Stakeholder* terkait seharusnya sudah diinformasikan mengenai keberadaan dokumen RPIW ini, sehingga dapat menjadi pedoman. Agar isi dokumen RPIW dapat diketahui pihak-pihak di luar Kementerian PUPR dan mitra kerja Kementerian PUPR serta masyarakat luas, maka dokumen RPIW tersebut sebaiknya dapat diakses dengan mudah, salah satunya dapat diperoleh dari *website* Kementerian PUPR atau BPIW.

**Apabila dokumen RPIW itu sudah dikukuhkan menjadi produk hukum, maka mau tidak mau RPIW ini harus disampaikan ke berbagai pihak. Bila tidak disampaikan atau disosialisasikan, maka tidak ada yang pernah tahu bahwa apa yang sudah disusun tersebut.**



Kegiatan 10th World Water Forum

Sumber: Dokumen Penulis



**Kunjungan lapangan ke bendungan Budong Budong**  
 Sumber: Dokumen Penulis

**Dalam Kepmen itu disebutkan bahwa RPIW menjadi acuan kewilayahan dan penentuan kawasan prioritas dalam penyusunan Rencana Strategis PUPR. Bagaimana arahan Ibu untuk memastikan arahan RPIW itu terakomodir dalam Renstra PUPR tersebut?**

BPIW tentunya perlu mengawal pelaksanaan RPIW. RPIW yang telah ditetapkan dengan Keputusan Menteri, menjadi dokumen resmi di Kementerian PUPR. Sosialisasi dapat dilakukan dengan berbagai cara, contohnya pertemuan secara langsung, melalui surat, maupun melalui *website*.

Selanjutnya, pada tahap penyusunan Renstra Kementerian PUPR, sebaiknya diawali dengan menyampaikan informasi antara lain berupa arahan-arahan kewilayahan yang diambil dari RPIW. Saat menyusun Renstra Kementerian PUPR tersebut, RPIW digunakan sebagai acuan kewilayahan dalam menentukan kawasan-kawasan prioritas yang perlu didukung dengan infrastruktur PUPR, sebagaimana amanah Keputusan Menteri tersebut.

RPIW tentunya sejalan dengan RPJPN dan RPJMN yang berisikan arahan-arahan kawasan. BPIW bersama dengan unit organisasi yang diwakili oleh direktorat sistem dan strategi yang ada di setiap unit organisasi di Kementerian PUPR mengawal arahan-arahan kewilayahan yang ada di RPIW, untuk menjadi pijakan kebijakan yang ada di dalam Renstra Kementerian PUPR. Kemudian, dukungan finansial juga harus dikemas sedemikian rupa yang mengarah

kepada pembiayaan infrastruktur PUPR mendukung kawasan prioritas.

**Menurut pandangan Ibu, bagaimana memaksimalkan RPIW ini agar benar-benar menjadi acuan Unit Organisasi di lingkungan Kementerian PUPR dalam rangka mendukung visi Indonesia Emas 2045?**

RPIW telah ditetapkan dengan Keputusan Menteri PUPR. Hal ini menjadi landasan kuat bahwa RPIW perlu dipedomani oleh seluruh unit organisasi. Sejauh yang diketahui, pada tahap penyusunan, hanya unit organisasi teknis, pengampu infrastruktur PUPR, dan unit organisasi yang membidangi sektor

***Sebenarnya yang bisa memastikan mengawal pelaksanaan RPIW itu tentunya BPIW. Misalnya kita ingin suatu kebijakan diikuti setelah diundangkan, maka harus disebarluaskan. Jadi ketika RPIW sudah dibuat Kepmen, maka itu berarti sudah diundangkan secara resmi dan berlaku di internal Kementerian PUPR.***



pembiayaan infrastruktur PUPR, yang terlibat. Tugas selanjutnya adalah membuat RPIW ini dibutuhkan oleh setiap unit organisasi di Kementerian PUPR, sebagai rujukan dalam pengembangan program lima tahun kedepan. Inspektorat Jenderal Kementerian PUPR memiliki kebijakan pengawasan serta program kerja pengawasan tahunan. Itjen pun perlu memahami RPIW, karena RPIW adalah salah satu produk Kementerian PUPR yang perlu dikawal implementasinya. Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Kementerian PUPR akan menitikberatkan pengembangan kompetensi ASN Kementerian PUPR berdasarkan kebutuhan pengembangan infrastruktur PUPR yang ada di RPIW. Sedangkan Direktorat Jenderal Bina Konstruksi akan menguatkan manajemen rantai pasok sumber daya material dan peralatan dalam negeri untuk mendukung pembangunan pada kawasan-kawasan prioritas yang akan diintervensi dengan infrastruktur PUPR. Dan tentunya, Sekretariat Jenderal Kementerian PUPR akan memberikan layanan/dukungan administrasi kepada seluruh unit organisasi yang memfokuskan programnya pada kawasan-kawasan prioritas tersebut.

Anggaran setiap unit organisasi dapat saja berbeda-beda, sesuai kebutuhan masing-masing, namun fokus dan lokusnya harus sejalan.

Di sisi lain, RPIW mempunyai dasar hukum yang kuat, yaitu didasarkan atas amanat Peraturan Menteri PUPR Nomor 6 Tahun 2022 tentang Perencanaan

dan Pemrograman Pembangunan Infrastruktur Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat.

**Dua dari 4 pilar visi Indonesia 2045 yaitu Pembangunan Ekonomi Berkelanjutan dan Pemerataan Pembangunan. Dengan memiliki produk berupa RPIW, menurut Ibu peran seperti apa yang perlu dilakukan BPIW untuk turut andil dalam mendukung 2 dari 4 pilar Visi Indonesia 2045 tersebut?**

Kita sepakat bahwa dalam proses bisnis penyusunan RPIW, BPIW harus mengacu pada RPJPN, karena 2 pilar yakni Pembangunan Ekonomi Berkelanjutan dan Pemerataan Pembangunan tercermin di RPJPN. Selanjutnya, BPIW juga perlu memastikan bahwa 2 pilar tersebut diterjemahkan ke dalam Renstra Kementerian PUPR. Peran ini perlu dilakukan BPIW mengingat BPIW mengoordinasikan penyusunan Renstra Kementerian PUPR.

**Bagaimana harapan Ibu ke depan terhadap BPIW?**

BPIW bergerak cepat dan tanggap menangkap isu terkini dan jika diperlukan dokumen perencanaannya dapat dievaluasi kembali menyesuaikan isu terkini. Evaluasi sendiri artinya antara lain adalah memasukkan kebijakan terbaru. Selanjutnya, saya berharap BPIW juga melakukan kolaborasi dengan melibatkan banyak pihak, sehingga apa yang dihasilkan dapat dimanfaatkan sesuai dengan yang direncanakan.

Kemudian, ketika BPIW menyusun sebuah produk seperti RPIW, semestinya BPIW membuat unit organisasi maupun unit kerja menunggu-nunggu produk tersebut, karena mereka membutuhkan acuan kewilayahan. Demikian juga ketika Renstra Kementerian PUPR atau dokumen perencanaan infrastruktur PUPR akan disusun, namun RPIW tidak ada, akan membuat unit organisasi atau unit kerja merasa ada yang kurang, karena tidak ada acuan atau yang memberikan pandangan dari sisi pengembangan wilayah.

Bagaimana caranya agar keberadaan BPIW dibutuhkan untuk membuat produk terkait kewilayahan? Jawabannya adalah responsif. Maksudnya adalah, ketika banyak orang membutuhkan pandangan dari sisi perencanaan infrastruktur PUPR untuk pengembangan wilayah, BPIW memberikan respon yang cepat dengan menghasilkan produk yang dibutuhkan tersebut.



**Kunjungan Lapangan**  
Sumber: Dokumen Penulis

# Isu Strategis Pengembangan Wilayah Sumatera-Jawa-Bali



Oleh

**Abdul Malik Sadat Idris**

Direktur Regional I Kementerian PPN/Bappenas

**D**IREKTUR Regional I Kementerian PPN/Bappenas, Abdul Malik Sadat Idris mengatakan dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2020-2024 yang dibuat Kementerian PPN/Bappenas terdapat Proyek Prioritas Nasional atau yang dikenal dengan nama *Major Project*, yang di dalamnya berisi kumpulan proyek yang memiliki daya ungkit tinggi dalam mencapai sasaran RPJMN.

Beberapa proyek yang memiliki kontribusi yang signifikan mendukung target RPJMN 2020 –2025 dan RPJPN 2005 – 2025 di Wilayah I, yaitu:

1. Pembangunan Jalan Tol Trans Sumatra dari Aceh sampai Lampung, yang mencakup beberapa ruas seperti Ruas Bakauheni – Terbanggi Besar, Terbanggi Besar – Pematang Panggang – Kayu Agung, Kayu Agung – Palembang, Palembang – Indralaya, Indralaya – Lubuk Linggau, Pekanbaru – Dumai, Medan – Kualanamu – Tebing Tinggi, dan Banda Aceh – Sigli;
2. Pembangunan Jalan Trans Pulau Tertinggal, Terdepan, dan Terlular (3T) khususnya di Kepulauan Simelue (ruas Sinabang – Lasikin – Inpr – Nasreuhe), Kepulauan Nias (ruas Afulu – Bts. Nias Barat dan Sirombu – Afulu), Kepulauan Mentawai (Ruas Tuapejat – Rokot-Sioban/Simp Logpon dan Bailey Labuhan Bajau – Sigapokna), Kepulauan Enggano (Ruas Banjar Sari – Malakoni – Kayu Apuh/Pulau Enggono), dan Kepulauan Natuna

(Ruas Teluk Buton – Klarik dan Pulau Serasan);

3. Pengembangan dan pengelolaan irigasi di lokasi *food estate* Sumatra Utara, irigasi Sei Silau dan Batang Boru (Sumatra Utara), irigasi Way Umpu (Lampung), irigasi Ciliman (Banten), irigasi Kaliwadras (Jawa Tengah)
4. Pembangunan Bendungan Way Sekampung (Lampung), Bendungan Tukul, Bendo, dan Tugu (Jawa Timur), Bendungan Kuningan (Jawa Barat), Bendungan Randugunting, Pidekso, dan Gonseng (Jawa Tengah);
5. Pembangunan Instalasi Pengolahan Limbah Domestik (IPAL) terpusat skala perkotaan seperti di IPAL Kota Jambi, IPAL Kota Pekanbaru, IPAL KIT Batang, dan IPAL Kota Palembang;
6. Pengaman Pesisir 5 Perkotaan Pantura Jawa, yaitu Jakarta, Semarang, Surabaya, Cirebon, dan Pekalongan, menghadapi berbagai tantangan lingkungan terkait abrasi, banjir rob, dan penurunan permukaan tanah akibat eksploitasi air tanah yang berlebihan serta dampak perubahan iklim.

Menurut Abdul Malik Sadat Idris dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah 2025-2029 dan Jangka Panjang Nasional 2025-2045 di Wilayah I yakni Pulau Sumatera, Jawa, dan Bali, memiliki beberapa isu strategis.

Pulau Sumatera memiliki beberapa isu strategis yakni belum



optimalnya hilirisasi komoditas unggulan wilayah sektor pertanian, perkebunan, perikanan, dan pertambangan. Kemudian, belum optimalnya kualitas SDM dimana mayoritas tenaga kerja didominasi oleh lulusan pendidikan menengah ke bawah.

Isu strategis lainnya di Pulau Sumatera yakni degradasi lingkungan, kebakaran hutan dan lahan, abrasi, dan penurunan luas lahan pertanian pangan karena aktivitas perkebunan kelapa sawit, alih fungsi lahan, serta pertambangan.

Belum meratanya akses dan kualitas pelayanan dasar terutama fasilitas dan tenaga kesehatan dan pendidikan terutama di daerah 3T juga menjadi isu strategis di Pulau Sumatera ini. Selain itu, di pulau ini masih terbatas kapasitas dan kualitas infrastruktur, khususnya konektivitas antarwilayah, infrastruktur ekonomi, infrastruktur dasar, dan lain-lain.

Tidak hanya itu, di Pulau Sumatera terdapat isu strategis berupa masih tingginya kerentanan dan potensi bencana terutama di pesisir barat; dan maraknya kriminalitas (narkoba, *human trafficking*) di daerah perbatasan negara.

Beberapa isu strategis juga terdapat di Pulau Jawa dan Pulau Bali yakni masih tingginya kesenjangan pembangunan antarwilayah, karena persebaran pusat ekonomi yang tidak merata antara wilayah bagian Utara dan Selat-

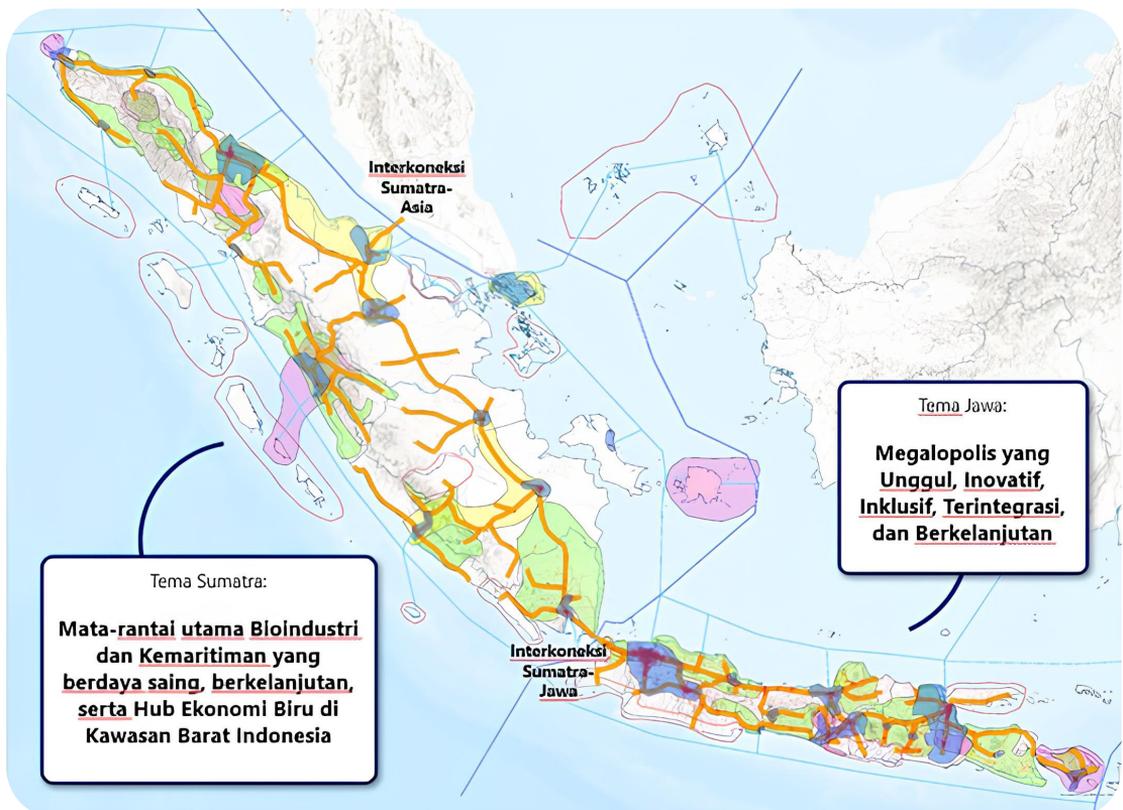
an, serta wilayah kepulauan di Pulau Jawa dan Pulau Bali tersebut.

Isu strategis lainnya yakni masih tingginya kerentanan dan potensi bencana seperti banjir rob di daerah pesisir utara Pulau Jawa, gempa bumi dan tsunami di daerah pesisir Selatan Pulau Jawa. Kemudian, isu strategis terkait degradasi lingkungan seperti penurunan muka tanah Daerah Aliran Sungai (DAS) dan polusi udara akibat aktivitas industri.

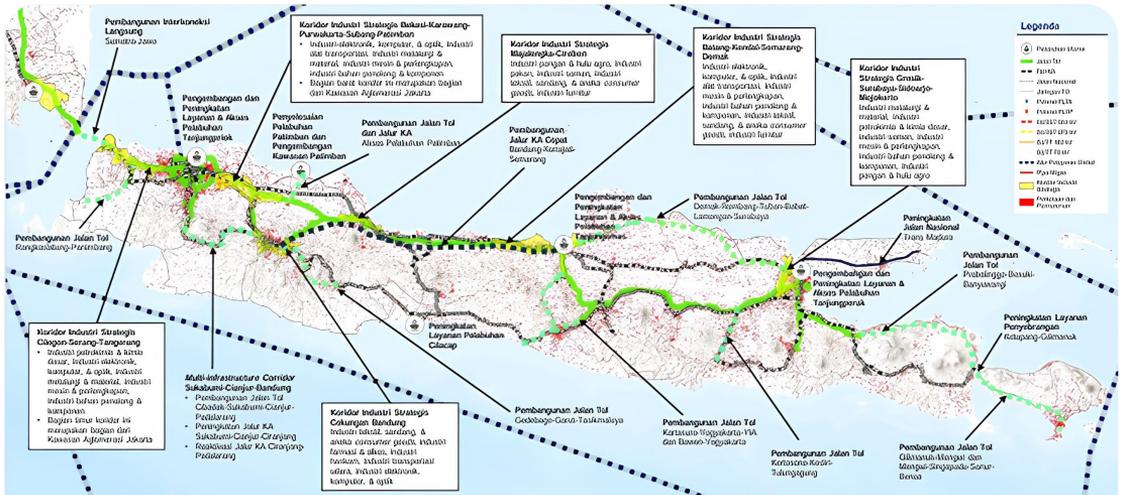
Pulau Jawa dan Pulau Bali juga memerlukan percepatan pembangunan infrastruktur layanan dasar, konektivitas, serta optimalisasi pemanfaatan teknologi dalam pengembangan sektor primer, industri, serta Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah (UMKM).

Selain itu ada isu strategis terkait belum optimalnya upaya pengurangan tingkat pengangguran karena adanya *mismatch* antara dunia pendidikan dengan dunia usaha dan dunia industri. Selanjutnya, belum optimalnya upaya penanggulangan kemiskinan dalam mengurangi kantong-kantong kemiskinan dan jumlah penduduk miskin serta *scarring effect* akibat pandemi Covid-19.

Isu strategis berikutnya di Pulau Jawa dan Pulau Bali terkait pengembangan kawasan perkotaan sebagai pusat aktivitas ekonomi regional dan pusat pelayanan publik antara lain melalui pemenuhan infrastruktur perkotaan



Sumber: Dokumen Penulis



## Rencana pengembangan prioritas sistem transportasi dan logistik antarwilayah Jawa-Bali dan keterpaduannya dengan pusat pertumbuhan regional (sistem perkotaan dan koridor industri strategis)

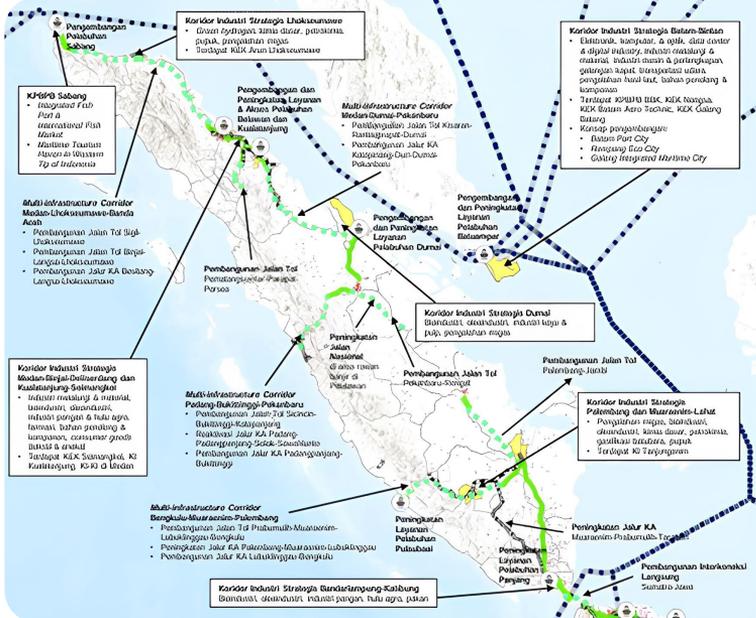
Jaringan transportasi dan logistik direncanakan seefisien dan efektif mungkin guna meningkatkan konektivitas dan *range of hinterland* dari kawasan industri dan port. Sumber: Dokumen Penulis

seperti layanan angkutan kota dan transportasi massal dan penataan kawasan, penataan permukiman kumuh, pemenuhan layanan dasar perkotaan dan amenitas perkotaan, serta peningkatan ketahanan bencana dan **Kualitas lingkungan perkotaan**.

Ia juga menjelaskan bahwa kebijakan antara Kementerian PPN/Bappenas dengan Kementerian PUPR yang perlu disinkronkan untuk Pulau Sumatera, Jawa, dan Bali antara lain pertama, Penyelarasan Prioritas Pembangunan Wilayah. Program-program yang tercantum di dalam Rencana Pengembangan Infrastruktur Wilayah (RPIW)

harus selaras dengan indikasi program yang ada di Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN). Selain itu, sasaran dan tujuan yang diidentifikasi dalam RPIW juga harus mampu mendukung dan memperkuat tujuan pembangunan jangka menengah yang sudah ditetapkan dalam RPJMN.

Kedua, sinkronisasi terkait basis data dan informasi kewilayahan antara RPIW dan RPJMN. Kedua dokumen ini perlu menggunakan data dan analisis yang konsisten terkait kondisi sosial, ekonomi, dan infrastruktur di setiap wilayah. Konsistensi data ini memastikan bahwa dasar

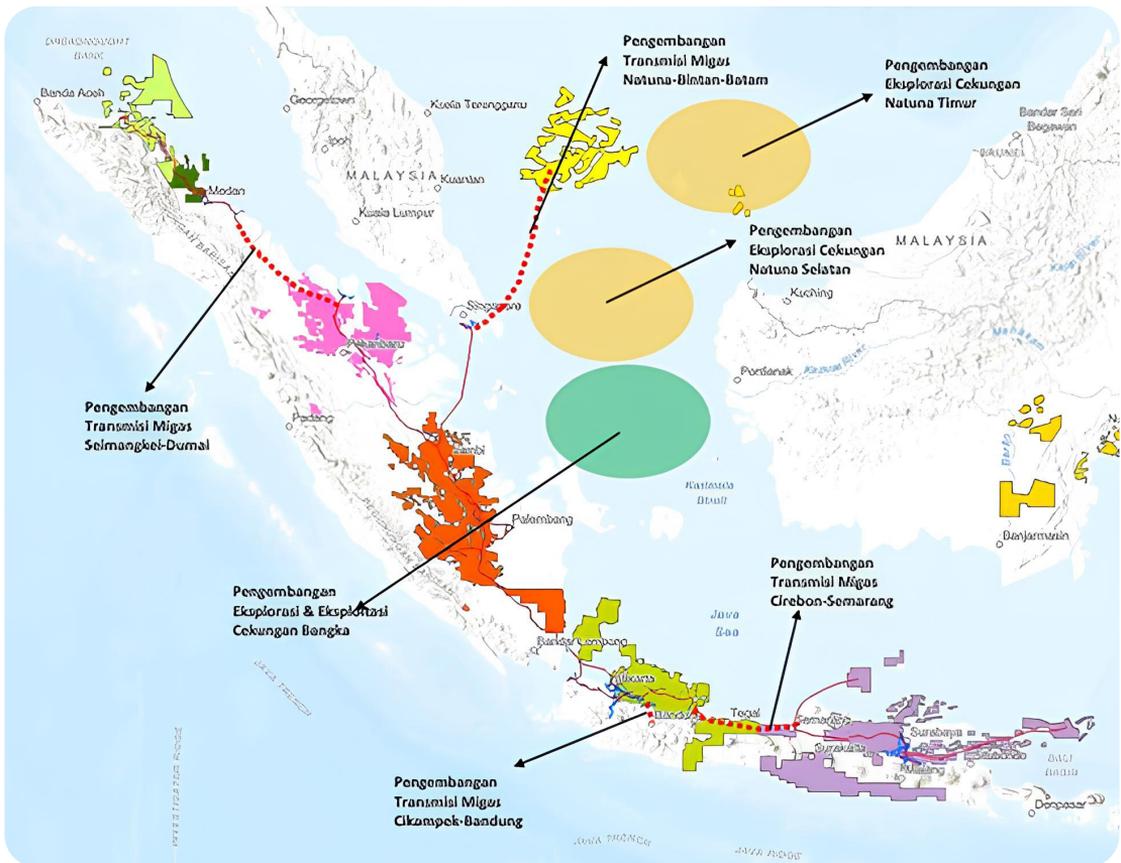


## Rencana pengembangan prioritas sistem transportasi dan logistik Sumatera dan keterpaduannya dengan pusat pertumbuhan regional (sistem perkotaan dan koridor industri strategis)

- Jaringan transportasi dan logistik direncanakan seefisien dan efektif mungkin guna meningkatkan konektivitas dan *range of hinterland* dari kawasan industri dan port.
- Akan tercapai aglomerasi industri dan konsolidasi logistik yang efisien, yang pada akhirnya akan meningkatkan *regional competitiveness*.
- Pelabuhan-pelabuhan utama perlu ditingkatkan akses dan pelayannya.

- Potensi Resources Unggulan Sumatra**
- Kelapa sawit
  - Kelapa
  - Karet
  - Perikanan budidaya dan tangkap
  - Bauksit
  - Batubara
  - Logam Tanah Jarang

Sumber: Dokumen Penulis



Sumber: Dokumen Penulis

perencanaan yang digunakan akurat dan berbasis fakta yang sama

Sinkronisasi yang ketiga yang sangat penting untuk dilakukan yakni mekanisme pembiayaan. Strategi pembiayaan yang diuraikan dalam RPIW harus selaras dengan alokasi anggaran yang direncanakan dalam RPJMN. Pendekatan pembiayaan multi-sumber yang disusun dalam RPIW perlu mencerminkan strategi keuangan yang dirancang dalam RPJMN untuk memastikan keberlanjutan pendanaan bagi proyek-proyek strategis.

Kemudian yang keempat, yakni sinkronisasi terkait target dan Indikator Kinerja Utama (IKU) yang diusulkan dalam RPIW harus diselaraskan dengan indikator kinerja yang ditetapkan dalam RPJMN. Indikator-indikator ini harus mampu mencerminkan hasil pembangunan yang terukur, baik dari sisi kuantitatif maupun kualitatif.

Abdul Malik pun memberikan beberapa contoh sinkronisasi kebijakan yang perlu dilakukan Bappenas dengan Kementerian PUPR, yakni :

1. Pengembangan jalur transportasi yang terintegrasi, termasuk jaringan jalan tol, rel kereta api, jalur laut, listrik, dan pipa gas di Pulau Sumatera, Jawa, dan Bali. Tujuannya adalah membentuk koridor strategis yang meningkatkan konektivitas dan daya saing kawasan perkotaan, agrikultur, dan industri.

2. Implementasi *Urban Mobility Plan*, dengan mengkom-binasikan BRT, LRT, MRT di wilayah metropolitan. Dibutuhkan kolaborasi yang kuat dalam perencanaan dan skema pendanaan untuk mewujudkan sistem transportasi massal.
3. Penanganan banjir dan mitigasi bencana di kawasan rawan seperti Jabodetabek, Semarang, dan daerah pesisir Pulau Jawa. Pembangunan infrastruktur penang-gulangan banjir dan optimalisasi bendungan serta iri-gasi perlu dilakukan secara kolaboratif.
4. Peningkatan akses air minum, sanitasi, serta penge-lolaan sampah di kawasan perkotaan dan perumahan kumuh. Diperlukan sinkronisasi dalam peningkatan cakupan pelayanan air minum dan sanitasi di tingkat kabupaten/kota.

Kemudian, terkait perencanaan infrastruktur, Ke-menterian PUPR melalui BPIW menyusun Rencana Pengembangan Infrastruktur Wilayah (RPIW) sesuai amanat Peraturan Menteri (Permen) PUPR No.6 Tahun 2022 tentang Perencanaan dan Pemrograman Pembangunan Infrastruktur PUPR yang kemudian dituangkan dalam Keputusan Menteri (Kepmen) PUPR No. 817 tahun 2024 tentang RPIW.

Terkait kedudukan dalam kebijakan, RPIW mengacu pada RPJMN dan RPJPN. Kemudian RPIW menjadi input

bagi pelaksanaan Rakorbangwil dan Konreg Kementerian PUPR yang pada akhirnya menjadi input terhadap rencana kerja Kementerian PUPR. Mengenai hal ini Abdul Malik mengatakan bahwa dirinya mendukung dengan hasil penyusunan RPIW akan menjadi referensi input usulan dalam forum-forum perencanaan dari pemerintah daerah.

Usulan tersebut dapat diusulkan dalam forum Konsultasi Regional (Konreg) Kementerian PUPR, forum perencanaan lainnya seperti Rakortek - Rakorgub - Musrenbangprov dan pada akhirnya bermuara pada usulan Musrenbangnas RKP tiap tahun. Dikatakannya juga bahwa sesuai dengan amanat Undang- Undang

No. 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional diamanatkan terkait pelaksanaan Musrenbangnas RKP dan RKP.

Terkait peran BPIW Kementerian PUPR melalui RPIW dalam mendukung Visi Indonesia Emas 2045, Abdul Malik berharap BPIW mampu untuk menyusun perencanaan infrastruktur wilayah dalam RPIW yang terintegrasi dengan perencanaan kewilayahan, seperti RPJPN, RPJMN, RKP; perencanaan sektoral yang telah dilakukan juga di Kementerian PPN/Bappenas, serta kementerian lembaga lainnya (contoh: JUTPI, RITJ, RUPTL). “Hal ini agar dapat mendukung pengintegrasian infrastruktur untuk mendorong pertumbuhan ekonomi, konektivitas wilayah, dan penguatan kondisi sosial masyarakat,” ujarnya.

Perencanaan infrastruktur wilayah yang perlu untuk terus didasarkan pada karakteristik khas dan/atau fungsionalitas dari suatu kawasan, seperti kawasan perkotaan,



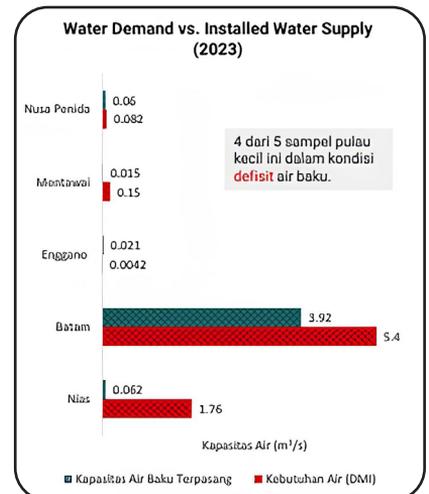
Sumber: Dokumen Penulis

kawasan pertanian, kawasan industri, kawasan pariwisata, dan sebagainya.

Ia juga berharap BPIW juga mengupayakan perencanaan infrastruktur yang tidak hanya mendorong kemajuan wilayah, tetapi juga mendukung keberlanjutan dengan keseimbangan aspek ekonomi, sosial, dan lingkungan. Kemudian, alternatif pembiayaan juga perlu dimunculkan dalam perencanaan infrastruktur karena kapasitas fiskal daerah yang sebagian besar masih belum cukup. “Pengarusutamaan teknologi terbaru dalam pengembangan infrastruktur kewilayahan juga perlu dioptimalkan, baik dalam bidang konstruksi maupun energi,” pungkasnya. (\*\*)



Sumber: Dokumen Penulis





**Bendungan Tapin - Kalimantan Selatan**  
Sumber: Birkom PUPR



## Isu Strategis Pengembangan Wilayah Kalimantan-Sulawesi-NTB



Oleh  
**Mohammad Roudo, S.T., MPP., Ph.D.**  
Direktur Regional II Kementerian PPN/Bappenas

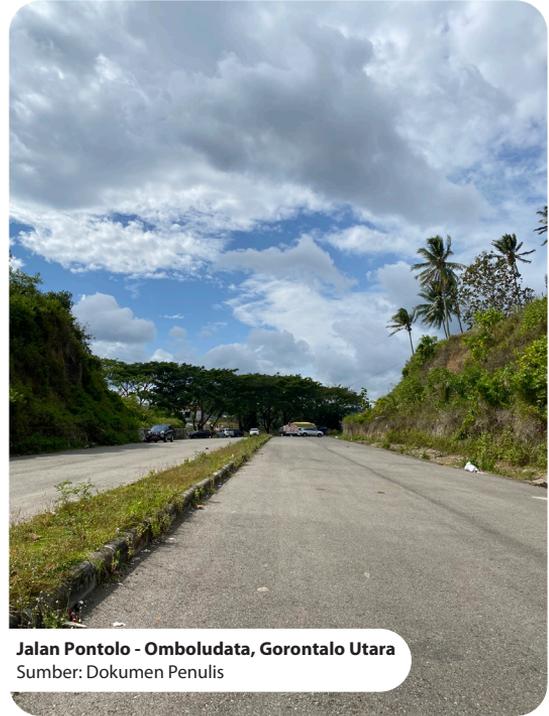
**P**EMBANGUNAN infrastruktur yang dilakukan oleh Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) memiliki kontribusi yang sangat signifikan dalam pembangunan nasional. Menurut Direktur Regional II Kementerian PPN/Bappenas, Mohammad Roudo, evaluasi yang dilakukan oleh Bappenas terhadap kinerja pembangunan pada Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional

(RPJMN) 2020 – 2024 menunjukkan bahwa secara garis besar telah menunjukkan hasil yang baik. Bahkan, pembangunan infrastruktur menjadi salah satu agenda dari 7 prioritas nasional dalam RPJMN 2020-2024 yaitu Agenda Prioritas Ke-5 yaitu Memperkuat Infrastruktur untuk Mendukung Pengembangan Ekonomi dan Pelayanan Dasar telah banyak dikontribusikan oleh peran strategis Kementerian PUPR.

Sejumlah pencapaian penting pembangunan infrastruktur telah diraih, seperti peningkatan akses terhadap air bersih, listrik, dan layanan sanitasi, serta pembangunan jalan, jembatan, dan jaringan transportasi yang memudahkan arus barang dan orang antarwilayah. Sebagian besar pembangunan infrastruktur terutama terkait pelayanan dasar serta konektivitas yang menjadi *backbone* yang telah terbangun saat ini banyak didukung oleh Kementerian PUPR. Pembangunan infrastruktur pelayanan dasar dan konektivitas wilayah berperan penting dalam memperkuat fondasi ekonomi dan meningkatkan kualitas hidup masyarakat.

Salah satu contoh peran strategis Kementerian PUPR dalam pembangunan infrastruktur yang cukup masif yakni pembangunan Ibu Kota Negara (IKN). Kami melihat dalam 2 tahun terakhir dukungan pembangunan infrastruktur yang dikoordinasikan oleh Kementerian PUPR dalam menyiapkan infrastruktur dasar, perkantoran dan hunian di Kawasan Inti Pusat Pemerintahan di IKN sudah sangat maksimal dan sejalan dengan perencanaan yang telah disusun. Pembangunan infrastruktur strategis di IKN yaitu pembangunan Bendungan Sepaku Semoi dapat dimanfaatkan untuk menjamin penyediaan air di kawasan tersebut.

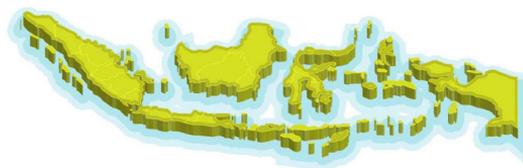
Kemudian, masih terdapat tantangan pembangunan infrastruktur di daerah, terutama terkait dengan pemerataan akses infrastruktur, khususnya di daerah perbatasan maupun daerah tertinggal, terdepan, dan terluar (3T) yang juga menjadi bagian dari isu strategis daerah. Jika kawasan yang terisolir tidak dibuka, maka sulit mewujudkan harapan untuk melakukan pemerataan pembangunan, dan penurunan kemiskinan. Oleh karena itu, pembangunan konektivitas menjadi sangat penting



**Jalan Pontolo - Ombuludata, Gorontalo Utara**  
Sumber: Dokumen Penulis

untuk dapat membuka kawasan yang terisolasi dan harus tetap menjadi perhatian pemerintah.

Pembangunan infrastruktur juga diarahkan untuk mendukung berbagai program prioritas pemerintah, sebagai contoh program *food estate* di Kalimantan Tengah, program hilirisasi industri berbasis mineral di Wilayah Sulawesi, serta program pembangunan sektor pariwisata di Wilayah Nusa Tenggara.



### Negara Kesatuan Republik Indonesia

Negara yang mampu memanfaatkan potensi negara kepulauan untuk ketangguhan politik, ekonomi, pertahanan dan keamanan, dan budaya/peradaban bahari sebagai poros maritim dunia



#### Bersatu

Kesatuan kuat berdasarkan Pancasila dan semangat Bhineka Tunggal Ika

Visi Indonesia Emas 2045



#### Berdaulat

Ketahanan, Kesatuan, Mandiri, Aman, Tangguh



#### Maju

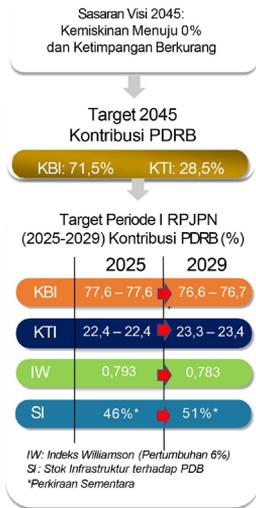
Berdaya, Modern, Tangguh, Unggul, Inovatif, Adil



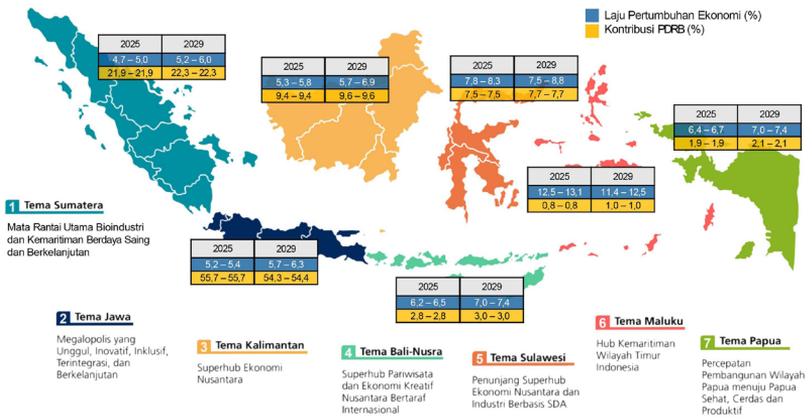
#### Berkelanjutan

Lestari dan seimbang antara pembangunan ekonomi, sosial dan lingkungan

Sumber: Dokumen Penulis



Target Pertumbuhan dan Kontribusi Per Wilayah Pulau 2025-2029



**Tema dan Sasaran Pembangunan Wilayah**

Sumber: Dokumen Penulis

Seluruh program prioritas pemerintah tersebut masih menjadi agenda bersama pemerintah untuk mendorong pembangunan infrastruktur dan kewilayahan seperti infrastruktur yang menghubungkan simpul-simpul transportasi seperti jalan nasional yang menghubungkan terminal, pelabuhan dan bandara internasional. Melihat tantangannya yang cukup banyak, maka kami di Bappenas sangat membutuhkan dukungan, kolaborasi dan sinergi khususnya dari Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW) serta unit organisasi terkait di Kementerian PUPR.

Bappenas bersama seluruh pemangku kepentingan telah menyusun dokumen perencanaan jangka panjang yang telah ditetapkan sebagai Undang-Undang Nomor 59 Tahun 2024 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional 2025-2045, dengan visi “Negara Kesatuan Republik Indonesia Yang Bersatu Berdaulat, Maju, dan Berkelanjutan” yang sekaligus sebagai langkah strategis mencapai Visi Indonesia Emas 2045, mewakili cita-cita dan mimpi 100 tahun Indonesia merdeka. RPJPN 2025-2045 merupakan “haluan” yang menjadi pedoman arah pembangunan Indonesia dalam 20 tahun ke depan yang memerlukan orkestrasi upaya pembangunan dari seluruh pelaku pembangunan, baik pemerintah maupun non pemerintah, agar sejalan, selaras, dan terpadu.

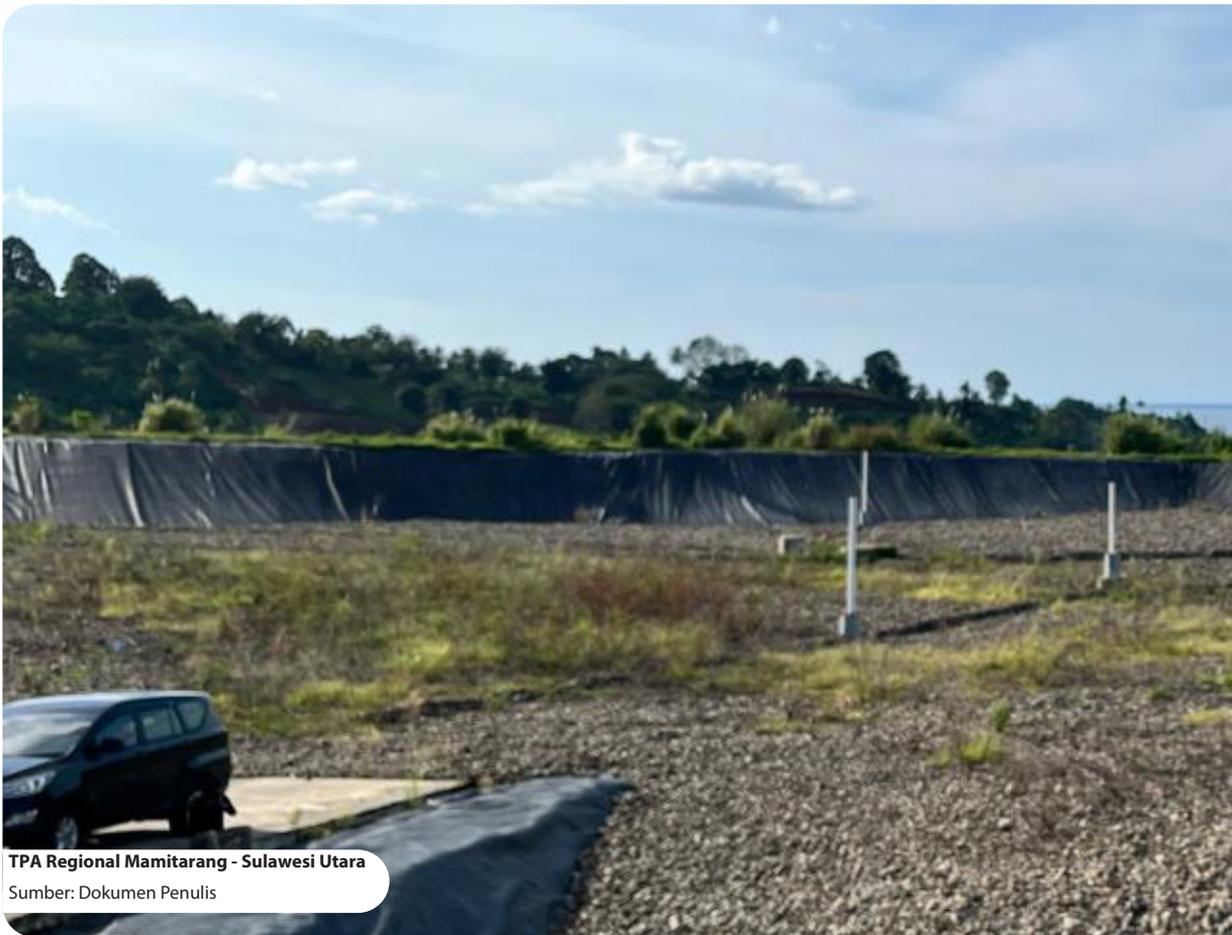
Sesuai dengan Visi Indonesia Emas 2045 dalam RPJPN, terdapat 5 sasaran utama Pembangunan tahun 2045, yang pertama adalah pencapaian pendapatan per kapita Indonesia setara negara maju. Untuk itu, jebakan *middle income trap* harus diatasi dengan pertumbuhan ekonomi yang tinggi, minimal sebesar 6-7 persen per tahun. Sasaran kedua, tingkat kemiskinan menuju 0% dengan ketimpangan yang semakin berkurang baik antar

kelompok pendapatan maupun antar wilayah Timur dan Barat Indonesia. Sasaran ketiga, meningkatnya kepemimpinan Indonesia dan pengaruhnya di dunia internasional.

Kemudian, sasaran keempat yakni daya saing sumber daya manusia yang terus meningkat, serta kelima, intensitas emisi Gas Rumah Kaca yang menurun menuju *Net Zero Emission*. Sasaran yang cukup ambisius tersebut tentu saja harus kita sikapi dengan sungguh-sungguh dan ditindaklanjuti dengan sinergi yang kuat antar pusat dan daerah serta pemangku kepentingan lainnya, lintas wilayah dan lintas sektor.

Untuk mencapai berbagai target tersebut, maka dukungan pembangunan infrastruktur menjadi hal yang sangat penting. Masih belum optimalnya pembangunan infrastruktur dasar seperti sanitasi dan pengolahan sampah sampai dengan saat ini tetap perlu memperoleh dukungan dalam pelaksanaan RPJPN 2025-2045 dan RPJMN 2025-2029 selanjutnya. Di sisi lain pembangunan infrastruktur, juga diutamakan dalam mendukung konektivitas untuk menghubungkan kawasan-kawasan yang dapat mendorong pertumbuhan seperti kawasan industri serta wilayah yang dapat menjadi pusat pertumbuhan baru.

Terkait Rencana Pengembangan Infrastruktur Wilayah (RPIW) yang menjadi produk BPIW Kementerian PUPR, maka RPIW tersebut harus berpedoman pada RPJPN dan RPJMN. RPIW menurutnya dapat menjadi *bridging* atau menjembatani target-target Visi Indonesia 2045, yaitu menjembatani hal-hal yang bersifat makro menjadi yang sifatnya *implementable* atau program kegiatan yang dapat diterapkan unit organisasi terkait di Kementerian PUPR. Hal ini dicontohkan melalui ilustrasi



**TPA Regional Mamitarang - Sulawesi Utara**

Sumber: Dokumen Penulis

rencana di sektor pertanian. Target swasembada pangan harus disinkronkan dengan kebutuhan perencanaan pembangunan bendungan yang dilakukan oleh Direktorat Jenderal Sumber Daya Air dan kebutuhan dukungan konektivitas logistik pertanian yang dapat didukung oleh Direktorat Jenderal Bina Marga. Selanjutnya sinkronisasi ini dapat dirumuskan melalui penyusunan RPIW yang lebih rinci mengacu pada sasaran-sasaran pembangunan yang diamanatkan dalam RPJPN dan RPJMN. Agar sasaran yang cukup ambisius tersebut dapat tercapai menurutnya perlu ada dukungan perumusan dan perencanaan program infrastruktur Kementerian PUPR.

Kami di Bappenas merumuskan strategi perencanaan pengembangan wilayah, dan kebutuhan dukungan pembangunan infrastruktur yang diterjemahkan ke dalam rencana pengembangan wilayah tentunya perlu ada peran dan kolaborasi bersama BPIW melalui penyusunan RPIW.

Misalnya kawasan di Provinsi Kalimantan Tengah yang didorong menjadi sentra produksi pangan dan pusat konservasi internasional. Ketika sudah ditetapkan arah

dan strategi kebijakannya, maka Kementerian PUPR dapat merumuskan infrastruktur yang dibutuhkan.

Contoh lain adalah Kabupaten Pulang Pisau dan Kabupaten Kapuas, yang merupakan kabupaten di Provinsi Kalimantan Tengah membutuhkan dukungan konektivitas untuk menghubungkan kawasan strategis sampai dengan pelabuhan atau simpul lainnya, maka disitulah fungsi RPIW sebagai acuan dalam memberikan arahan kepada Direktorat Jenderal Bina Marga untuk memastikan perencanaan dan realisasi pengembangan konektivitas tersebut. Jadi intinya memastikan kebutuhan infrastruktur di suatu wilayah sejalan dengan prioritas RPJPN dan RPJMN.

Tentunya dalam merumuskan RPIW yang berpedoman kepada RPJPN dan RPJMN perlu dilakukan secara sistematis dan partisipatif. Apresiasi terhadap pelaksanaan Rapat Koordinasi Pengembangan Wilayah (Rakorbangwil) dan Konsultasi Regional (Konreg) oleh BPIW Kementerian PUPR dalam rangka perencanaan pembangunan infrastruktur untuk memastikan konsistensi antara rencana yang dituangkan di dalam



RPJPN dan RPJMN dengan rencana pembangunan infrastruktur wilayah oleh Kementerian PUPR serta rencana Kementerian/Lembaga lainnya bahkan dengan rencana daerah. Perencanaan harus tersambung dan BPIW Kementerian PUPR perlu memastikan hal tersebut dalam penyusunan RPIW dalam aspek infrastruktur Ke-PUPR-an.

Dalam konteks sinergi perencanaan kewilayahan, Bappenas memiliki harapan besar kepada BPIW Kementerian PUPR melalui RPIW dapat menterjemahkan Visi Indonesia Emas 2045 serta agenda jangka menengah pemerintahan saat ini. Disampaikan pula bahwa peran BPIW cukup selaras dengan peran Kedeputusan Bidang Pengembangan Regional yang menterjemahkan visi besar ke dalam rencana pembangunan masing-masing wilayah. Disamping fungsi koordinasi dan perencanaan, menurutnya, BPIW nantinya melalui RPIW memiliki “dukungan lebih” atau “kewenangan lebih” untuk memastikan unit organisasi di Kementerian PUPR mengikuti rencana pembangunan yang disusun oleh

BPIW yang merupakan penerjemahan dari RPJPN dan RPJMN.

BPIW harus bisa mengarahkan unit organisasi di Kementerian PUPR agar sesuai dengan arahan pengembangan wilayah yang sudah disepakati, entah itu sifatnya *budgeting* atau sifatnya *programming*. Jadi kalau perencanaan infrastruktur belum dirumuskan BPIW melalui RPIW, maka baiknya unit organisasi lain tidak menjalankan untuk menjamin keselarasannya.

Terkait hal ini, BPIW punya kekuatan untuk bisa “mengarahkan” dalam pembangunan infrastruktur Ke-PUPR-an. Hal tersebut, apabila dikolaborasikan dengan tugas dan fungsi Bappenas yang berperan dalam memastikan seluruh program dan kegiatan di Kementerian/Lembaga sejalan dengan visi misi presiden dan wakil presiden, maka harapan pencapaian sasaran pembangunan akan lebih optimis dapat tercapai. BPIW harus memastikan perencanaan dan pembangunan infrastruktur dapat berjalan efektif, efisien, serta sekaligus meningkatkan stok infrastruktur melalui dokumen RPIW. (\*\*)



**Gedung Bappenas**  
Sumber: disway.id



# Kebijakan Transformasi Pengembangan Kawasan Timur Indonesia



Oleh

**Ika Retna Wulandary, S.T., M.Sc.**

Direktur Regional III Kementerian PPN/Bappenas

**S**ELAMA periode RPJMN 2020 - 2024, Kementerian PUPR telah melaksanakan berbagai proyek infrastruktur dalam rangka mendukung pencapaian target RPJMN 2020-2024. Proyek-proyek tersebut secara positif berkontribusi terhadap peningkatan pertumbuhan ekonomi dan penurunan tingkat kemiskinan. Beberapa proyek infrastruktur yang dilaksanakan Kementerian PUPR yang memiliki kontribusi yang signifikan terutama di Provinsi Nusa Tenggara Timur, Wilayah Maluku, dan Wilayah Papua.

Proyek seperti Bendungan Manikin dan Temef di NTT, serta pembangunan jalan Trans Sumba, Trans Maluku, dan Trans Papua menjadi

bagian penting dari upaya untuk memperkuat ketahanan air dan pangan, serta membuka keterisolasian wilayah terpencil dan meningkatkan akses ke pelayanan dasar. Hal ini tidak hanya menjawab kebutuhan dasar masyarakat tetapi juga mendukung pengembangan ekonomi lokal berbasis komoditas unggulan.

Pembangunan infrastruktur di kawasan-kawasan strategis seperti DPP Labuan Bajo, DPP/KEK Morotai, DPP Raja Ampat, dan KEK Sorong juga telah dilakukan diantaranya melalui penataan kawasan pariwisata, pemenuhan infrastruktur dasar seperti air minum, sanitasi, perumahan, dan penyediaan air baku, yang semuanya akan memperkuat daya

Terwujudnya Indonesia sebagai Negara Kesatuan Republik Indonesia yang Bersatu, Berdaulat, Maju, dan Berkelanjutan tercermin dalam lima sasaran visi dengan lompatan besar menuju 2045 melalui langkah yang transformatif dan imperatif.

**01 Pendapatan per kapita setara negara maju**

	2025 Baseline	2045 (Target)
GNI Per Capita (USD)	5.500– 5.520	30.300
Kontribusi PDB Maritim (%)	8,1	15,0
Kontribusi PDB Manufaktur (%)	20,8	28,0

Sumber: World Bank (2022); BPS (2022); diolah oleh Bappenas (2023)

**02 Kemiskinan menurun dan ketimpangan berkurang**

	2025 Baseline	2045 (Target)
Tingkat Kemiskinan (%)	7,0 – 8,0	0,5-0,8
Rasio Gini (Indeks)	0,379-0,382	0,290 – 0,320
Kontribusi PDRB KTI (%)	21,4	28,5

Sumber: BPS (2022); diolah oleh Bappenas (2023)

**03 Kepemimpinan dan pengaruh di Dunia internasional meningkat**

	2025 Baseline	2045 (Target)
Global Power Index (peringkat)	34 (2023)	15 besar

Sumber: Pareto economics (2023); diolah oleh Bappenas (2023)

**04 Daya saing sumber daya manusia meningkat**

	2025 Baseline	2045 (Target)
Indeks Modal Manusia (indeks)	0,56	0,73

Sumber: World Bank (2022); diolah oleh Bappenas (2023)

**05 Intensitas emisi GRK menurun menuju net zero emission**

	2025 Baseline	2045 (Target)
Penurunan Intensitas Emisi GRK (%)	38,6	93,5
Indeks Kualitas Lingkungan Hidup	76,49	83,00

Sumber: KLHS (2022); diolah oleh Bappenas (2023)

Sumber: Dokumen Penulis

**Upaya Kewilayahan Mencapai Visi Indonesia Emas**

- ✔ Visi Indonesia Emas 2045 mencita-citakan Indonesia menjadi negara **maju sekaligus merata dan berkelanjutan**
- ✔ **Kawasan Timur Indonesia (KTI)** dikembangkan lebih cepat dengan tetap menjaga kinerja Kawasan Barat Indonesia (KBI)
- ✔ Penyelarasan RPJPD dengan RPJPN 2025-2045 sebagai titik tolak **orkestrasi berbagai potensi daerah** dalam rangka transformasi sosial-ekonomi nasional

tarik wisata kawasan-kawasan tersebut, sekaligus mendukung kesejahteraan penduduk.

Pembangunan Pos Lintas Batas Negara juga telah dilakukan di perbatasan seperti Napan, Motamasin, dan Skouw, yang tidak hanya memperkuat keamanan nasional, tetapi juga mendorong pertumbuhan ekonomi dan peningkatan kesejahteraan masyarakat di daerah perbatasan. Di Wilayah Papua, sebagai langkah strategis untuk memperkuat pemerintahan daerah di Daerah Otonom Baru (DOB), pembangunan gedung pemerintahan seperti Kantor Gubernur, Kantor MRP, dan Kantor DPRP, serta infrastruktur pendukungnya menjadi hal yang krusial.

Kementerian PUPR bersama kementerian/lembaga terkait berkomitmen untuk mendampingi pemerintah daerah dalam setiap tahap perencanaan dan pembangunan kawasan inti pemerintahan untuk mendukung penyelenggaraan pemerintahan yang efektif dan efisien.

Namun demikian, wilayah NTT, Maluku, dan Papua masih menghadapi tantangan besar. Masalah seperti rendahnya kualitas sumber daya manusia, keterbatasan fasilitas kesehatan dan pendidikan, serta ketimpangan konektivitas antarwilayah menjadi penghambat utama pengembangan wilayah. Selain itu, desentralisasi yang belum optimal dan tingginya ketergantungan pada transfer ke daerah memperlambat kemandirian fiskal di daerah-daerah ini. Pengelolaan dana otonomi khusus di Wilayah Papua juga belum efektif, namun terbitnya Peraturan Presiden (Perpres) Nomor 24 Tahun 2023 tentang Renca-

na Induk Percepatan Pembangunan Papua Tahun 2022-2041 diharapkan dapat mengoptimalkan pengelolaan dana otsus yang sesuai untuk menjawab akar masalah pembangunan.

Provinsi NTT, Wilayah Maluku, dan Wilayah Papua juga menghadapi risiko bencana hidrometeorologi dan geologi mengingat sebagian wilayah tersebut dilalui jalur patahan serta gunung api aktif. Wilayah-wilayah ini juga banyak didiami oleh masyarakat hukum adat yang saat ini perlindungannya masih belum maksimal. Di samping itu, dampak perubahan iklim dan eksploitasi sumber daya alam secara tidak berkelanjutan menjadi isu yang mendesak untuk ditangani.

Untuk menjawab isu strategis tersebut, RPJPN 2025-2045 disusun dengan menitikberatkan upaya-upaya transformatif di Kawasan Timur Indonesia. Hal ini dapat dilihat melalui salah satu sasaran Visi Indone-

sia Emas 2045, yaitu target kontribusi PDRB KTI mencapai 28,5%, dan meningkat dari proyeksi *baseline* sebesar 21,4% di tahun 2025.

Untuk mencapainya, pendekatan transformatif dilakukan melalui pengembangan ekosistem sentra produksi, riset berbasis komoditas unggulan, serta peningkatan konektivitas fisik dan digital.

Sebagai upaya mencapai target tersebut, telah disusun kebijakan transformatif yang spesifik untuk menjawab isu di Provinsi NTT, Wilayah Maluku, dan Wilayah Papua sesuai konteks wilayah masing-masing. Untuk mendorong pertumbuhan ekonomi, masing-masing provinsi di wilayah-wilayah ini diarahkan untuk mengembangkan ekosistem sentra produksi, industri, dan riset inovasi berbasis komoditas unggulan.

Sedangkan untuk optimalisasi pengembangan potensi pariwisata, perlu dilakukan peningkatan akses-

**Sasaran Visi 2045:**  
Kemiskinan Menuju 0%  
dan **Ketimpangan Berkurang**

**Target 2045**  
**Kontribusi PDRB**

**KBI: 71,5%    KTI: 28,5%**

**Baseline dan Target Indikator**  
**Pembangunan Kewilayah dan**  
**Sarpras RPJPN 2025-2045**

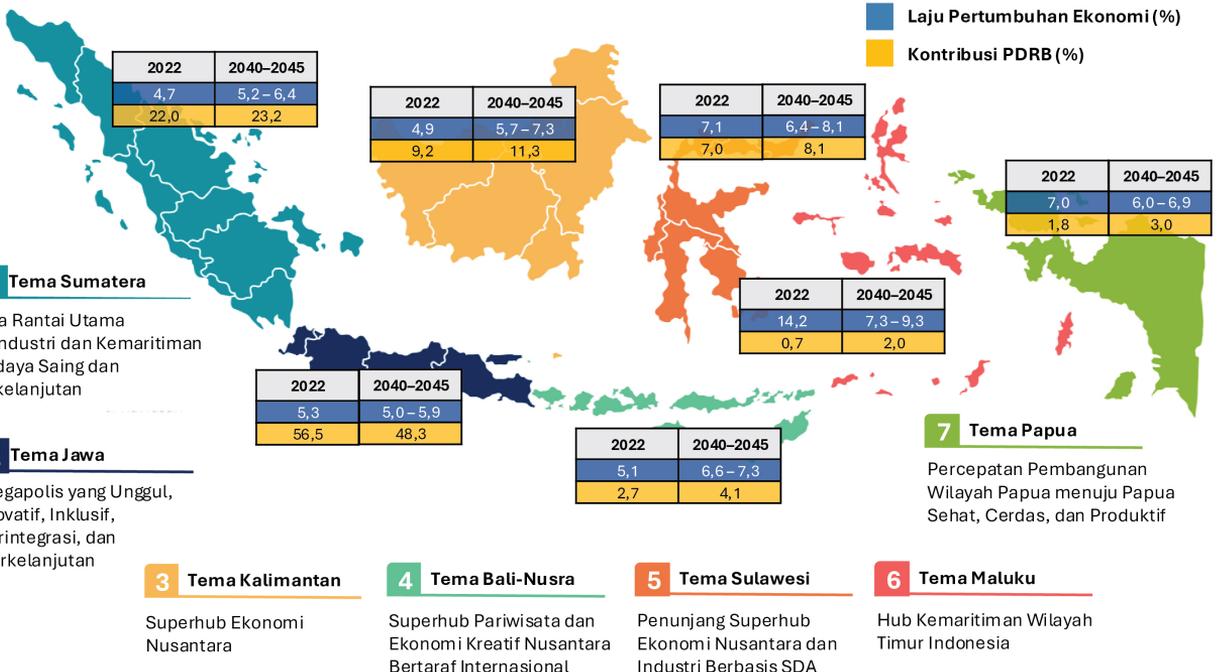
	2022	2045
<b>KBI</b>	78,5%	71,5%
<b>KTI</b>	21,5%	28,5%
<b>IW</b>	0,778	0,750
<b>SI</b>	46,0%	62,0%

*IW: Indeks Williamson*

*SI: Stok Infrastruktur terhadap PDB*

**Tema dan Sasaran Pembangunan Wilayah Pada RPJMN 2025-2045**

**Trajektori Pertumbuhan dan Kontribusi Ekonomi Per Wilayah Pulau 2025-2045**



Sumber: UU 59/2024 tentang RPJPN 2025-2045

Kontribusi di akhir periode menggunakan skenario 7%

KTI mencakup wilayah Bali-Nusa Tenggara, Kalimantan, Sulawesi, Maluku, dan Papua

Sumber: Dokumen Penulis

## Pentahapan Implementasi RPJMN 2025-2045

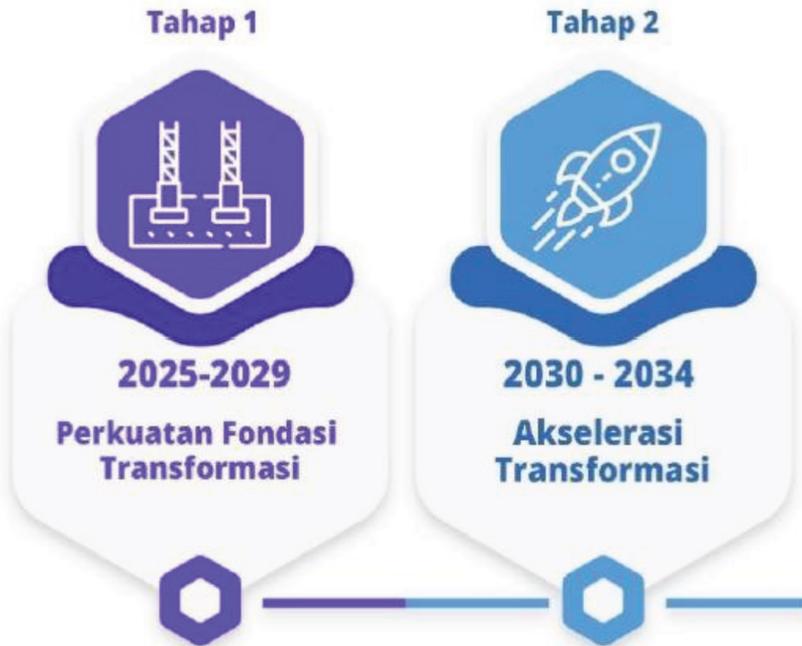
bilitas dan konektivitas, serta amenities di kawasan pariwisata prioritas eksisting seperti DPP Labuan Bajo, Raja Ampat, dan Morotai, serta kawasan pariwisata lainnya, di antaranya Banda Neira di Provinsi Maluku, Anggi di Provinsi Papua Barat, serta Pulau Sumba di Provinsi NTT.

Termasuk dalam upaya transformasi ekonomi ini adalah pengembangan kawasan sekitar kawasan strategis eksisting seperti KI Teluk Weda dan KI Fak Fak, pembangunan infrastruktur pemerintahan dan perkotaan di 4 ibukota DOB, serta penataan dan pengembangan perkotaan prioritas dengan masterplan yang disusun oleh Bappenas, yaitu Weda (Kab. Halmahera Tengah), Labuan Bajo (Kab. Manggarai Barat), Daruba (Kab. Pulau Morotai), Anggi (Kab. Pegunungan Arfak), Banda Neira (Kab. Maluku Tengah), dan Kota Sorong.

Peningkatan kualitas SDM juga menjadi pilar utama pembangunan ke depan. Langkah-langkah seperti sekolah berpola asrama, sekolah sepanjang hari, dan sistem pembelajaran jarak jauh, termasuk sekolah terbuka serta pelayanan kesehatan bergerak (*mobile health services*) dan sistem *telemedicine* berbasis gugus pulau dirancang untuk menjawab tantangan geografis. Upaya ini diharapkan dapat menekan prevalensi *stunting*, meningkatkan angka partisipasi pendidikan, serta memperluas akses layanan kesehatan.

Untuk memastikan keberlanjutan pembangunan, tata kelola pemerintahan juga menjadi perhatian utama. Pendekatan *smart government* dan peningkatan kapasitas ASN akan menjadi strategi kunci untuk meningkatkan efektivitas dan efisiensi pelayanan publik. Selain itu, penguatan kawasan perbatasan melalui pembangunan Pusat Kegiatan Strategis Nasional (PKSN) kecamatan perbatasan prioritas, dan pulau-pulau kecil terluar serta pemberantasan praktik ilegal seperti IUU *Fishing* merupakan langkah penting untuk menjaga kedaulatan wilayah dan sumber daya alam.

Dalam peningkatan ketahanan pangan, pengembangan kawasan sentra produksi pangan dan diversifikasi pangan berbasis tanaman pangan, pangan akuatik dan pangan hewani menjadi prioritas utama. Dukungan infrastruktur seperti penyediaan listrik berbasis Energi Baru Terbarukan (EBT) dan peningkatan ketersediaan air baku akan menjadi landasan bagi ketahanan pangan, air, dan energi yang berkelanjutan.



Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat mempunyai peran yang signifikan dalam pembangunan infrastruktur aksesibilitas dan konektivitas serta perumahan dan permukiman untuk mendukung upaya pembangunan transformatif di Provinsi NTT, Wilayah Maluku, dan Wilayah Papua tersebut.

Pembangunan infrastruktur ini tentunya diharapkan mampu mendorong pertumbuhan ekonomi melalui penguatan akses ke pusat-pusat pertumbuhan, mendukung pengembangan komoditas unggulan wilayah, serta menciptakan lapangan kerja baru. Selain itu, infrastruktur yang memadai juga akan mempercepat penurunan tingkat kemiskinan dan meningkatkan kualitas sumber daya manusia.

Penyusunan Rencana Pembangunan Infrastruktur Wilayah (RPIW) yang mengacu pada RPJPN dan RPJMN merupakan langkah strategis yang sejalan dengan prinsip perencanaan pembangunan nasional. Pendekatan ini memungkinkan integrasi antara perencanaan infrastruktur wilayah dengan kebijakan pembangunan nasional jangka menengah dan panjang, memastikan bahwa perencanaan infrastruktur tidak hanya bersifat regional atau sektoral, tetapi juga mendukung tujuan pembangunan nasional.

Bappenas tentu berharap bahwa dalam penyusunannya, substansi RPIW perlu selaras dengan substansi RPJPN dan RPJMN, terutama terkait arah kebijakan pembangunan dan lokasi prioritasnya.



Sumber: Dokumen Penulis

Dengan mengacu pada RPJPN dan RPJMN, BPIW memastikan bahwa perencanaan infrastruktur wilayah tidak hanya bersifat regional atau sektoral, tetapi juga mendukung tujuan-tujuan pembangunan nasional. Hal ini sangat penting agar setiap pembangunan infrastruktur tidak hanya memberikan dampak yang terbatas, tetapi juga berkelanjutan dan sejalan dengan visi pembangunan Indonesia, yakni Visi Indonesia Emas 2045.

Selain itu, RPIW yang menjadi *input* dalam pelaksanaan Rakorbangwil dan Konreg menunjukkan adanya proses *bottom-up* dan *top-down* yang saling menguatkan dalam perencanaan infrastruktur. Pendekatan ini memastikan bahwa kebutuhan dan prioritas daerah dapat diakomodasi dalam perencanaan yang dilakukan di tingkat pusat, sehingga pelaksanaan infrastruktur benar-benar mendukung pembangunan berbasis wilayah.

Selain RPJPN dan RPJMN, RPIW juga diharapkan dapat mengacu pada dokumen nasional yang bersifat kewilayahan, seperti Rencana Induk Percepatan Pembangunan Papua 2022-2041 beserta turunannya (Rencana Aksi Percepatan Pembangunan Papua), Rencana Induk Percepatan Pembangunan Pulau Sumba 2023-2042, serta *masterplan* penataan dan pengembangan kawasan perkotaan prioritas.

Pada akhirnya, ketika RPIW menjadi *input* dalam pelaksanaan Rakorbangwil dan Konreg, diharapkan seluruh dukungan kegiatan yang dibahas sudah selaras, baik dari sisi prioritas kegiatan maupun lokasi prioritasnya. Hal ini

perlu dikawal dengan seksama agar dapat termuat dalam Renja Kementerian PUPR.

Kemudian Kementerian PUPR merupakan *counterpart* Bappenas dalam pelaksanaan RPJPN 2025-2045. Bappenas berharap, sebagai institusi perencanaan infrastruktur wilayah, BPIW dapat memainkan peran penting dalam mendukung tercapainya Visi Indonesia Emas 2045, terutama dalam konteks pembangunan infrastruktur yang berkelanjutan, terintegrasi, dan berbasis wilayah.

Harapannya BPIW dapat berperan dalam merencanakan dan menyusun strategi pengembangan infrastruktur yang terkoordinasi dengan rencana pembangunan nasional. Hal ini penting untuk memastikan bahwa infrastruktur mendukung pertumbuhan ekonomi, pemerataan pembangunan, dan konektivitas antarwilayah.

Selanjutnya, salah satu fokus utama dari Visi Indonesia Emas 2045 adalah peningkatan konektivitas, baik fisik maupun digital. BPIW diharapkan dapat berperan dalam mengembangkan jaringan infrastruktur yang menghubungkan pusat-pusat ekonomi dan wilayah terpencil guna mendukung integrasi ekonomi nasional.

Kami menekankan bahwa BPIW diharapkan turut serta dalam perencanaan dan pelaksanaan infrastruktur yang ramah lingkungan, mendukung ketahanan terhadap perubahan iklim, serta berkelanjutan untuk jangka panjang, sesuai dengan agenda pembangunan hijau yang menjadi bagian dari visi ini.

Dalam mendukung pemerataan pembangunan, BPIW dapat mengoordinasikan pembangunan infrastruktur di daerah tertinggal, terdepan, terluar, dan perbatasan untuk mengurangi kesenjangan antarwilayah dan memajukan daerah-daerah yang selama ini tertinggal. Selain itu, kami berharap BPIW Kementerian PUPR terus menjalin kerja sama dengan berbagai pihak, termasuk pemerintah daerah, sektor swasta, dan lembaga internasional, untuk memastikan bahwa pengembangan infrastruktur berjalan sesuai dengan kebutuhan daerah dan selaras dengan prioritas nasional.

Dengan peran ini, BPIW Kementerian PUPR dapat menjadi salah satu institusi yang sangat penting dalam mewujudkan infrastruktur yang mampu mendukung pertumbuhan ekonomi yang inklusif dan berkelanjutan menuju Indonesia Emas 2045. (\*\*)



**Candi Borobudur**  
Sumber: Kemenparekraf



# Mendorong Pariwisata Sebagai Salah satu Potensi Penerimaan Negara



Oleh

**Hariyanto**

Deputi Bidang Pengembangan Destinasi dan  
Infrastruktur,

Kementerian Pariwisata dan Ekonomi Kreatif/

Badan Pariwisata dan Ekonomi Kreatif

**P**ARIWISATA merupakan salah satu potensi utama penerimaan negara. Terkait hal itu, Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW) Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) melalui dokumen Rencana Pengembangan Infrastruktur Wilayah (RPIW) merekomendasikan dukungan infrastruktur PUPR yang diarahkan untuk pengembangan lokus-lokus pariwisata seperti Kepulauan Derawan di Provinsi Kalimantan Timur, Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN) Borobudur, KSPN Dieng, dan Kepulauan Karimunjawa di Provinsi Jawa Tengah, serta Destinasi Pariwisata Prioritas (DPP) Toraja-Makassar-Selayar di Provinsi Sulawesi Selatan. Dokumen RPIW ini disusun dengan pendekatan teknokratik untuk perencanaan 5 tahun ke depan.

Terkait hal itu Kementerian Pariwisata dan Ekonomi Kreatif (Kemenparekraf)/Badan Pariwisata dan Ekonomi Kreatif (Baparekraf) mengapresiasi berbagai dukungan yang telah diberikan oleh Kementerian PUPR terhadap perkembangan destinasi pariwisata di Indonesia, termasuk penyusunan Dokumen RPIW oleh BPIW yang merekomendasikan dukungan infrastruktur PUPR diarahkan terhadap pengembangan destinasi pariwisata yang selaras de-

ngan Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 50 Tahun 2011 tentang Rencana Induk Pembangunan Kepariwisata-nasional Tahun 2010-2025.

Selain itu, sinergi antara pembangunan infrastruktur dan pengelolaan destinasi sangat penting, terutama di KSPN dan 10 DPP serta destinasi lainnya seperti Toraja-Makassar-Selayar, Kepulauan Derawan dan lain-lain.

Dukungan infrastruktur dari Kementerian PUPR tersebut, baik dalam bentuk jalan dan infrastruktur dasar seperti Sistem Penyediaan Air Minimum (SPAM) dapat menunjang pengembangan aksesibilitas dan amenities di destinasi pariwisata. Merujuk pada tugas dan fungsi kami, berbagai program/kegiatan yang kami laksanakan juga berfokus dalam memberikan pendampingan pengelolaan destinasi dan peningkatan kapasitas Sumber Daya Manusia (SDM).

Dengan pendampingan ini, kami memastikan bahwa pengelola destinasi mampu memanfaatkan infrastruktur yang ada dengan optimal, mendukung pertumbuhan pariwisata yang berkelanjutan, dan meningkatkan daya tarik destinasi. Kemenparekraf/Baparekraf terus berperan aktif dalam memberikan dukungan strategis di berbagai destinasi, khususnya di lokus Destinasi Pariwisata Prioritas.



**Candi Borobudur**  
Sumber: unsplash.com

Pengembangan destinasi pariwisata sangatlah penting terhadap perkembangan aspek ekonomi lokal, lingkungan, serta sosial budaya masyarakat. Pada Tahun 2023, kontribusi Produk Domestik Bruto (PDB) Pariwisata mencapai 3,9% dengan penyerapan tenaga kerja pariwisata sebesar 24,41 juta orang dan tenaga kerja ekonomi kreatif sebesar 24,92 juta orang.

Kondisi ini menggambarkan bahwa pariwisata dan ekonomi kreatif merupakan sektor yang sangat potensial untuk mendukung pengembangan kesejahteraan masyarakat. Secara garis besar, terdapat tiga aspek yang perlu didukung, yaitu pengembangan atraksi, amenitas dan aksesibilitas di destinasi pariwisata yang akan meningkatkan kualitas daya tarik wisata dan mewujudkan kenyamanan wisatawan dalam berwisata, sehingga dapat menambah jumlah wisatawan, lama tinggal dan tingkat pengeluaran wisatawan (*spending*), sebagaimana yang telah kami rasakan bersama di DPSP Borobudur dan Penataan KSPN Dieng pada Tahun 2020-2024.

### **Isu Strategis Pengembangan Lokus Pariwisata**

Berdasarkan Rencana Strategis yang telah disusun dan hasil identifikasi terhadap kondisi eksisting, terdapat beberapa isu strategis utama terkait Pengembangan Destinasi Pariwisata di KSPN Borobudur-Yogyakarta-Prambanan, KSPN Dieng dan KSPN Karimunjawa, meliputi Perubahan iklim dan Mitigasi Bencana, Konektivitas dan Dukungan Infrastruktur Pariwisata, Kesiapan Sumber Daya Manusia (SDM) di sekitar destinasi pariwisata, serta Kemudahan Investasi. Selanjutnya, dalam pengembangan destinasi pariwisata, khususnya di 10 Destinasi Pariwisata Prioritas, terdapat beberapa isu strategis yang harus diatasi, seperti ketergantungan pada wisata alam; pengelolaan daya dukung lingkungan; dan peningkatan kualitas layanan. Se-

bagai contoh, di Bali muncul isu *overtourism*, sementara di destinasi seperti Labuan Bajo dan Raja Ampat, tantangan utama adalah menjaga keseimbangan antara pengembangan pariwisata dan pelestarian lingkungan.

Pendampingan pengelolaan destinasi dan peningkatan kapasitas SDM lokal juga menjadi fokus Rencana Strategis Kemenparekraf/Baparekraf. Pada saat kegiatan pendampingan ini juga diperoleh masukan-masukan mengenai isu terbaru yang sedang berkembang di masyarakat. Hal ini dilakukan untuk memperkuat kemampuan pengelola dalam mengelola arus wisatawan, menjaga kelestarian alam, dan mempromosikan pariwisata berbasis komunitas serta digital.

Selanjutnya, pengembangan lokus-lokus pariwisata tidak hanya difokuskan dari sisi pariwisata saja, namun juga dari sisi ekonomi kreatif yang salah satunya adalah melalui penguatan ekosistem ekonomi kreatif. Hal ini dilaksanakan oleh Kemenparekraf/ Baparekraf melalui Deputi Bidang Pengembangan Destinasi dan Infrastruktur yang salah satu tugas fungsinya adalah melaksanakan program Pengembangan Kabupaten/Kota Kreatif (KaTa Kreatif) Indonesia.

Sebagai bagian dari program ini adalah kegiatan Penilaian Mandiri Kabupaten/Kota Kreatif Indonesia (PMK3I) dimana kabupaten/kota dibantu untuk menemukan nilai subsektor ekonomi kreatif unggulan daerah sebagai dasar dan pertimbangan perancangan peta jalan pengembangan ekonomi kreatif daerah maupun pengembangan daerah secara garis besar. Saat ini dari 514 kabupaten/kota yang ada di Indonesia, sebanyak 83 kabupaten/kota sudah masuk dalam ekosistem KaTa Kreatif Indonesia dan 41 kabupaten/kota diantaranya telah ditetapkan sebagai Kabupaten/Kota Kreatif (KaTa Kreatif) Indonesia.



Beberapa kabupaten/kota yang sudah ditetapkan menjadi KaTa Kreatif Indonesia antara lain, Kota Makassar, Kabupaten Wonosobo, Kota Balikpapan, Kabupaten Kutai Kartanegara, Kota Yogyakarta, Kabupaten Bantul, Kabupaten Sleman, Kabupaten Gunung Kidul, dll. Sedangkan Kabupaten/Kota yang sudah PMK3I namun belum ditetapkan menjadi KaTa Kreatif Indonesia, diantaranya Kota Samarinda, Kabupaten Kulon Progo, dll.

#### **Kebijakan, Strategi, dan Program Pengembangan Pariwisata di Tiga Provinsi**

Kememparekraf/Baparekraf terus menjalin koordinasi dengan Kementerian/Lembaga lain seperti Kementerian PUPR, Kementerian Perhubungan, dan Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan untuk memastikan sinkronisasi program pembangunan infrastruktur dan pengelolaan destinasi pariwisata. Dalam forum seperti Rapat Koordinasi Perencanaan dan Penganggaran dan Musrenbangnas, kami memastikan bahwa program pengembangan destinasi pariwisata dapat berjalan selaras dengan dukungan infrastruktur dan pengelolaan lingkungan yang berkelanjutan.

Selain itu, berdasarkan Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2020-2024, DPSP Borobudur (Jawa Tengah dan DI Yogyakarta) termasuk dalam destinasi prioritas yang perlu didukung perkembangannya sesuai dengan tugas dan fungsi Kementerian Pariwisata dan Ekonomi Kreatif, terutama pengembangan atraksi, amenitas dan aksesibilitas. Deputi Bidang Pengembangan Destinasi dan Infrastruktur juga menyelenggarakan beberapa program unggulan untuk mendukung pengembangan pariwisata di berbagai provinsi di Indonesia, termasuk Provinsi Jawa Tengah, Provinsi Kalimantan Timur dan Provinsi Sulawesi Selatan, meliputi:

- a. Penyusunan Rencana Induk Destinasi Pariwisata Nasional (RIDPN) untuk KSPN Borobudur-Yogyakarta-Prambanan dskt.
- b. Pengembangan Desa Wisata, seperti Anugerah Desa Wisata Indonesia (ADWI), Sertifikasi Desa Wisata Berkelanjutan (Sertidewi), Kampanye Sadar Wisata (KSW), Sosialisasi Permenparekraf No. 9 Tahun 2021 tentang Pedoman Destinasi Pariwisata Berkelanjutan, Jejaring Desa Wisata (Jadesta) dan Beli Kreatif Desa Wisata.
- c. Penetapan Kabupaten/Kota Kreatif, yang diawali dengan Penilaian Mandiri Kabupaten/Kota Kreatif (PM-K3I) adalah kegiatan yang bertujuan untuk mengidentifikasi potensi ekosistem ekonomi kreatif pada kabupaten/kota secara *bottom-up*. Sampai dengan saat ini, telah terdapat 17 kabupaten/kota di Provinsi Jawa Tengah yang telah mengikuti PMK3I.

Kememparekraf/Baparekraf juga memiliki Badan Pelaksana Otorita Pariwisata (BPOP) di beberapa lokasi, seperti BPOP Danau Toba, BPOP Borobudur, dan BPOP Labuan Bajo Flores. Hal ini sebagai upaya untuk meningkatkan kualitas dan kuantitas atraksi dan amenitas di Kawasan Otoritatif. Kememparekraf/Baparekraf juga melakukan fasilitasi penyusunan Dokumen Desain, Strategi dan Rencana Aksi Pengembangan Desa Wisata Terpadu, Bimbingan Teknis Peningkatan Kapasitas SDM, Penguatan Jejaring dan Kemitraan, Pendampingan pengusulan Dana Alokasi Khusus (DAK) Fisik Pariwisata.

#### **Upaya Mensinergikan Program Antar Kementerian**

Upaya Kememparekraf/Baparekraf dalam mensinergikan program dalam 5 tahun ke depan dilakukan melalui beberapa langkah strategis yakni:

- Pemetaan prioritas pembangunan di Destinasi Priori-



**Infrastruktur pendukung KSPN Borobudur**

Sumber: Birkom PUPR



tas: Identifikasi dan pemetaan destinasi pariwisata yang menjadi prioritas pengembangan infrastruktur. Hal ini akan membantu fokus sumber daya dan anggaran secara efisien.

- Implementasi dan pelaksanaan Rencana Aksi yang tertuang dalam Rencana Induk Destinasi Pariwisata Nasional 2024-2044. Hingga saat ini sudah ada 6 Peraturan Presiden (Perpres) yang mengatur tentang Rencana Induk Pembangunan Destinasi Pariwisata Nasional (RIPDN) yaitu:

1. Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 84 Tahun 2021 Tentang Rencana Induk Destinasi Pariwisata Nasional Lombok-Gili Tramenra Tahun 2020-2044;
2. Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 16 Tahun 2024 Tentang Rencana Induk Destinasi Pariwisata Nasional Manado-Likupang Tahun 2023-2044;
3. Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2024 Tentang Rencana Induk Destinasi Pariwisata Nasional Bangka Belitung Tahun 2023-2044;
4. Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 87 Tahun 2024 Tentang Rencana Induk Destinasi Pariwisata Nasional Raja Ampat Tahun 2024-2044;
5. Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 88 Tahun 2024 Tentang Rencana Induk Destinasi Pariwisata Nasional Borobudur-Yogyakarta-Prambanan Tahun 2024 – 2044;
6. Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 89 Tahun 2024 Tentang Rencana Induk Destinasi Pariwisata Nasional Danau Toba Tahun 2024 – 2044.

- Koordinasi penyusunan rencana terintegrasi: Kementerian Pariwisata dan Ekonomi Kreatif senantiasa bekerja sama dan berkoordinasi dengan Kementerian PUPR, Kementerian Perhubungan, dan kementerian lain terkait untuk menyusun rencana pengembangan infrastruktur yang terintegrasi. Rencana ini harus mencakup semua aspek, mulai dari aksesibilitas, amenities hingga fasilitas pendukung, termasuk ekosistem dari parekraf yang terintegrasi.

- Monitoring dan Evaluasi: Membuat sistem monitoring dan evaluasi antar kementerian dan lembaga untuk memantau perkembangan proyek infrastruktur. Penilaian berkala akan membantu menyesuaikan program dengan kebutuhan dan tantangan yang muncul.

Dengan langkah-langkah ini, Kementerian Pariwisata dapat secara efektif mensinergikan program pengembangan infrastruktur destinasi pariwisata antar kementerian/lembaga, sehingga dapat meningkatkan daya tarik dan kenyamanan destinasi pariwisata dalam lima tahun ke depan.

#### **Hal-hal yang Perlu Diperhatikan Agar Dukungan Infrastruktur PUPR Bisa Memberikan Manfaat Optimal**

Dukungan infrastruktur fisik perlu diimbangi dengan dukungan non-fisik, guna mewujudkan keseimbangan antara dukungan infrastruktur pariwisata dan kapasitas SDM Pengelola. Beberapa hal yang perlu diperhatikan, seperti:

- Perencanaan yang terintegrasi: Perencanaan infrastruktur dengan mempertimbangkan rencana tata ruang wilayah dan kebutuhan pariwisata jangka panjang dan melibatkan berbagai pemangku kepentingan, termasuk masyarakat lokal, dalam proses perencanaan.
- Aksesibilitas: Dukungan berfokus pada pembangunan jalan, transportasi publik, dan aksesibilitas yang memadai ke destinasi wisata, juga memastikan rute transportasi aman dan nyaman bagi wisatawan serta masyarakat lokal.
- Fasilitas Pendukung yang berkualitas: Dukungan fasilitas amenities seperti toilet umum, tempat parkir, pusat informasi wisata, dan area istirahat yang layak. Hal ini guna meningkatkan kenyamanan wisatawan. Infrastruktur yang dibangun juga harus didukung dengan pengelolaan destinasi yang baik.
- *Sustainability* (Keberlanjutan): Infrastruktur yang dibangun ramah lingkungan dan tidak merusak ekosistem lokal dengan selalu mempertimbangkan dampak jangka panjang terhadap lingkungan.



- **Pemberdayaan Masyarakat:** Pelibatan masyarakat setempat dalam pembangunan dan pengelolaan infrastruktur, serta pelatihan dan pembukaan lapangan kerja agar masyarakat dapat merasakan langsung manfaat dari pariwisata.
- **Peningkatan kapasitas SDM:** Infrastruktur pariwisata harus dilengkapi dengan pelatihan bagi pelaku pariwisata di setiap destinasi agar layanan pariwisata di destinasi prioritas dapat terus meningkat dan memberikan pengalaman wisata yang berkualitas bagi pengunjung.

Seluruh langkah-langkah pengembangan tersebut harus dilaksanakan dengan kolaborasi pentahelix. Sesuai arahan Menparekraf/Kabaparekraf pembangunan sektor pariwisata dan ekonomi kreatif harus mengedepankan inovasi, adaptasi, dan kolaborasi. Kolaborasi pentahelix yang terdiri dari unsur pemerintah, masyarakat, akademisi, pelaku usaha, dan media menjadi penting dalam menjamin kebermanfaatan dan dampak yang lebih luas serta dalam merumuskan solusi yang tepat sasaran dan tepat guna dalam pengembangan pariwisata dan ekonomi kreatif yang berkelanjutan dan berkualitas. (\*\*)



**Candi Borobudur**  
Sumber: unsplash.com



**Bendungan Sidan, Bali**  
Sumber: Birkom PUPR



# RPIW Selaras dengan Prioritas Sektor Pertanian



Oleh

**Dr. Ir. I Ketut Kariyasa, M.Si.**

Kepala Biro Perencanaan, Kementerian Pertanian

**K**EMENTERIAN Pertanian memiliki pendekatan teknokratik infrastruktur untuk pengembangan lokus pertanian di kawasan pertanian Bone-Wajo-Sidrap-Pinrang di Sulsel dan Jateng sebagai lumbung padi terbesar kedua di Indonesia.

Berdasarkan visi-misi presiden terpilih yang telah diterjemahkan dalam RPJMN, maka pendekatan teknokratik yang digunakan sebagai dasar pembangunan pertanian ke depan adalah pertanian tidak lagi dilihat sebatas kegiatan untuk memproduksi bahan mentah, tetapi juga diarahkan untuk pada penciptaan nilai tambah dan hilirisasi yang terintegrasi.

Pendekatan ini diharapkan dapat mendorong pertumbuhan pusat-pusat industri pengolahan secara merata di Indonesia dan pada gilirannya dapat menciptakan pemerataan pembangunan pertanian. Aspek penting lainnya dari pendekatan ini adalah terciptanya pertumbuhan sentra-sentra produksi baru yang akan berperan memastikan kecukupan pangan di wilayahnya, menjamin stabilitas harga, dan pada gilirannya dapat menekan laju inflasi pangan, termasuk di sentra-sentra pangan di Sulsel dan Jateng.

Untuk memastikan terbangunnya kerangka fondasi yang dapat memaksimalkan peran sektor pertanian dalam transformasi ekonomi, diperlukan skenario yang komprehensif yang dituangkan dalam

kerangka strategis pembangunan pertanian. Sasaran utama yang ingin dicapai selama 2025–2029 adalah terciptanya Pertanian Maju Berkelanjutan dan Bermanfaat bagi Rakyat Indonesia. Sasaran tersebut dicapai melalui program: (a) Pertumbuhan skala dan jumlah usaha pertanian; (b) Kemandirian pangan asal pertanian; (c) Ketersediaan bahan baku bionergi; (d) Penciptaan nilai tambah dan daya saing produk pertanian; dan (e) Peningkatan kesehatan masyarakat dari penyakit hewan menular.

Kelima program tersebut dalam implementasinya didukung oleh enam kegiatan utama yang saling terkait, yaitu (a) transformasi petani; (b) pengembangan kawasan sentra produksi pangan dengan penerapan teknologi pertanian modern berkelanjutan; (c) fasilitasi penyediaan prasarana dan sarana pertanian; (d) peningkatan sistem kesehatan hewan; (e) pengawasan kepatuhan tata kelola pertanian berkelanjutan; dan (f) hilirisasi komoditas pertanian.

Keenam pendekatan tersebut (utamanya pengembangan kawasan sentra produksi pangan) membutuhkan dukungan infrastruktur dasar untuk berbudidaya tanaman, seperti lahan, jaringan irigasi dan tata air, bendungan, jalan usaha tani dan sarpras lainnya.

Ketujuh pembangunan pertanian dengan pendekatan kawasan diatur



**Lahan Pertanian Kalimantan**

Sumber: Birkom PUPR

berdasarkan Peraturan Menteri Pertanian Republik Indonesia Nomor 03 Tahun 2024 Tentang Pengembangan Kawasan Pertanian.

### **Strategi pengembangan lokus-lokus pertanian**

Penyusunan Renstra Kementerian Pertanian Menuju Lumbung Pangan Nasional ditujukan sebagai acuan Kementerian/ Lembaga dan Pemerintah Daerah di bidang pangan dan pertanian dalam merumuskan strategi, kebijakan, dan program Pembangunan Pangan Dan Pertanian Tahun 2025– 2029.

Tujuan pembangunan pertanian pada tahun 2025-2029 adalah: (1) mencapai kemandirian energi, pangan, dan mewujudkan Indonesia sebagai salah satu lumbung pangan dunia; (2) memenuhi kebutuhan pangan, pakan, dan energi secara berkelanjutan; (3) meningkatkan nilai tambah dan daya saing melalui hilirisasi hasil pertanian, dan (4) meningkatkan kesejahteraan petani.

Pembangunan pertanian dengan pendekatan kawasan yang diatur dalam Peraturan Menteri Pertanian Republik Indonesia Nomor 03 Tahun 2024 Tentang Pengembangan Kawasan Pertanian, yang selanjutnya pengembangan lokus tersebut disesuaikan dengan potensi komoditas yang ada dimasing-masing provinsi sesuai dengan Kepmentan 472 Tahun 2018 tentang Lokasi Kawasan Pertanian Nasional, dimana provinsi Sulsel, Jateng dan Kaltim sebagai kawasan padi nasional. Kawasan pertanian nasional tersebut dikembangkan untuk komoditas prioritas sub sektor tanaman pangan, hortikultura, perkebunan, dan peternakan sesuai

dengan arah dan kebijakan Kementerian Pertanian.

### **Kebijakan dan program Kementan di Jateng, Kaltim dan Sulsel**

Secara umum program pembangunan pertanian di ketiga lokasi tersebut dilakukan melalui: i) intensifikasi dan ekstensifikasi, ii) perbaikan jaringan irigasi, iii) pemenuhan benih/bibit unggul dan pupuk, iv) bantuan alsintan untuk pertanian modern, dan penguatan kelembagaan petani.

Kegiatan intensifikasi adalah strategi untuk meningkatkan produktivitas dan optimalisasi lahan sawah eksisting, melalui beberapa kegiatan sebagai berikut: a). Peningkatan indeks pertanaman (IP) padi yang didukung dengan mekanisasi prapanen dan panen (mempercepat olah tanah setelah panen) dan pompanisasi (jaminan ketersediaan air). b). Menjamin ketersediaan benih unggul bersertifikat 150 ribu ton yang meliputi 5 juta hektar dan pupuk yang mudah diakses petani melalui pengembangan



**Irigasi mendukung pertanian**

Sumber: Birkom PUPR



**Pasar Tempe Sengkang**

Sumber: Birkom PUPR

benih unggul. c). Pengendalian organisme pengganggu tanaman (OPT) d). Penggunaan alsintan panen dan pascapanen modern untuk mengurangi kehilangan hasil dan meningkatkan rendemen menuju transformasi pertanian tradisional ke modern.

Strategi, program dan kebijakan pembangunan pertanian di Jateng, Sulsel dan Kaltim dilakukan oleh masing-masing eselon I Kementan, seperti Ditjen Tanaman Pangan, Ditjen Hortikultura, Ditjen PKH, Ditjen Perkebunan, Ditjen PSP dan Eselon I lainnya. Secara umum program tersebut meliputi:

- 1) Optimalisasi peningkatan indeks pertanaman padi, 2) Pengembangan padi, 3) Pengembangan jagung, kedelai dan pangan lokal, 4) Pengembangan sistem perbenihan, 5) pengendalian organisme pengganggu tanaman dan penanganan dampak perubahan iklim, dan 5) Alsintan pengolahan dan pascapanen.

Total anggaran APBN tahun 2024 di Jateng sebesar Rp 509,690 milyar, di Sulsel sebesar Rp 425,222 milyar. Provinsi Jawa Tengah berdasarkan Kepmentan 472 Tahun 2018 tentang Lokasi Kawasan Pertanian Nasional dengan potensi pengembangan komoditas: Tanaman Pangan (padi, jagung, kedelai, ubi kayu); hortikultura (cabai, bawang merah, bawang putih, jeruk, pisang, mangga, manggis, durian); perkebunan (kelapa, tebu, kopi, teh

dan peternakan (sapi potong, babi, ayam buras).

Provinsi Kalimantan Timur serdasarkan Kepmentan 472 Tahun 2018 tentang Lokasi Kawasan Pertanian Nasional dengan potensi pengembangan komoditas: Tanaman Pangan (padi, jagung); hortikultura (cabai, bawang merah, jeruk, pisang); perkebunan (kelapa sawit, karet, kakao, lada) dan peternakan (sapi potong, sapi perah, domba dan itik).

Provinsi Sulawesi Selatan serdasarkan Kepmentan 472 Tahun 2018 tentang Lokasi Kawasan Pertanian Nasional dengan potensi pengembangan komoditas: Tanaman Pangan (padi, jagung, kedelai, ubi kayu); hortikultura (cabai, bawang merah, bawang putih, pisang, manga, manggis, durian); perkebunan (tebu, kakao, kopi, lada, pala, cengkeh) dan peternakan (sapi potong, kerbau, sapi perah dan ayam buras).

#### **Program Kementan lima tahun kedepan**

Dalam penyusunan program dan kebijakan dengan pendekatan pengembangan kawasan pertanian. Strategi yang digunakan untuk memastikan keberlanjutan program tersebut dapat berjalan adalah dengan membuat gugus tugas di setiap lokus. Gugus tugas tersebut terdiri dari penjab dari eselon I dan anggotanya dari eselon II lingkup Kementan. Gugus tugas tersebut bertugas melakukan pendampingan dan turun langsung ke lokasi kegiatan,

memonitor dan melaporkan capaian kegiatan yang dilakukan daerah setiap hari kepada Menteri Pertanian.

Selain itu akan dilakukan *refocussing* dan dukungan anggaran yang cukup untuk mendukung kegiatan pada lokus-lokus tersebut utamanya terkait dengan optimasi lahan, ketersediaan benih dan pupuk, dukungan alsintan pra dan pasca panen, serta dukungan kelembagaan usaha tani.

### **Dukungan infrastruktur PUPR**

Air merupakan kebutuhan vital dalam usaha budidaya pertanian, untuk itu perlu adanya harmonisasi dan sinergi dalam penyediaan sumber-sumber air untuk pertanian.

Hal yang perlu diperhatikan agar dukungan infrastruktur PUPR dapat bermanfaat mendukung ketahanan pangan adalah : 1) Lokasi infrastruktur berada pada lokasi sentra/kawasan pengembangan pangan, 2) Adanya kelembagaan petani yang memanfaatkan infrastruktur tersebut terkait bagaimana pengelolaan dan keberlanjutannya, dan 3) Anggaran operasionalisasi dan *maintenance* sarana tersebut.

Perlu koordinasi dengan Kementerian PUPR terkait identifikasi saluran tersier pembangunan baru (kewenangan PUPR) dan saluran tersier eksisting yang bisa direhab/ditingkatkan fungsinya (Kementerian Pertanian bisa ikut melakukan rehabilitasi/peningkatan fungsi), sehingga infrastruktur yang dibangun oleh PUPR sejalan dengan lokasi-lokasi pengembangan tanaman pangan utama sehingga dapat langsung dimanfaatkan.

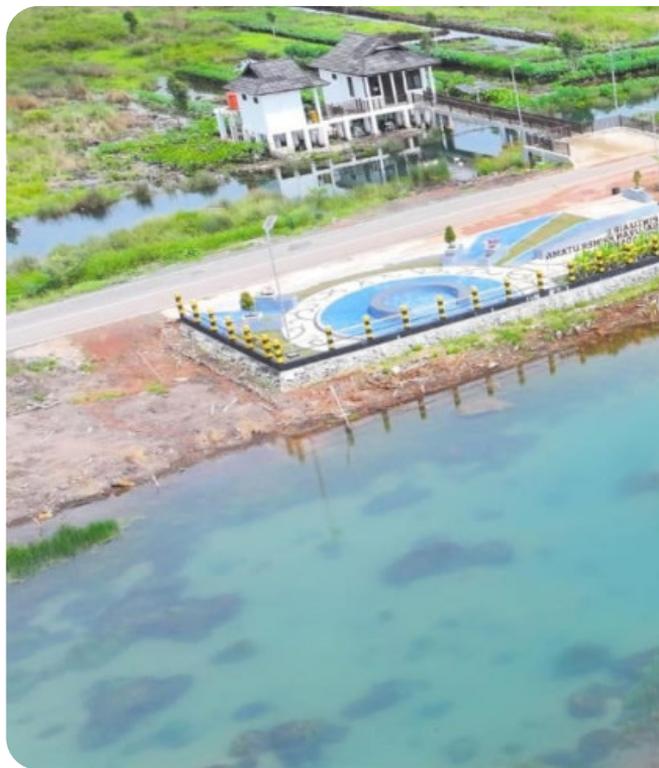
Sebagai contoh untuk optimalisasi pemanfaatan bendungan baru melalui Kegiatan Rehabilitasi Jaringan Irigasi Tersier pada saluran tersier eksisting dalam rangkaian jaringan irigasi bendungan baru.

Terkait dengan pemanfaatan bendungan, saat ini pemanfaatan bendungan untuk pertanian dilaksanakan pada bendungan baru dengan status jaringan primer dan sekundernya telah terbangun, yaitu pada 12 bendungan baru dari 61 bendungan baru yang dibangun Kementerian PUPR, dengan luas layanan ± 108.469 Ha.

### **Program dan lokus prioritas Kementan**

Sektor pertanian yang telah terbukti sebagai “bantalan” ekonomi saat terjadi krisis, mempunyai kedudukan yang teramat vital dan fatal. Vital karena sektor pertanian sebagai penyedia bahan pangan untuk memenuhi kebutuhan dasar manusia; dan fatal apabila penyediaannya defisit lantas dapat dijadikan alat oleh kekuatan politik, baik yang sedang berkuasa maupun yang di luar kekuasaan saat ini. Selain sebagai penyedia bahan pangan, sektor pertanian juga mempunyai peran strategis sebagai sumber bahan baku industri, sumber penerimaan devisa, dan penyedia lapangan kerja.

Untuk mendukung pertumbuhan ekonomi nasional sebesar 6 persen per tahun selama kurun waktu 2025-2029, maka sektor pertanian minimal harus tumbuh



sebesar 4,81 persen per tahun; dan fokus pada lima program utama, yaitu: a). Program Swasembada Pangan Nasional b). Pengembangan Komoditas Ekspor Strategis c). Peningkatan Produksi Susu untuk Mendukung Program Makan Bergizi d). Program Pekarangan Pangan Bergizi dan e). Program Mandiri Energi B-50.

Kegiatan yang akan dilakukan untuk mewujudkan ketahanan pangan, adalah: 1) optimalisasi lahan rawa; 2) pompanisasi lahan tadah hujan; 3) cetak sawah swakelola; 4) pertanian modern; 5) dukungan program makan siang bergizi gratis; 6) penguatan penyuluh pertanian; dan 7) hilirisasi komoditas pertanian.

Guna meningkatkan nilai tambah dan daya saing produk pertanian Indonesia, baik di pasar domestik maupun global, pembangunan pertanian ke depan. Hilirisasi akan mendorong industrialisasi berbasis sumber daya lokal sehingga akan tercipta peningkatan nilai tambah, lapangan pekerjaan, dan efek pengganda lainnya. Selama ini sektor pertanian ternyata mampu menggerakkan sektor ekonomi hulu (penyedia *input*) maupun hilir (sebagai *input* antara).

Lokus pengembangan sentra produksi pangan adalah cetak sawah di Kalteng, Sumsel, Kalbar, Kaltim dan Papua Selatan. Program cetak sawah 3 juta hektar akan dilakukan selama 3 tahun, dimana pada tahun pertama akan dilakukan seluas 1 juta hektar di provinsi Papua Selatan, Kalsel, Kalteng, dan Sumsel.



### Keselarasan program RPIW dan Kementan

Konteks pembangunan pertanian yang notabene berlokasi diperdesaan fokus pada tiga aspek : ketersediaan infrastruktur dasar, kualitas SDM dan pemanfaatan inovasi teknologi. Pemenuhan pada 3 aspek dasar tersebut akan berdampak pada peningkatan produktivitas tenaga kerja perdesaan, pengurangan senjang desa-kota, pengurangan kemiskinan dan laju urbanisasi, serta mendorong pertumbuhan ekonomi daerah.

Upaya yang dilakukan Kementan untuk meningkatkan produksi pertanian adalah melalui program intensifikasi, ekstensifikasi, pengendalian alih fungsi lahan, dukungan kebijakan dan pengembangan sarana prasarana pertanian seperti lahan usaha tani, jalan usaha tani, jaringan irigasi, benih dan pupuk yang beberapa terkait dengan program di PUPR.

Sampai saat ini ada beberapa program infrastruktur PUPR belum selaras dengan program di Kementan. Hal ini disebabkan karena :

- 1) Pembangunan beberapa infrastruktur seperti bendungan belum disertai pembangunan saluran pendukung ke lahan seperti irigasi primer, sekunder dan tersiernya, sehingga upaya peningkatan produksi pangan peningkatan IP menjadi terkendala.
- 2) Saat musim kemarau debit air bendungan turun sehingga tidak dapat digunakan oleh petani pada saat musim tanam

- 3) Minimnya anggaran/kegiatan pemeliharaan sarpras irigasi dan jalan usaha tani
- 4) Adanya persaingan pemanfaatan sarpras antar sektor pertanian dengan sektor lainnya seperti perhubungan, perikanan dan lainnya, sehingga pemanfaatan infrastruktur irigasi menjadi tidak optimal.

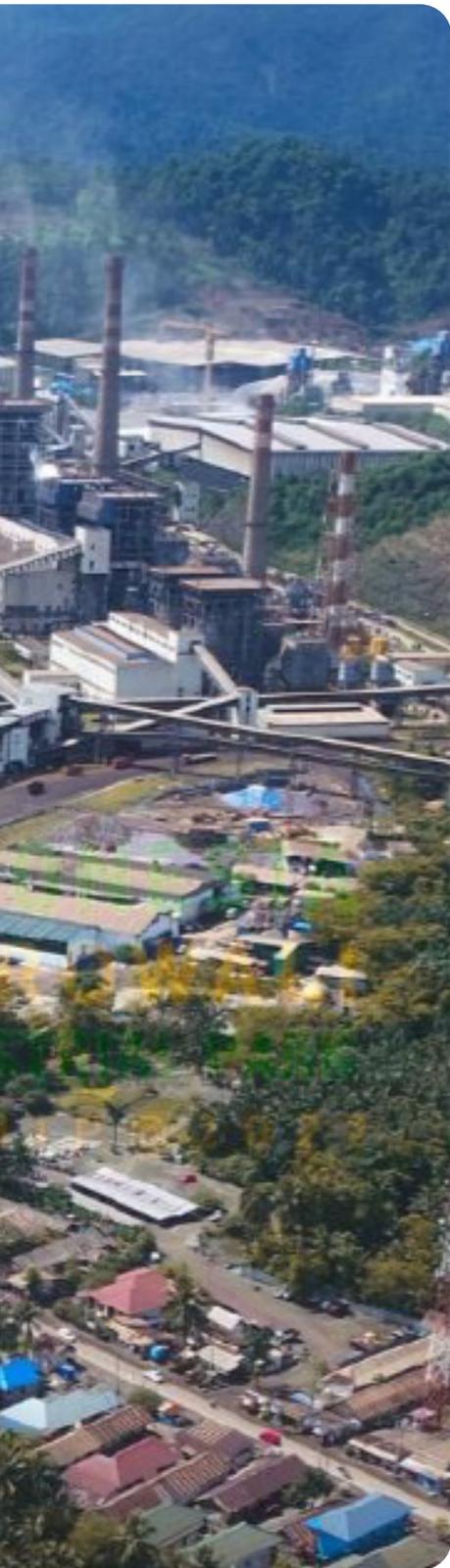
Beberapa saran dan tindak lanjut :

- 1) Perlu koordinasi dengan Kementerian PUPR terkait identifikasi saluran tersier pembangunan baru (kewenangan PUPR) dan saluran tersier eksisting yang bisa direhab/ditingkatkan fungsinya (Kementerian Pertanian bisa ikut melakukan rehabilitasi/ peningkatan fungsi);
- 2) Optimalisasi pemanfaatan bendungan baru melalui Kegiatan Rehabilitasi Jaringan Irigasi Tersier pada saluran tersier eksisting dalam rangkaian jaringan irigasi bendungan baru.
- 3) Kegiatan irigasi pertanian berupa pengembangan jaringan irigasi di tingkat tersier namun perlu audit bersama antara Kementerian PUPR dan Kementerian Pertanian untuk identifikasi data irigasi (kondisi saluran irigasi primer, sekunder dan tersier).
- 4) Koordinasi meliputi: percepatan pemanfaatan bendungan baru, peningkatan fungsi saluran tersier dan penetapan CPCL yang bersinggungan antara program PUPR dan Kementan. (\*\*)



**Kawasan Industri Morowali**

Sumber: IMIP



# Mengakselerasi Pertumbuhan Ekonomi Melalui Pembangunan Kawasan Industri



Oleh

**Eko S.A. Cahyanto**

Plt. Direktur Jenderal Ketahanan, Perwilayahan, dan Akses Industri Internasional  
Kementerian Perindustrian

**S**EKTOR industri terus menjadi andalan perekonomian Indonesia, memberikan kontribusi terbesar terhadap pertumbuhan ekonomi nasional. Untuk menjaga dan meningkatkan kinerja sektor ini, salah satu strategi utama yang dilakukan adalah melalui pengembangan wilayah industri, termasuk pembangunan Kawasan Industri (KI).

Sesuai Undang-Undang Nomor 3 Tahun 2014 tentang Perindustrian, kegiatan industri diwajibkan berlokasi di kawasan industri. Hal ini menjadikan kawasan industri sebagai solusi strategis untuk menarik investasi, meningkatkan daya saing, dan mendorong pertumbuhan ekonomi. Keberhasilan konsep ini dapat dilihat di daerah seperti Morowali, Konawe, dan Halmahera Tengah, di mana kontribusi sektor industri melonjak pesat setelah berdirinya kawasan industri.

Karena peran pentingnya, pemerintah telah menetapkan 52 Kawasan Industri Prioritas untuk periode 2019–2024. Kawasan-kawasan ini termasuk dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) dan Proyek Strategis Nasional (PSN). Penetapannya didasarkan pada Rencana Induk Pembangunan Industri Nasional (RIPIN) dengan

fokus pada pengembangan wilayah berbasis potensi sumber daya dan infrastruktur.

Pengembangan kawasan industri difokuskan pada Wilayah Pusat Pertumbuhan Industri (WPPI), yaitu wilayah dengan konektivitas tinggi dan infrastruktur kuat yang dirancang untuk memperkuat hubungan ekonomi regional. Saat ini terdapat 22 WPPI, dan pemerintah berencana menambah tujuh wilayah baru berdasarkan perkembangan industri di tiap daerah.

Kawasan di Pulau Jawa difokuskan pada industri berbasis teknologi tinggi, padat karya, dan hemat air. Contoh suksesnya adalah Kawasan Industri Terpadu (KIT) Batang di Jawa Tengah yang telah terisi penuh untuk tahap pertama seluas 450 hektare. Dukungan infrastruktur seperti pelabuhan masih dibutuhkan untuk menarik lebih banyak investor.

Di Kendal, kawasan industri telah berkembang menjadi Kawasan Ekonomi Khusus (KEK), dengan tingkat okupansi mencapai 80% pada tahap pertama seluas 1.000 hektare. Pengembangan tahap selanjutnya masih membutuhkan infrastruktur pendukung untuk menghadapi lonjakan tenaga kerja.

Sementara itu, Kawasan Industri di luar Pulau Jawa diarahkan untuk



**PT Indonesia Weda Bay Industrial Park**  
Sumber: iwip.co.id

pengembangan industri berbasis hilirisasi sumber daya alam dan menciptakan pusat ekonomi baru. Di Kalimantan Timur, Kawasan Industri Buluminung dan Kariangau diarahkan untuk mendukung pembangunan Ibu Kota Nusantara (IKN). Walaupun belum masuk dalam RPJMN atau PSN, kawasan ini memiliki potensi besar dengan rencana pengembangan industri kimia, energi rendah karbon, dan logistik.

Di Sulawesi Selatan, fokus pengembangan diarahkan pada industri logam, dengan Kawasan Industri Bantaeng menjadi salah satu Proyek Strategis Nasional. Kawasan ini memerlukan dukungan infrastruktur logistik agar dapat berkembang lebih cepat dan terhubung dengan wilayah lain.

Tantangan pengembangan kawasan industri meliputi isu pertanahan, tata ruang, infrastruktur, energi, lingkungan, hingga tata kelola. Untuk mengatasinya, Kementerian Perindustrian terus berkoordinasi dengan kementerian/ lembaga terkait, termasuk Kementerian PUPR, melalui forum dan musyawarah perencanaan pembangunan.

Kami optimis, dengan sinergi dan dukungan yang solid dari semua pihak, pembangunan kawasan industri dapat berjalan optimal dan menjadi motor penggerak pertumbuhan ekonomi di seluruh Indonesia. (\*\*)



**Bendungan Sepaku Semoi, Kalimantan Timur**  
Sumber: Kompu BPIW

## RPIW Sebagai Acuan Pemrograman Infrastruktur Sumber Daya Air



Oleh  
**Ir. Birendrajana, M.T.**  
Direktur Sistem dan Strategi Pengelolaan  
Sumber Daya Air

**K**AWASAN yang menjadi prioritas penanganan hingga tahun 2034 di Provinsi Jawa Tengah adalah Metropolitan Kedungsepur, PKN Gilacap, dan PKN Surakarta. Isu strategis yang mengemuka adalah Kota Semarang dan Kabupaten Demak memiliki risiko tertinggi karena keduanya merupakan muara DAS besar di Kedungsepur. Sama halnya dengan sistem sungai Semarang

Barat dan sistem sungai Dolok Penggaron yang berpotensi rob dan *land subsidence*. Beberapa rencana aksi yang diusulkan dalam RPIW adalah pembangunan Bendungan Jragung, pembangunan *intake* dan transmisi Bendungan Jragung di Kabupaten Demak, pembangunan Bendungan Bodri di Kabupaten Kendal, serta pengendalian banjir.

Rencana aksi yang diusulkan dalam RPIW Provinsi Jawa Tengah telah sejalan dengan apa yang sedang dilakukan oleh Direktorat Jenderal Sumber Daya Air (DJSDA) saat ini. Pertama, pembangunan Bendungan Jragung, saat ini masih berprogres, ditargetkan selesai TA 2025. Bendungan ini merupakan salah satu dari target 61 bendungan dan juga merupakan salah satu Proyek Strategis Nasional berdasarkan Peraturan Menteri Koordinator Bidang Perekonomian Nomor 7 tahun 2023.

Kedua, terkait pembangunan *intake* dan transmisi air baku dari Bendungan Jragung merupakan salah satu yang menjadi perhatian kami, sejalan dengan arahan OPOR Bapak Menteri PUPR. Jadi semua bendungan yang dibangun akan dilanjutkan dengan program pemanfaatannya, baik untuk irigasi, maupun untuk penyediaan air baku. Program penyediaan air baku Bendungan Jragung direncanakan pada tahun 2027 dengan *output* air baku 1 m<sup>3</sup>/dt.

Yang terakhir, untuk pembangunan Bendungan Bodri merupakan salah satu dari target 11 bendungan baru pada periode 2020-2024. Pelaksanaannya diusulkan dengan skema Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU). Hal ini sudah dikoordinasikan dengan Direktorat Jenderal Pembiayaan Infrastruktur (DJPI) sejak tahun 2021. Saat ini progresnya sedang dalam persiapan untuk penyiapan dokumen FBC (*Final Business Case*) oleh DJPI Dengan kapasitas tampung sekitar 41,82 juta m<sup>3</sup>, Bendungan Bodri nantinya diharapkan dapat mengairi irigasi seluas 8.861

Hektar, menyediakan air baku sebesar 500 liter/detik, dan mengendalikan banjir sebesar ±6,5 m<sup>3</sup>/detik.

Sementara itu, Provinsi Kalimantan Timur juga memiliki isu strategis yang perlu ditangani terkait ketersediaan air, karena provinsi ini berada dalam status melampaui daya dukung air. Pengelolaan sumber daya air di Provinsi Kalimantan Timur memang dihadapkan pada tantangan tidak hanya dalam hal penyediaan air baku, juga dihadapkan pada isu perubahan tata guna lahan (banyaknya bekas area tambang yang belum tereklamasi dengan optimal, pembukaan hutan untuk lahan secara liar), sehingga jika tidak segera ditangani dapat mengakibatkan banjir di hilir serta meningkatkan potensi erosi dan sedimentasi di badan air.

Dengan ditetapkannya sebagian wilayah Penajam Paser Utara (PPU) sebagai wilayah Ibu Kota Nusantara (IKN), dokumen pola pengelolaan SDA WS Mahakam juga mengalami penyesuaian, salah satunya dalam hal perhitungan upaya penyediaan air baku, selain untuk IKN sendiri, juga untuk Kabupaten PPU, Kota Balikpapan, dan kawasan penyangga IKN.

Untuk IKN sendiri, Direktorat Jenderal SDA sudah membangun Bendungan Sepaku Semoi yang berpotensi melayani air baku sebesar 2000 liter/detik dan *intake* Sungai Sepaku dengan kapasitas 3000 liter/detik. Dalam jangka panjang, pemenuhan air baku untuk IKN dapat dipenuhi dengan membangun Bendungan Batu Lepek dan Bendungan Selamayu.

Sementara untuk penyediaan air baku di Penajam Paser Utara dan Kota Balikpapan, rencananya akan dilakukan dengan memanfaatkan air Sungai Mahakam. Pada TA 2024 ini kami sedang melaksanakan Studi Kelayakan dan *Basic Design* Pembangunan *Intake* Mahakam. Berda-



sarkan informasi dari Pemerintah Kota Balikpapan, akan ada SPAM Regional Balikpapan yang dilaksanakan dengan skema KPBU dan mengintegrasikan sistem tersebut dengan sistem penyediaan air bakunya. Seperti yang diketahui Kota Balikpapan saat ini mengalami krisis air bersih.

Untuk kawasan-kawasan penyangganya, mungkin perlu didefinisikan dan didelineasi terlebih dahulu yang termasuk kawasan penyangga mana-mana saja. Pada prinsipnya kami mendukung pengembangan wilayah dari sisi penyediaan infrastruktur dasarnya, namun juga kami perlu diberikan arah kebijakan pengembangan wilayah-wilayah tersebut akan seperti apa.

Selain itu dari sisi kepariwisataan terutama yang berstatus Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN), Direktorat Jenderal SDA juga turut memberikan dukungan infrastruktur yang terdapat di Provinsi Sulawesi Selatan. Beberapa rencana aksi yang diusulkan dalam RPIW atas isu strategis di Sulawesi Selatan diantaranya membangun bendungan untuk penyediaan kebutuhan air baku serta membantu pengaman pantai untuk kawasan wisata yang berisiko abrasi.

Dukungan Direktorat Jenderal SDA untuk pengembangan KSPN biasanya difokuskan pada penyediaan air baku, pengendalian banjir, dan pengaman pantai dari abrasi pada beberapa KSPN yang memiliki lokasi destinasi berupa pantai. Salah satu bentuk dukungan infrastruktur SDA adalah penyediaan air baku untuk daerah Toraja telah pernah kami lakukan melalui peningkatan dan rehabilitasi Jaringan Air Baku Malillin Kab. Tana Toraja, dengan kapasitas 120 liter/detik.

Untuk KSPN Takabonerate penyediaan airnya masih dalam skala kecil, belum untuk menunjang sebagai kawasan wisata. Ini akan menjadi masukan pemrograman

kami ke depan. Sementara untuk Kota Makassar, saat ini sudah terlayani, antara lain melalui Bendungan Bili-Bili sebanyak 2 m<sup>3</sup>/detik. Ke depannya, jika Bendungan Jene-lata selesai, maka salah satu lingkup layanannya adalah Kota Makassar. Untuk pengamanan pantai di Makassar direncanakan secara bertahap sepanjang 1,5 km, dan ini mungkin kami juga harus sinkronkan lagi lokasinya dengan yang dimaksud pada dokumen RPIW.

Secara garis besar Rencana Aksi yang diusulkan dalam RPIW menjadi tantangan tersendiri bagi DJSDA, karena kita tahu RPIW merupakan hasil dari Konreg dan Musrenbangnas yang merupakan hasil pembahasan dengan banyak pihak dan disepakati saat itu, di mana belum ada *constraint* (batasan nilai-red) dalam hal anggaran atau pagu. Nah, menjadi menarik pada saat pagu atau anggaran yang disediakan dari Kementerian PPN/Bappenas dan Kementerian Keuangan, tidak mencukupi, kami perlu melakukan penyesuaian.

Penyesuaian tentunya dilakukan dengan menentukan prioritas, karena selain mengakomodir RPIW, hasil Konreg, hasil Musrenbangnas, dll, seringkali ada beberapa direktif atau arahan baru yang tidak atau belum masuk ke dalam rencana pemrograman sebelumnya. Ada lagi beberapa program yang berlanjut dari tahun sebelumnya atau merupakan kontrak tahun jamak, sehingga merupakan anggaran yang mengikat.

Untuk mengawal agar arahan program RPIW dapat terimplementasi dengan optimal, ada beberapa hal yang kami lakukan, seperti:

- RPIW menjadi referensi pemrograman tahunan dan jangka menengah (Renstra). Muatan RPIW kami masukkan ke dalam sistem *e-programming* Direktorat Jenderal SDA



- RPIW kami sampaikan ke Direktorat Teknis dan BBWS/BWS terkait, untuk menjadi salah satu acuan pemrograman di bidang masing-masing.
- Pada penyusunan program tahunan dan kebutuhan anggarannya, dilakukan sinkronisasi program RPIW dengan *database* program Ditjen SDA. Dari sinkronisasi tersebut, disusun program-program RPIW yang selaras dengan *database* program Ditjen SDA untuk kemudian menjadi daftar kebutuhan anggaran pada tahun perencanaan.

Mengingat setiap direktorat jenderal mempunyai arahan kebijakan sesuai dengan sektor masing-masing, maka perlu kolaborasi dengan direktorat jenderal lain di Kementerian PUPR. Kolaborasi ini juga merupakan tantangan tersendiri, contohnya dalam hal integrasi program penyediaan air baku dengan program air bersih misalnya. Tiap tahun sudah dilakukan sinkronisasi antara kedua direktorat jenderal untuk membahas kebutuhan, kesiapan, dan menyepakati lokasi prioritas yang akan diprogramkan pada tahun perencanaan.

Permasalahan muncul pada saat pagu yang dialokasikan tidak sesuai dengan rencana, sehingga harus dilakukan penentuan prioritas. Pada penentuan prioritas ini seringkali menjadi mengubah hasil sinkronisasi yang sudah disepakati. Memang kolaborasi dan integrasi pemrograman antar-sektor ke depan perlu untuk ditingkatkan. BPIW sebagai koordinator program mungkin dapat memfasilitasi hal-hal seperti ini, termasuk juga dibutuhkan kolaborasi dan integrasi dengan Kementerian lainnya.

Kami menyambut baik adanya RPIW sebagai pepadu pemrograman antara 4 (empat) Unit Organisasi teknis di Kementerian PUPR. Sesuai dengan harapan Bapak Menteri PUPR bahwa infrastruktur yang dibangun harus bermanfaat untuk masyarakat. Dengan keterpaduan pemrograman, maka harapan Bapak Menteri tersebut akan lebih efektif tercapai, semua dipadukan dalam kerangka pembangunan wilayah.

Besar harapan kami agar RPIW dapat menjadi acuan integrasi program di

Kementerian PUPR, sehingga infrastruktur yang dibangun dapat memberikan manfaat yang optimal, tidak hanya kepada masyarakat tetapi juga memberikan dampak signifikan terhadap pengembangan wilayah.

Untuk itu, ke depan BPIW diharapkan dapat merevisi kembali program-program yang menjadi rencana aksi RPIW, dengan mempertimbangkan:

- Kewenangan pengelolaan. Apabila integrasi ternyata melibatkan program yang bukan menjadi kewenangan pengelolaan, maka perlu dipertimbangkan terkait diskresinya.
- Isu kekinian, terutama terkait program-program yang erat kaitannya dengan sektor non-PUPR, seperti pengembangan KEK, Kawasan Industri (KI), *food estate* yang tahapannya mempengaruhi tahapan penyediaan infrastruktur oleh PUPR. Misalnya penyediaan air baku untuk Kawasan Industri (KI), namun ternyata dari sektor perindustrian sendiri tidak memiliki *timeline* yang jelas. Akibatnya infrastruktur yang sudah dibangun berpotensi untuk mangkrak, atau pemanfaatannya lama sehingga infrastruktur yang dibangun sudah rusak/mengalami penurunan fungsi.
- Kebermanfaatan program untuk pengembangan wilayah atau kawasan yang diprioritaskan. Untuk itu, perlu dikaji dan ditinjau kembali bahwa program yang dimaksud tidak dapat meningkatkan perekonomian wilayah tersebut. Program yang merupakan masukan Pemerintah Daerah atau pihak terkait lainnya juga perlu direvisi signifikansinya.
- Kawasan yang menjadi prioritas. Pada RTRW memang sudah ditetapkan kawasan-kawasan strategis nasional, namun mungkin ada baiknya jika dalam kerangka pembangunan 10 tahun RPIW misalnya dipilih beberapa kawasan dalam jumlah tidak terlalu banyak, untuk menjadi *pilot project* integrasi program Kementerian PUPR.
- Integrasi program dengan sektor non-PUPR, seperti sektor pertanian, perhubungan dan transportasi, kesehatan, pendidikan, dll. (\*\*)





# Sinergi Rencana Umum dan RPIW: Pentahapan Pelaksanaan Program



Oleh

**Reiza Setiawan, S.T., M.Sc.**

Direktur Sistem dan Strategi Penyelenggaraan Jalan dan Jembatan

Direktorat Jenderal Bina Marga

**I**NFRASTRUKTUR jalan memiliki peranan penting dalam menghubungkan antar wilayah serta mendorong pertumbuhan ekonomi dan pelayanan dasar masyarakat. Selain itu, infrastruktur jalan merupakan urat nadi perekonomian karena menjadi elemen kunci dalam pembangunan dan pengembangan ekonomi. Saat ini panjang jalan nasional di Indonesia telah mencapai 50.064 km, yang terdiri atas 47.603 km jalan nasional non tol dan 2.460 km jalan nasional tol dengan *road density* sebesar 2,49 km/100 km<sup>2</sup>. Jumlah penduduk negara Indonesia telah mencapai lebih dari 270 juta jiwa, sehingga untuk menunjang *demand* tersebut diperlukan jaringan jalan yang mampu mengakomodasi volume lalu lintas yang besar dan mendukung distribusi barang serta mobilitas penduduk. Dalam rangka meningkatkan kinerja pelayanan jalan nasional, maka disusun Rencana Umum Jaringan Jalan Nasional (Rencum) untuk periode 20 tahun melalui Keputusan Menteri PUPR Nomor 367/KPTS/M/2023 yang diterbitkan pada tanggal 17 Maret 2023. Terbitnya Rencum tersebut juga diikuti dengan diterbitkannya dokumen Rencana Pengembangan Infrastruktur Wilayah (RPIW) melalui Keputusan Menteri PUPR Nomor 817 Tahun 2024,

untuk periode 10 tahun. Dalam dua dokumen tersebut terdapat arah kebijakan penyelenggaraan jalan untuk seluruh provinsi di Indonesia yang saling bersinergi, misalnya pengembangan jaringan jalan di Provinsi Jawa Tengah dan Sulawesi Selatan untuk mendukung sektor industri, penguatan konektivitas dan logistik nasional serta keselamatan jalan.

Industri manufaktur di Jawa Tengah merupakan penyumbang PDRB sektor industri nasional terbesar ke-3 di Indonesia, sehingga perlu adanya optimalisasi kawasan industri agar mampu menjadi penggerak perekonomian Provinsi Jawa Tengah serta daerah di sekitarnya. Beberapa Kawasan Industri di Jawa Tengah yang saat ini tengah dikembangkan antara lain KIT Batang, KEK Kendal, KI Brebes, KI Seafer, dan kawasan industri lainnya untuk mendukung pertumbuhan ekonomi, menciptakan lapangan pekerjaan, serta memperkuat daya saing Indonesia di kancah global. Setiap kawasan ini memiliki tujuan spesifik yang berhubungan dengan pengembangan industri, infrastruktur, dan konektivitas yang lebih baik. Dalam rangka mendukung kawasan-kawasan industri tersebut, RPIW merekomendasikan beberapa rencana aksi seperti penguatan konektivitas dan sistem





logistik kawasan industri seperti pembangunan *harbour toll* Semarang-Demak dan Jalan Tol Pejagan-Cilacap untuk mendukung KI Cilacap.

Sejalan dengan rekomendasi RPIW tersebut, KI dan KEK juga merupakan kawasan prioritas yang menjadi fokus perhatian Ditjen Bina Marga sebagaimana tertuang dalam Rencum. Dalam hal ini, KEK Kendal telah terakses langsung oleh jalan nasional non tol yaitu ruas JIn. Lingkar Kaliwungu (Kendal) dan KIT Batang telah diakses langsung oleh koridor Tol Semarang – Batang, dimana telah terdapat *interchange* sebagai akses langsung menuju kawasan. Bahkan, pada tahun 2020 – 2024 Direktorat Jenderal Bina Marga telah memberikan dukungan pada KIT Batang berupa pembangunan jalan di dalam kawasan. Dalam 5 (lima) tahun kedepan, prioritas pembangunan untuk akses kawasan strategis seperti KI, KEK, dan KSPN masih mengacu pada Rencum dan RPJM Nasional 2025 – 2029 yang saat ini sudah rilis rancangan awalnya.

Sinergi antara Rencum dengan RPIW juga ditunjukkan dalam perencanaan pentahapan pelaksanaan program terkait penguatan konektivitas dan sistem logistik kawasan industri, yaitu pembangunan jalan tol Semarang – Demak dan Pejagan – Cilacap. Jalan Tol Semarang – Demak Seksi 2 (Sayung – Demak) telah beroperasi 100% sedangkan untuk Seksi 1 (Kaligawe – Sayung) masih dalam proses konstruksi (progres konstruksi per Oktober 2024: Seksi IA 33,19%; Seksi IB 10,70%; dan Seksi IC 11, 13%) dan ditargetkan akan selesai pada Q3 2026 – Q2 2027. Pembangunan Jalan Tol Pejagan – Cilacap telah masuk ke dalam Rencum dengan indikasi pelaksanaan pada periode 2025 – 2029, demikian pula dalam dokumen RPIW, jalan tol ini juga direkomendasikan untuk dibangun pada periode

yang sama dengan Rencum. Namun, pembangunan Jalan Tol Pejagan – Cilacap belum menjadi prioritas program TA 2025 – 2029 karena saat ini masih fokus pada penyelesaian pembangunan Jalan Tol Trans Sumatera dan Jalan Tol Trans Jawa yang belum terbangun pada periode 2020-2024. Selain melalui pembangunan jalan tol, dukungan DJBM juga ditunjukkan melalui rencana pembangunan jalan nasional non tol yaitu ruas Brebes – Tegal (Akses KI Brebes) pada tahun 2025-2034, namun masih menunggu kepastian terkait rencana operasional atau *masterplan* KI Brebes nantinya.

Beralih ke Provinsi Sulawesi Selatan, yang merupakan pintu gerbang Kawasan Timur Indonesia, memiliki 2 DPN, 2 KSPN, dan 8 KPPN yang sangat potensial untuk dikembangkan sebagai destinasi wisata domestik dan internasional. Sejalan dengan rekomendasi RPIW untuk Provinsi Sulawesi Selatan, DJBM telah melakukan pelaksanaan program pembangunan dan preservasi jalan nasional di Provinsi Sulawesi Selatan. Salah satunya pembangunan jalan ruas Rantepao-Bua yang ditujukan untuk meningkatkan aksesibilitas dan keselamatan jalan karena jaringan jalan nasional eksisting poros Palopo-Rantepao terdapat segmen yang berada di daerah tebing dengan kondisi geometrik jalan melalui banyak tikungan, lebar belum standar, nilai R kecil (<20 m), kecuraman tinggi, kelandaian besar (>10%), dan berada pada lintasan rawan longsor. Oleh karena itu, pada tahun 2021 DJBM melalui pendampingan dari *Engineering Services Project* (ESP) (Loan ADB) untuk mencari jaringan jalan alternatif yaitu dengan memanfaatkan ruas jalan Rantepao-Bua. Saat ini Pembangunan jalan ruas Rantepao-Bua sepanjang 65 km telah tercantum dalam Rencum dengan indikasi penanganannya di



**Tol layang Pettarani, Makasar**  
Sumber: Birkom PUPR



**longsor di Kota Palopo**  
Sumber: bisnis.com

2020-2029. Adapun di tahun 2023, DJBM telah menangani sepanjang 7 km dengan anggaran Rp 34,7 M melalui pendanaan Inpres Jalan Daerah.

Selanjutnya, selain pembangunan jalan, upaya untuk meningkatkan kemantapan jalan dan keselamatan jalan juga diwujudkan dengan kegiatan preservasi jalan. Sebagai contoh, pada ruas Batas Kota Palopo-Batas Kota Ran-

tepao terdapat banyak titik longsor. Untuk penanganan longsor tersebut, DJBM telah menganggarkan sebesar Rp 9 M di tahun 2023 melalui Paket Preservasi Jalan dan Jembatan Bts. Kab. Enrekang Makale - Rantepao Bts. Kota Palopo, sebesar Rp 12 M di tahun 2024 melalui Paket Preservasi Jalan dan Jembatan Bts. Kab. Enrekang Makale - Rantepao - Bts. Kota Palopo dan Makale - Seseng - Bts. Sulbar, selanjutnya akan dianggarkan sebesar Rp 16 M di tahun 2025 untuk Paket Penanganan Longsor Makale - Seseng - Bts. Sulbar Dan Rantepao – Palopo.

Jadi dapat disimpulkan, program RPIW di Provinsi Jawa Tengah dan Sulawesi Selatan saat ini sudah sangat sejalan dengan perencanaan di DJBM baik dari sisi pemrograman maupun prioritasasi program berbasis kewilayahan. Program-program yang tercantum dalam RPIW akan dilaksanakan oleh DJBM sesuai dengan kewenangan, ketersediaan anggaran dan *timeline* Rencum.

DJBM juga melakukan kolaborasi dengan Kementerian/Lembaga dan Pemerintah Daerah untuk mengimplementasikan rencana aksi RPIW yaitu Kementerian PPN/Bappenas, Kementerian Perhubungan, Kementerian ATR/BPN, Kemenko Bidang Perekonomian, Kemenko Bidang Infrastruktur dan Pengembangan Wilayah, Pemerintah Daerah dan *stakeholder* terkait lainnya. Kolaborasi dan koordinasi dilakukan sejak penyusunan rencana aksi dan selanjutnya melalui rapat-rapat koordinasi antar sektor terkait implementasi rencana aksi tersebut. Masing-masing sektor diharapkan untuk tetap bekerja dan bertanggung jawab atas kewenangannya masing-masing.



Dalam pentahapan kegiatan pembangunan jalan nasional, DJBM mengacu pada Kepmen PUPR No. 367/KPTS/M/2023 tentang Rencana Umum Jaringan Jalan Nasional Tahun 2020 – 2040. Pentahapan tersebut dikuatkan oleh RPIW yang diinisiasi oleh BPIW sebagai acuan perencanaan infrastruktur PU berbasis kewilayahan yang berlaku 10 (sepuluh) tahun. Untuk program pembangunan dan preservasi jalan dan jembatan yang pentahapan pelaksanaannya sudah sesuai antara Rencum dan RPIW maka dapat diteruskan pada Rencana Kerja Tahunan. Namun demikian, untuk program yang belum sesuai pentahapan pelaksanaannya antara Rencum dan RPIW maka dilaksanakan pembahasan lebih lanjut pada forum Rakorbangwil (Rapat Koordinasi Pembangunan Kewilayahan) yang dilaksanakan setiap tahun oleh BPIW.

Dengan adanya RPIW, BPIW sebagai 'core' perencanaan infrastruktur PUPR diharapkan dapat menjembatani koordinasi dan kolaborasi antar unit organisasi, K/L, sektor swasta, dan Masyarakat sehingga implementasi dapat dilaksanakan dengan optimal untuk menjaga pembangunan infrastruktur sejalan dengan pengembangan wilayah yang direncanakan. Pelaksanaan rencana pembangunan yang ada di RPIW tentu saja harus sesuai dengan kaidah pelaksanaan dan kewenangan yang ditentukan dalam Undang-undang. (\*\*)



**Tol di Makassar**  
Sumber: ekonomi.bisnis.com







# Program Ditjen Cipta Karya Memperhatikan Arahan RPIW



Oleh

**Pandu Gunadi Atmosukarto, S.T., MUM.**

Direktur Sistem dan Strategi Penyelenggaraan  
Infrastruktur Permukiman Ditjen Cipta Karya

**P**EMBANGUNAN infrastruktur permukiman yang diselenggarakan Ditjen Cipta Karya turut mendukung berbagai program prioritas nasional, termasuk di bidang pariwisata. Pengembangan Destinasi Prioritas Pariwisata merupakan salah satu program prioritas Ditjen Cipta Karya yang memerlukan keterlibatan seluruh pihak dari berbagai sektor untuk bersama mendukung pengembangan kawasan tersebut.

Dalam Rencana Pengembangan Infrastruktur Wilayah (RPIW) Provinsi Kalimantan Timur yang disusun BPIW, terdapat destinasi pariwisata yang diusulkan untuk menjadi kawasan prioritas pengembangan infrastruktur wilayah, yaitu Kepulauan Derawan-Berau yang terkenal memiliki keindahan alam yang istimewa. Oleh karena itu, salah satu kegiatan yang diusulkan dalam rencana aksi pada RPIW Kalimantan Timur adalah penataan kawasan permukiman destinasi wisata di Pulau Derawan dan Pulau Maratua.

Kepulauan Derawan-Berau ini akan menjadi bagian dari Kawasan Pengembangan 11 Destinasi Pariwisata Prioritas yang diusulkan BPIW sebagai salah satu *Major Project* Kementerian PU 2025-2029. Dengan demikian, sudah seharusnya pengembangan kawasan ini akan menjadi prioritas seluruh unit organisasi di Kementerian PUPR, termasuk Ditjen Cipta Karya.

***Pengembangan Kawasan Pariwisata merupakan salah satu kawasan strategis yang menjadi prioritas program di Ditjen Cipta Karya, yang memerlukan keterlibatan seluruh pihak dari berbagai sektor untuk bersama mendukung pengembangan kawasan tersebut.***



Pengembangan Kawasan Kepulauan Derawan-Berau perlu direncanakan dengan baik, termasuk memastikan tahapan pelaksanaan pengembangan yang dibutuhkan. Untuk infrastruktur permukiman, perlu disiapkan Rencana Pembangunan Infrastruktur Permukiman (RPIP) sehingga dapat diidentifikasi rincian kebutuhan infrastruktur permukiman dan prioritas pembangunannya.

Dalam penyusunan RPIP ini, berbagai infrastruktur permukiman yang ada dalam matriks rencana aksi RPIW akan dikaji kembali sesuai kondisi dan kebutuhan ke depan secara lebih terinci, seperti peningkatan SPAM Kabupaten/Kota Berau, Sistem Pengelolaan Air Limbah Domestik Terpusat Skala Permukiman, dan Penataan Kawasan Permukiman di Destinasi Wisata yang mendukung potensi pariwisata Derawan-Berau.

Tidak hanya sektor pariwisata, penanganan kumuh juga menjadi perhatian dari Ditjen Cipta Karya. Pasalnya, kondisi kawasan perkotaan di Indonesia saat ini menunjukkan adanya arus urbanisasi yang terus berlanjut dalam bentuk migrasi penduduk desa ke kota maupun dalam bentuk perluasan kawasan perkotaan (*sprawling*). Hal itu perlu diantisipasi agar tidak menimbulkan kawasan permukiman kumuh baru.

Terkait permukiman kumuh ini, Ditjen Cipta Karya pada 2025-2029

terus melaksanakan program penanganan permukiman kumuh yang difokuskan pada permukiman kumuh yang memiliki tingkat kekumuhan berat, serta yang menjadi kewenangan pemerintah pusat (luas > 15 ha, sesuai UU No. 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah).

Ke depan, prioritas penanganan permukiman kumuh ini juga akan diarahkan pada kawasan prioritas yang tercantum dalam usulan Major Project Kementerian PU 2025-2029 (Kota Metropolitan, IKN dan Penyangga IKN, Kawasan Industri, KSPN) dan 10 Kota Prioritas *Integrated City Planning*.

Sementara itu, berdasarkan hasil pendataan kawasan



Kunjungan IKN 2024

Sumber: Dokumen Penulis



permukiman kumuh tahun 2024, di wilayah Kabupaten Sragen tidak terdapat kawasan permukiman kumuh kategori berat yang berada dalam kewenangan Pemerintah Pusat. Meskipun demikian, Ditjen Cipta Karya selalu berkoordinasi dan melakukan pembinaan kepada pemerintah daerah melalui Balai PPW di provinsi, termasuk dalam upaya peningkatan kualitas permukiman yang menjadi kewenangan pemerintah daerah.

Program dari Ditjen Cipta Karya juga memperhatikan arahan program RPIW. Mengenai hal ini Ditjen Cipta Karya bersama BPIW sedang dalam proses penyusunan rancangan awal Rencana Strategis Kementerian PU tahun 2025-2029, termasuk lokasi untuk setiap *output* pembangunan infrastruktur prioritas di 5 tahun mendatang.

Dalam penyusunan rancangan awal Rencana Strategis Kementerian PU tahun 2025-2029 itu, salah satu acuan dalam mengidentifikasi Lokasi Rincian *Output* (LRO) tersebut dengan mempertimbangkan indikasi lokasi yang termuat dalam Rencana Aksi dokumen RPIW, selain tentunya juga arahan RPJMN 2025-2029 dan lokasi prioritas sesuai kondisi infrastruktur permukiman di setiap daerah.

Dengan adanya perincian LRO dalam Renstra, maka dapat dilakukan prioritas program dalam pemrograman dan penganggaran tahunan dengan mendorong pemerintah daerah terkait kesiapan *readiness criteria* seperti kesiapan lahan, dokumen DED dan RAB, kesediaan menerima aset dan mengelola serta mengoperasikan infrastruktur terbangun.

Untuk mengoptimalkan implementasi dokumen RPIW, perlu dilakukan *reviu* atau evaluasi secara berkala

***Program dari Ditjen Cipta Karya juga memperhatikan arahan program RPIW. Mengenai hal ini Ditjen Cipta Karya bersama BPIW sedang dalam proses penyusunan rancangan awal Rencana Strategis Kementerian PUPR tahun 2025-2029, termasuk lokasi untuk setiap output pembangunan infrastruktur prioritas di 5 tahun mendatang.***

terhadap pelaksanaan rencana aksi pada dokumen RPIW, khususnya dengan mempertimbangkan perkembangan kebijakan dan strategi pembangunan nasional dan daerah yang termuat dalam RPJPN 2025-2045, RPJMN 2025-2029, dan Renstra Kementerian PUPR 2025-2029.

Dengan demikian, hasil evaluasi ini diharapkan dapat digunakan untuk mempertajam kembali rencana aksi dalam dokumen RPIW sehingga dapat tetap relevan dengan kebijakan pembangunan nasional dan daerah.

Kemudian, dalam melaksanakan kebijakan dan program pembangunan infrastruktur permukiman, Ditjen Cipta Karya terus berkoordinasi dengan unit organisasi di lingkungan Kementerian PUPR, khususnya melalui sinkronisasi dan sinergi perencanaan pembangunan in-

frastruktur permukiman dan pembagian kewenangan, antara lain pelayanan air minum dan sanitasi, serta peningkatan kualitas kawasan permukiman dan pengembangan berbagai kawasan strategis.

Terkait penyediaan air minum, koordinasi dengan Ditjen SDA dilakukan untuk memastikan ketersediaan air baku untuk selanjutnya dibangun unit produksi dan jaringan distribusi utama oleh Ditjen Cipta Karya hingga sambungan rumah oleh pemerintah daerah. Untuk pengelolaan air limbah domestik dan persampahan, koordinasi dengan Ditjen SDA juga diperlukan untuk meminimalkan pengaruhnya terhadap kualitas sumber air baku.

Selain itu, koordinasi dengan Ditjen Perumahan dan Ditjen SDA dalam peningkatan kualitas kawasan permukiman dan keandalan bangunan juga terus dilakukan, khususnya terkait perbaikan unit hunian warga dan sistem drainase yang mampu mencegah terjadinya genangan banjir.

Dalam pelaksanaan kolaborasi antar unit organisasi ini tentunya masih ada beberapa tantangan yang dihadapi, seperti sinkronisasi kebijakan dan prioritas program yang menyebabkan pelaksanaan program belum optimal. Peran RPIW dan adanya rencana aksi keterpaduan program dalam dokumen RPIW sangat penting, yang diharapkan dapat menjadi acuan bersama seluruh sektor sehingga implementasi program pembangunan infrastruktur dapat berjalan secara lebih efektif.

Disisi lain, kualitas perencanaan pembangunan infrastruktur ke depan agar meningkat, diharapkan implementasi dokumen RPIW ini dapat didukung dengan pengem-

banan sistem informasi perencanaan untuk memantau secara *real-time*. Sistem ini akan memfasilitasi evaluasi, penyesuaian strategi dan prioritas berdasarkan perkembangan kebijakan nasional dan daerah yang akurat dan mutakhir. Implementasi rencana aksi dalam RPIW juga dapat dipantau semua unit organisasi, sehingga dapat memberikan masukan yang konstruktif.

Untuk jangka pendek, rencana aksi RPIW perlu mempertimbangkan penyesuaian kebijakan dan nomenklatur kegiatan yang akan ditetapkan dalam dokumen Rencana Strategis Kementerian PUPR 2025-2029, termasuk untuk program di Ditjen Cipta Karya.

Dengan demikian, Ditjen Cipta Karya berharap agar keberadaan dokumen RPIW, khususnya rencana aksi pembangunan infrastruktur permukiman, dapat selalu relevan dengan kondisi yang ada dan mampu menjawab kebutuhan pembangunan infrastruktur permukiman sehingga secara efektif mampu meningkatkan kesejahteraan dan kualitas hidup seluruh masyarakat.

**Keberadaan dokumen RPIW, khususnya rencana aksi pembangunan infrastruktur permukiman, diharapkan dapat selalu relevan dengan kondisi yang ada dan mampu menjawab kebutuhan pembangunan infrastruktur permukiman, sehingga secara efektif mampu meningkatkan kesejahteraan dan kualitas hidup seluruh masyarakat.**



Kunjungan IKN 2024  
Sumber: Dokumen Penulis

# SUKSESKAN SMAP HAPUS SUAP DENGAN MANTAP!



## MARI BERSAMA MENSUKSESKAN PENERAPAN SMAP DI BPIW DENGAN:

01

Memahami dan mematuhi kebijakan, prosedur dan informasi anti penyuapan yang tersedia di Buku Informasi SMAP



02

Melaporkan setiap indikasi tindakan penyuapan melalui mekanisme pelaporan yang tersedia :

✉ upg\_kementerian@pu.go.id ☎ 081316900022

🌐 <https://gol.itjen.pu.go.id/>

03

Menjunjung tinggi nilai-nilai integritas dan profesionalisme dalam bekerja

**LAWAN PENYUAPAN, WUJUDKAN INSAN BPIW  
YANG BERSIH DAN BERINTEGRITAS !**



**Kawasan Miskin Ekstrem Belawan Bahari**  
Sumber: Kompu BPIW



# RPIW Diharapkan Dapat Menjadi Rujukan Program Perumahan



Oleh

**Ir. Edward Abdurrahman, M.Sc.**

Direktur Sistem dan Strategi Penyelenggaraan Perumahan Ditjen Perumahan

**P**ROVINSI Kalimantan Timur memiliki potensi pariwisata unggulan di Derawan Berau, beberapa rencana aksi yang diusulkan dalam RPIW salah satunya adalah peningkatan kualitas rumah tidak layak huni di destinasi wisata. Direktur Sistem dan Strategi Penyelenggaraan Perumahan Direktorat Jenderal Perumahan, Ir. Edward Abdurrahman, M.Sc. menjelaskan peningkatan kualitas Rumah Tidak Layak Huni (RTLH) di destinasi wisata Derawan Berau perlu dilihat terlebih dahulu urgensi kebutuhannya.

BIW perlu mengkaji apakah nantinya penghuni RTLH ini mayoritas merupakan masyarakat yang kurang mampu atau memang akan diberdayakan menjadi hunian bagi para wisatawan yang berkunjung. Diperlukan dukungan data kunjungan wisatawan untuk memastikan program yang tepat dalam penanganan Rumah Tidak Layak Huni di lokasi destinasi wisata Derawan Berau.

Rencana Aksi Pembangunan Infrastruktur PUPR pada sektor pariwisata, yang terdapat pada RPIW Kalimantan Timur adalah Peningkatan Kualitas Rumah Tidak Layak Huni di Pulau Derawan. Secara spesifik, Ditjen Perumahan masih memiliki keterbatasan analisis data terkait penanganan RTLH di Pulau Derawan ini, harapannya data yang terdapat atau diusulkan dalam RPIW

bisa disinkronkan dengan program Ditjen Perumahan.

Perlu dipastikan terlebih dahulu program yang tepat dalam penanganan Rumah Tidak Layak Huni di Pulau Derawan ini. Program harus sesuai dengan kebermanfaatannya, apabila untuk perbaikan rumah mungkin akan lebih tepat ditangani dengan Program Bantuan Stimulan Perumahan Swadaya (BSPS), sedangkan jika untuk meningkatkan potensi pariwisata, bisa lebih tepat dengan pembangunan Sarana Hunian Pariwisata (Sarhunta).

Begitupun terkait rencana aksi yang terdapat pada RPIW Provinsi Sulawesi Selatan penanganan RTLH di sekitar Kawasan Industri, khususnya KI Bantaeng, Provinsi Sulawesi Selatan. Penyediaan akses rumah layak huni di lokasi Kawasan Industri perlu dilihat kewenangan siapa yang membangunnya. Penyediaan rumah layak huni di dalam kawasan industri bukan kewenangan dari Kementerian PUPR dalam hal ini Ditjen Perumahan. Kementerian PUPR tidak dapat berinvestasi di atas lahan yang bukan milik negara, dalam hal ini lahan yang dikelola oleh pihak swasta, kecuali ada payung hukum bahwa pengelola lahan adalah sebuah konsorsium. Contohnya lahan yang dikelola oleh konsorsium dimana Kementerian PUPR bisa terlibat adalah pembangunan Rumah Susun Pekerja Kawasan Industri Terpadu (KIT) Batang di Jawa Tengah.

Pada program percepatan pemenuhan layanan dasar perkotaan dan pemugaran kawasan kumuh Pusat Kegiatan Nasional (PKN) di Provinsi Jawa Tengah. Tingginya jumlah penduduk di Kawasan Metropolitan mengakibatkan berubahnya fungsi lahan hijau menjadi kawasan permukiman yang memiliki kecenderungan menjadi kawasan kumuh, terkait penanganan kawasan kumuh, Ditjen Perumahan melakukan pembangunan Rumah Susun. Untuk pemugaran Kawasan kumuh telah dilakukan di PKN Metropolitan Kedungsepur dan Surakarta.

Untuk itu, menjadi penting bahwa Rencana Aksi yang diusulkan dalam RPIW perlu lebih detail dalam *collecting* data utamanya berdasarkan yang disampaikan oleh Pemerintah Daerah. Setiap Pemerintah Daerah memiliki aplikasi tersendiri dalam *collecting* data, yang dapat mempermudah kinerja Pemerintah Pusat dalam mengidentifikasi, misalnya *backlog* rumah di Provinsi Jawa Tengah.

Direktorat Jenderal Perumahan turut berkolaborasi dalam hal infrastruktur PUPR, contoh kolaborasi dengan unit organisasi lain di Kementerian PUPR adalah dengan

Ditjen Cipta Karya dan BPIW, yaitu program Penanganan Kemiskinan Ekstrem (PKE) di Belawan, Medan, Sumatera Utara. Pada lokasi tersebut terdapat Kawasan Kumuh yang juga rawan terkena dampak banjir Rob. *Masterplan* Penataan Kawasan Belawan disusun oleh Ditjen Cipta Karya namun *integrator* perencanaannya adalah BPIW, terutama dalam mengintegrasikan program Sektor Cipta Karya dan Perumahan.

Harapannya, data-data yang disajikan dalam RPIW harus lebih diperdalam dan perlu sinkronisasi secara berkala dengan data yang dimiliki oleh Pemerintah Daerah. Terutama penambahan lampiran data kepastian alokasi anggaran, hal tersebut perlu dilakukan dengan intensif dan efektif antara Pemerintah Daerah dengan BPIW. Agar kedepannya, RPIW dapat menyajikan data yang komprehensif dan benar-benar menjadi rujukan bagi semua Bina Program di Unit Organisasi Kementerian PUPR, Kementerian/Lembaga lain dan Pemerintah Daerah. (\*\*)



Survey Penanganan Kemiskinan Ekstrem di Palembang, Sumatera Selatan

Sumber: Dokumen Penulis

# Evaluasi Manfaat Infrastruktur Kementerian PUPR: Sebuah Upaya Perbaikan Berkelanjutan



Oleh

**Yenni Nur 'Aini, S.E., M.T., M.Sc. & Yani Yuliani, S.T., M.T.**

Perencana Ahli Madya dan Perencana Ahli Muda  
Bidang Kepatuhan Intern, Pusat Pengembangan  
Infrastruktur Wilayah Nasional, BPIW

## **Urgensi Infrastruktur dalam Pembangunan Nasional**

Infrastruktur merupakan fondasi vital bagi pertumbuhan ekonomi dan pembangunan kehidupan sebuah negara. Infrastruktur berperan penting dalam mendukung aktivitas penduduk yang berkolerasi dengan ekonomi, sosial, budaya, dan lain-lain. Pembangunan infrastruktur tentunya berpengaruh secara signifikan terhadap sektor-sektor perekonomian seperti pertanian, industri, dan pariwisata yang akan berkembang dengan lebih optimal dengan dukungan infrastruktur. Infrastruktur yang dibangun secara sinergis akan meningkatkan daya saing suatu negara melalui aksesibilitas, efisiensi distribusi barang dan jasa, serta konektivitas antarwilayah yang memacu pertumbuhan ekonomi dan peningkatan kualitas



hidup masyarakatnya. Bagaimana tidak? Infrastruktur air baku, jalan, air bersih, sanitasi, dan perumahan merupakan elemen-elemen dasar yang mempengaruhi kualitas hidup masyarakat secara nyata bila infrastruktur tersebut berfungsi optimal dan dirasakan manfaatnya oleh masyarakat. Lalu kemudian, bagaimana dengan infrastruktur PUPR yang telah dibangun, apakah telah sesuai dengan tujuannya, membawa manfaat bagi masyarakat dan wilayah sekitar?

Berbeda dengan evaluasi terhadap infrastruktur PUPR yang rutin dilakukan, Evaluasi Manfaat Infrastruktur PUPR terbangun yang dilakukan oleh BPIW adalah untuk memastikan keberfungsian dan kebermanfaatannya infrastruktur PUPR tersebut melalui beberapa tahapan. Tahap pertama dilakukan pengumpulan data rencana teknis berupa dokumen *Feasibility Study* (FS), Rencana Induk, atau rencana teknis lainnya yang menunjukkan kebermanfaatannya dari infrastruktur yang direncanakan. Dokumen-dokumen rencana tersebut menjadi salah satu pedoman dalam melihat realisasi di lapangan. Kemudian, dilakukan survei lapangan dengan mengobservasi keseluruhan sistem infrastruktur secara fisik melalui beberapa parameter kesesuaian seperti lokasi, waktu, biaya, volume, area layanan/manfaat, serta perubahan yang terjadi sebelum dan sesudah adanya infrastruktur PUPR terhadap kondisi masyarakat dan wilayah sekitar. Yang menjadi poin penting adalah kegiatan evaluasi manfaat ini tidak

bertujuan mencari kesalahan perencanaan maupun pelaksanaan suatu program/proyek, namun lebih untuk mengidentifikasi keberfungsian dan kebermanfaatannya infrastruktur PUPR sebagai masukan program OPOR (Optimalisasi, Pemeliharaan, Operasi, dan Rehabilitasi) pada tahun ini maupun yang akan datang.

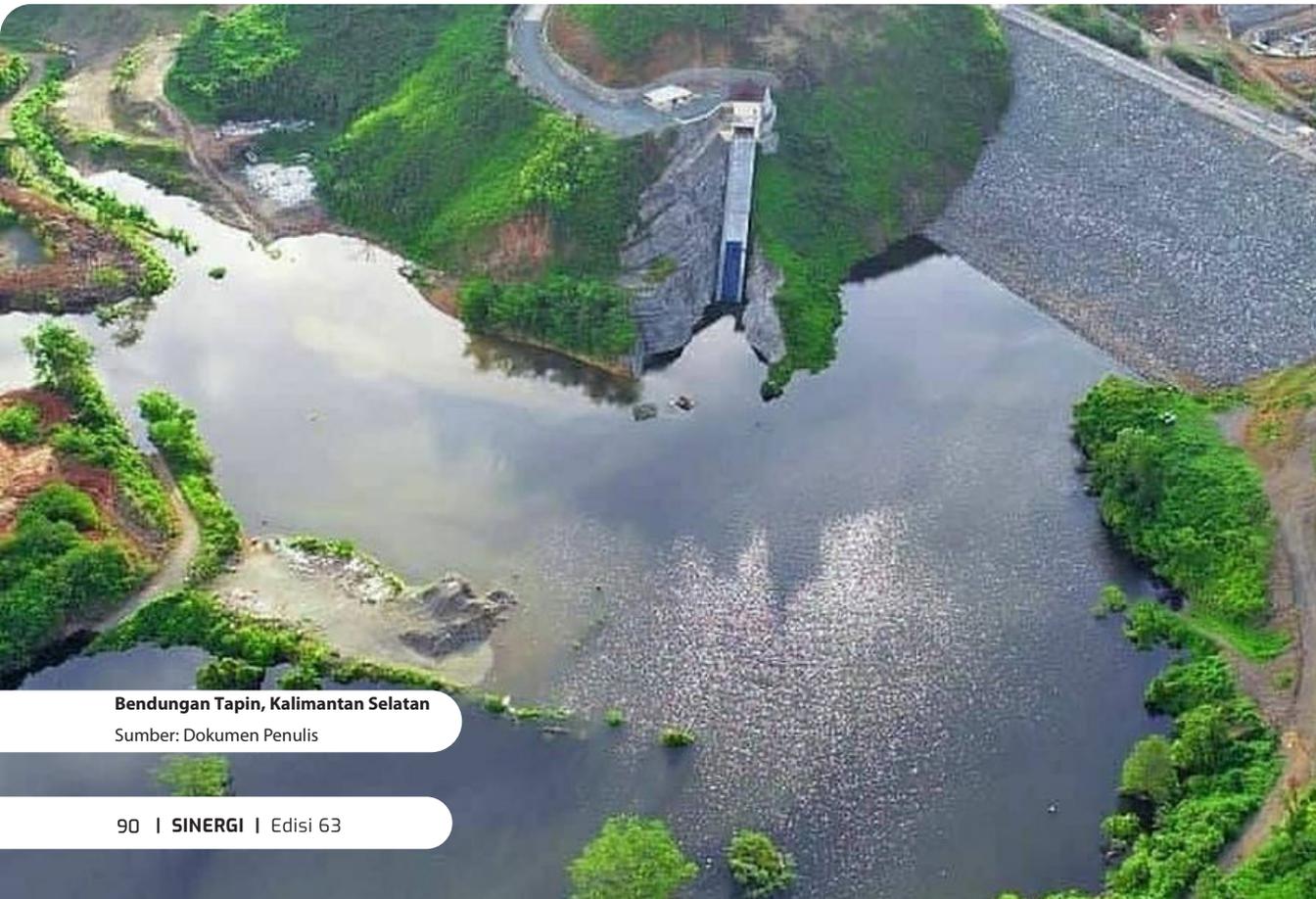
#### **Kegiatan Evaluasi Manfaat Infrastruktur PUPR**

BPIW telah 2 tahun berturut-turut melakukan kegiatan evaluasi manfaat infrastruktur PUPR, yaitu pada tahun 2023 dan 2024. Di tahun 2023, objek infrastruktur yang disurvei sebanyak 169 infrastruktur PUPR di seluruh provinsi. Sedangkan pada tahun 2024, evaluasi manfaat infrastruktur PUPR dilakukan terhadap 73 objek infrastruktur PUPR yang tersebar di 20 provinsi. Selain infrastruktur PUPR secara umum, infrastruktur PUPR yang merupakan Proyek Strategis Nasional (PSN) juga termasuk yang dievaluasi keberfungsian dan kebermanfaatannya.

Beberapa *showcase* evaluasi manfaat infrastruktur PUPR berikut setidaknya memberi gambaran umum keberfungsian dan kebermanfaatannya infrastruktur PUPR.

#### **Bendungan Tapin, Kalimantan Selatan**

Bendungan Tapin di Kalimantan Selatan merupakan upaya mewujudkan ketahanan pangan dan air nasional dengan luas wilayah mencapai 2.174,95 km<sup>2</sup> dengan target luasan irigasi 5.472 ha. Bendungan ini mempunyai kapasitas tampung sebesar 50,26 juta m<sup>3</sup> sesuai dengan yang direncanakan, sehingga target area manfaat terpenuhi dan



**Bendungan Tapin, Kalimantan Selatan**

Sumber: Dokumen Penulis

meningkatkan indeks pertanaman dari 1,5 menjadi 2.

Selain sebagai penyedia air baku, Bendungan Tapin juga berfungsi sebagai pereduksi banjir yang terjadi di kawasan sekitarnya, khususnya di Kota Rantau, Ibu Kota Kab. Tapin. Bendungan ini mempunyai potensi wisata yang dapat dikembangkan sebagai destinasi pariwisata agar mendorong perekonomian wilayah tersebut. Selain itu, Bendungan Tapin juga berpotensi sebagai pembangkit listrik namun belum terutilisasi.

### **Terowongan Air Nanjung, Jawa Barat**

Terowongan Air Nanjung berlokasi di hulu Sungai Citarum, tepatnya di Kel. Lagadar, Kec. Margaasih, Kab. Bandung, Jawa Barat. Fungsi dibangunnya terowongan ini untuk memperlancar aliran Sungai Citarum ke hilir sehingga mereduksi banjir di kawasan Bandung Selatan yang sebelumnya kerap terjadi. Luasan banjir yang dapat tereduksi dari adanya terowongan ini mencapai 700



**Terowongan Air Nanjung, Jawa Barat**  
Sumber: Dokumen Penulis



ha, dengan penurunan debit banjir sebesar 44,28 m<sup>3</sup>/det. Manfaat nyata dari terowongan ini dirasakan oleh 14.000 KK yang terbebas dari banjir di kawasan tersebut.

### **SPAM Semarang Barat, Jawa Tengah**

SPAM Semarang Barat dibangun di Kecamatan Semarang Barat, Kota Semarang, Jawa Tengah yang memanfaatkan sumber air dari Waduk Jatibarang dengan kapasitas *intake* terpasang sebesar 1.050 l/det sesuai dengan yang direncanakan. Untuk pembangunan unit pengolahan air bersih telah mencapai kapasitas produksi 624,29 l/det dan akan dituntaskan hingga mencapai target 1000 l/det pada akhir tahun 2024.

Pembangunan SPAM ini berhasil mencapai tujuan utama yaitu meningkatkan volume ketersediaan air yang layak konsumsi bagi masyarakat khususnya di Kec. Ngaliyan, Kec. Tugu, dan Kota Semarang Barat. Kebutuhan harian air bersih masyarakat terpenuhi, baik secara kuantitas maupun kualitas dengan adanya SPAM ini. Sebelumnya, masyarakat penerima manfaat menghadapi kesulitan dalam memenuhi kebutuhan airnya karena terbatasnya ketersediaan air bersih, sangat bergantung pada air tanah dan sumur bor. Keadaan ini membuat ketidaknyamanan terutama pada periode kemarau sehingga berdampak pada kesehatan



**SPAM Semarang Barat**

Sumber: Dokumen Penulis

dan kualitas hidup. SPAM Semarang Barat menyediakan akses layanan air bersih 24 jam penuh agar masyarakat dapat menikmati air bersih tanpa gangguan atau ketidakpastian pasokan air sehari-hari. Dengan dibangunnya SPAM ini diharapkan masyarakat mengurangi aktivitas pengambilan air tanah sehingga risiko penurunan muka tanah dan kerusakan lingkungan dapat dikendalikan.

**Jalan Tol Sigli-Banda Aceh**

Jalan tol Sigli – Banda Aceh dibangun secara bertahap, sejak tahun 2020 hingga 2024 dengan panjang 74,19 km. Hingga saat ini, telah terdapat 5 seksi jalan tol yang beroperasi, yaitu jalan tol Seulimeum-Jantho, Jantho-Indrapuri, Indrapuri-Blang Bintang, Blang Bintang-Kuto Baro, dan Kuto Baro-Baitussalam. Untuk seksi Padang Tiji-Seulimeum terutama menuju ke Medan masih dalam tahap konstruksi dengan target selesai dan beroperasi di bulan September 2024. Bila ruas jalan tersebut selesai dengan perkiraan target operasional pada Desember 2024, maka perjalanan menuju Medan akan ditempuh dalam 9 jam dari 12 jam bila melalui jalan nasional.

Sebelum dibangunnya jalan tol Sigli-Banda Aceh, pergerakan logistik sangat padat melalui jalan nasional dengan kecepatan rata-rata tergolong rendah akibat melewati permukiman penduduk sehingga waktu tempuh lebih lama. Disamping itu, jalan nasional di Kota Banda Aceh sering mengalami kemacetan, terutama di wilayah perkotaan, sehingga mempengaruhi mobilitas harian dan distribusi logistik. Waktu tempuh yang lama ini dirasakan oleh para pekerja dimana banyak pekerja yang tinggal di Kota Banda Aceh memerlukan waktu hingga satu jam untuk mencapai pusat perkantoran di Jantho. Sedangkan waktu tempuh dari Sigli menuju Banda Aceh melalui jalan non tol berkisar antara 2 hingga 2,5 jam.

Kondisi ini telah berubah sejak dibangunnya jalan tol Sigli-Banda Aceh yang mengurangi waktu tempuh sangat signifikan. Para pekerja hanya membutuhkan waktu 15 menit dari Banda Aceh menuju kawasan perkantoran di Jantho. Setelah tol beroperasi penuh, perjalanan dari Sigli menuju Banda Aceh ditempuh dalam 1-1,5 jam dan kepadatan jalan nasional menjadi berkurang, karena sebagian pengguna jalan beralih ke jalan tol terutama truk-truk pembawa barang, sehingga distribusi logistik tidak mengalami hambatan yang berarti.

Lima seksi Jalan tol Sigli-Banda Aceh yang telah beroperasi ini menyediakan akses yang lebih mudah menuju pusat-pusat perekonomian dan pengembangan wilayah, diantaranya akses menuju Pelabuhan Malahayati, Bandara Sultan Iskandar Muda, pusat pergudangan industri, pusat pemerintahan Kabupaten Aceh Besar, dan kawasan wisata Lembah Seulawah. Namun demikian, sebagian pengguna jalan merasa biaya tol cukup tinggi sehingga pengguna memilih jalan nasional sebagai akses ke berbagai tujuan, terutama ke arah Bandara Sultan Iskandar Muda yang masih cukup jauh dari pintu keluar tol Blang Bintang karena tetap melalui jalan nasional menuju bandara tersebut.

**Kawasan Industri Terpadu Batang (KITB)**

Untuk level kawasan, KITB menjadi salah satu kawasan dengan PSN yang cukup lengkap, diantaranya drainase utama, TPST, IPA, IPAL, perumahan, dan jalan kawasan.

Drainase utama KITB yang dibangun pada tahun 2021 bertujuan untuk mengendalikan luapan air dikarenakan seringnya terjadi banjir pada Desa Celong yang terletak di hilir saluran drainase eksisting. Kapasitas drainase eksisting tersebut tidak dapat menampung aliran air yang

turun cukup masif karena ketinggian antara KITB dan Desa Celong mencapai 40 meter. Dengan dibangunnya drainase tersebut, banjir tidak terjadi lagi. Setelah beberapa tahun drainase tersebut beroperasi, terjadi sedimentasi yang mempengaruhi kelancaran air, sehingga perlu dilakukan upaya pengurangan sedimentasi lebih sering agar laju air tidak tersendat dan mempengaruhi kinerja drainase tersebut.

Sedangkan di sektor jalan, jalan kawasan dibangun sepanjang 50,62 km dan jembatan 719 m yang berfungsi menghubungkan kantor pengelola, tenant, dan warga di dalam kawasan ke jalan tol dan jalan Pantura. KITB juga telah dilengkapi dengan infrastruktur Cipta Karya seperti TPST, IPA, dan IPAL yang secara umum telah berfungsi dan dimanfaatkan dengan baik walaupun belum optimal. Ketidakefektifan infrastruktur tersebut terjadi karena belum seluruh *tenant* di KIT Batang beroperasi.

Sebelum Instalasi Pengolahan Air (IPA) di KITB dioperasikan, jumlah tenant yang berinvestasi di kawasan ini masih relatif terbatas. Namun, setelah IPA KITB mulai beroperasi, terjadi peningkatan dalam jumlah tenant yang berinvestasi di kawasan tersebut. Ketersediaan infrastruktur air yang andal memberi-

kan jaminan kepada calon investor bahwa kebutuhan dasar mereka akan terpenuhi dengan baik, sehingga mengurangi risiko operasional. Hal ini secara langsung mendorong pertumbuhan minat investasi dan penambahan *tenant* yang ingin mendirikan fasilitas industri di KITB.

IPA KITB memberikan manfaat besar bagi para *tenant* yang menempati kawasan tersebut. Saat ini, terdapat 14 *tenant* di KITB dan sekitar 42,85% sudah tercatat memanfaatkan infrastruktur air dari IPA KITB, diantaranya KCC Glass, Samator, Unipax Plasindo, Rumah Keramik Indonesia, Yih Quan, dan Wavin. Infrastruktur dasar seperti rusun, gedung pengelola, IPAL, TPST, dan *tenant* BPSP juga turut menunjang kegiatan operasional para *tenant*. Pembangunan ini tidak hanya menyediakan fasilitas untuk produksi, tetapi juga mengoptimalkan efisiensi operasional dengan memberikan akses pada sistem pengolahan limbah, penyediaan air bersih, dan pengelolaan lingkungan secara terintegrasi.

Untuk mendukung pengoptimalan manfaat dari infrastruktur yang telah dibangun tersebut, Pemerintah Provinsi Jawa Tengah bersama dengan pihak pengelola KITB harus terus berupaya mempromosikan kawasan industri ini kepada para investor, baik di dalam negeri maupun in-

ternasional. Meskipun infrastruktur dasar telah tersedia, keberhasilan kawasan industri ini tetap bergantung pada sejauh mana minat investasi bisa ditingkatkan.

Upaya mempromosikan keunggulan KITB diantaranya ketersediaan infrastruktur yang memadai, dukungan pemerintah yang kuat, dan potensi keuntungan jangka panjang bagi investor perlu terus digencarkan. Dengan strategi promosi yang efektif, KITB dapat menarik lebih banyak perusahaan untuk menanamkan modal, yang bermuara pada percepatan pertumbuhan ekonomi di kawasan tersebut serta di Provinsi Jawa Tengah secara keseluruhan.

### **Jalan Tol Pekanbaru-Dumai**

Jalan Tol Pekanbaru-Dumai sepanjang 131,48 km merupakan bagian dari Tol Trans Sumatera, dibangun sejak tahun 2017 dan selesai tahun 2020 dengan biaya mencapai Rp12,18 triliun. Jalan tol ini telah diresmikan secara virtual oleh Presiden Joko Widodo pada 25 September 2020 lalu. Jalan Tol Pekanbaru - Dumai menghubungkan berbagai koridor ekonomi utama di Provinsi Riau, yaitu seperti Dumai-Duri-Kandis-Petapahan-Minas-Pekanbaru. Keberadaan jalan tol ini diharapkan meningkatkan dan memudahkan akses Pekanbaru sebagai ibukota Provinsi Riau sekaligus kota bisnis



**Jalan Tol Sigli-Banda Aceh**  
Sumber: Dokumen Penulis

dan Kota Dumai yang merupakan kota dengan industri perminyakan dan agribisnis yang potensial sebagai kota pelabuhan yang berada pada posisi lintas perdagangan internasional Selat Melaka. Terdapat lima kawasan industri di sana, yakni Kawasan Industri Pelintung, Kawasan Industri Lubuk Gaung, Kawasan Pengembangan Pelabuhan Terpadu (KPPT), Kawasan Pelabuhan (Pelindo I) dan Kawasan Industri Pengolahan Migas (Pertamina Reg II dan Chevron). Keberadaan jalan tol ini akan mengintegrasikan konektivitas kawasan, memperlancar arus distribusi barang dari pusat industri ke berbagai wilayah di Sumatera.

Dari sisi efisiensi, Jalan Tol Pekanbaru-Dumai dengan panjang 131,48 km sebagai jalan alternatif menuju Kota Pekanbaru dan Dumai merupakan pilihan rute yang lebih nyaman dan efisien dalam waktu tempuh karena mampu memangkas waktu perjalanan 2-3 jam jika dibandingkan melalui jalan nasional yang memerlukan waktu 5-6 jam perjalanan. Selain itu jalan tol ini memperpendek jarak tempuh sebesar 70 km dibandingkan melalui jalan nasional yang mencapai panjang 200 km. Terlebih jalan tol ini dilengkapi dengan Tempat Istirahat dan Pelayanan (TIP). Terdapat sepuluh TIP dengan jarak antara masing-masing TIP sekitar 20 hingga 30 kilometer. Lima TIP terletak pada jalur A (Jalur Pekanbaru-Dumai) dan jalur B (Jalur Dumai-Pekanbaru) yakni di km 14+500 A&B, km 45+200 A, km STA 46+050 B, km 65+000 A&B, km 82+300 A&B, dan km 15+200 A&B dari arah Dumai. TIP ini mulai dikerjakan pada tahun 2023, dan hingga saat ini, baru *rest area* km 45 yang telah berfungsi secara menyeluruh.

Jalan tol Pekanbaru-Dumai melintasi kawasan konservasi habitat gajah di Minas Kabupaten Siak dan Suaka Margasatwa Balai Raja yang mana kedua kawasan ini merupakan tempat perlintasan aktif gajah-gajah



**IPAL, TPST, dan jalan kawasan KIT Batang**  
Sumber: Dokumen Penulis



Jalan Tol Pekanbaru-Dumai

Sumber: Dokumen Penulis

Sumatra di Provinsi Riau. Yang menarik dari jalan tol ini adalah adanya jembatan dan *underpass* yang dikhususkan untuk perlintasan satwa terutama gajah Sumatera, artinya pembangunan jalan tol ini memperhatikan keberlangsungan satwa sebagai unsur dari keanekaragaman hayati di Sumatera khususnya dan Indonesia pada umumnya.

Perlintasan khusus satwa ini berlokasi di Seksi 2 antara Minas-Petapahan di Sungai Tekuana dan tidak jauh dari Pusat Latihan Gajah Minas, dan di Seksi 4 dekat dengan Suaka Margasatwa Balai Raja. Di kawasan Seksi 2 terdapat sedikitnya 13 gajah sumatera liar, dan di Seksi 4 antara Kandis Utara dan Duri Selatan terdapat dua kawasan suaka margasatwa, yaitu Balai Raja dan Giam Siak Kecia-Bukit Batu dengan populasi fauna antara lain gajah sumatera, harimau sumatera, beruang madu, dan tapir. Terowongan gajah dengan tinggi 5,1 m dan lebar 40 m telah disesuaikan dengan habitat aslinya di alam sehingga satwa tidak merasa asing di area jalan tol tersebut.

Pada bagian kiri dan kanan pada terowongan gajah dilengkapi dengan pagar pengaman agar satwa-satwa tersebut aman dan ekosistem tetap terjaga. Terowongan perlintasan gajah ini dibuat sekaligus untuk menjaga keselamatan para pengguna jalan tol, agar tidak bersinggungan langsung dengan gajah yang melintasi area tersebut.

#### Konklusi

Kegiatan evaluasi manfaat infrastruktur PUPR yang dilaksanakan merupakan salah satu upaya penjaminan berfungsinya dan bermanfaatnya infrastruktur yang dibangun bagi para pengguna atau penerima manfaat. Dari hasil evaluasi tersebut diketahui beberapa permasalahan yang perlu ditindaklanjuti, antara lain dari aspek tata kelola dan kelembagaan. Perlunya kesiapan Pemerintah Daerah dalam melanjutkan infrastruktur yang telah dibangun oleh Pemerintah Pusat, sehingga manfaat infrastruktur dirasakan masyarakat secara langsung dan berkontribusi lebih jauh lagi terhadap pengembangan wilayah dan peningkatan perekonomian. Disamping itu, hasil evaluasi manfaat infrastruktur PUPR berperan dalam perbaikan perencanaan kedepan, sehingga infrastruktur yang direncanakan tidak hanya sebatas output namun diperlukan aspek pendukung lain baik fisik maupun non fisik yang signifikan mempengaruhi kebermanfaatan dan keberlanjutan infrastruktur terbangun. Selain itu, perencanaan yang mengusung pembangunan berbasis wilayah yang berkelanjutan telah dilakukan pada beberapa PSN tersebut dan merupakan langkah awal yang sangat baik bagi keberlanjutan ekonomi, sosial, dan lingkungan skala nasional. (\*\*)



**Perubahan Iklim**  
Sumber: freepik.com



# Strategi Pengarusutamaan Aksi Iklim Dalam Perencanaan Infrastruktur Pekerjaan Umum Jangka Menengah 2025-2029



Oleh

**Ratu Veby Renita, S.T., M.P.W.K., M.Eng.**

Perencana Ahli Muda BPIW

Teknik Tata Bangunan

**Mega Utami Ciptaningrum, S.T.**

Perencana Ahli Muda BPIW

Perumahan Ahli Pertama BPIW

**S**ECARA global, imbas parah dari manifestasi krisis iklim sudah semakin destruktif dan meluas dirasakan di berbagai belahan dunia. Meningkatnya frekuensi dan intensitas kejadian bencana, seperti kekeringan, kebakaran hutan, dan banjir, nyatanya telah banyak menelan korban jiwa, mengganggu stabilitas perekonomian, serta bahkan menghambat kemajuan pembangunan yang telah berlangsung selama beberapa dekade. Berdasarkan temuan dalam laporan yang disusun oleh UNOPS

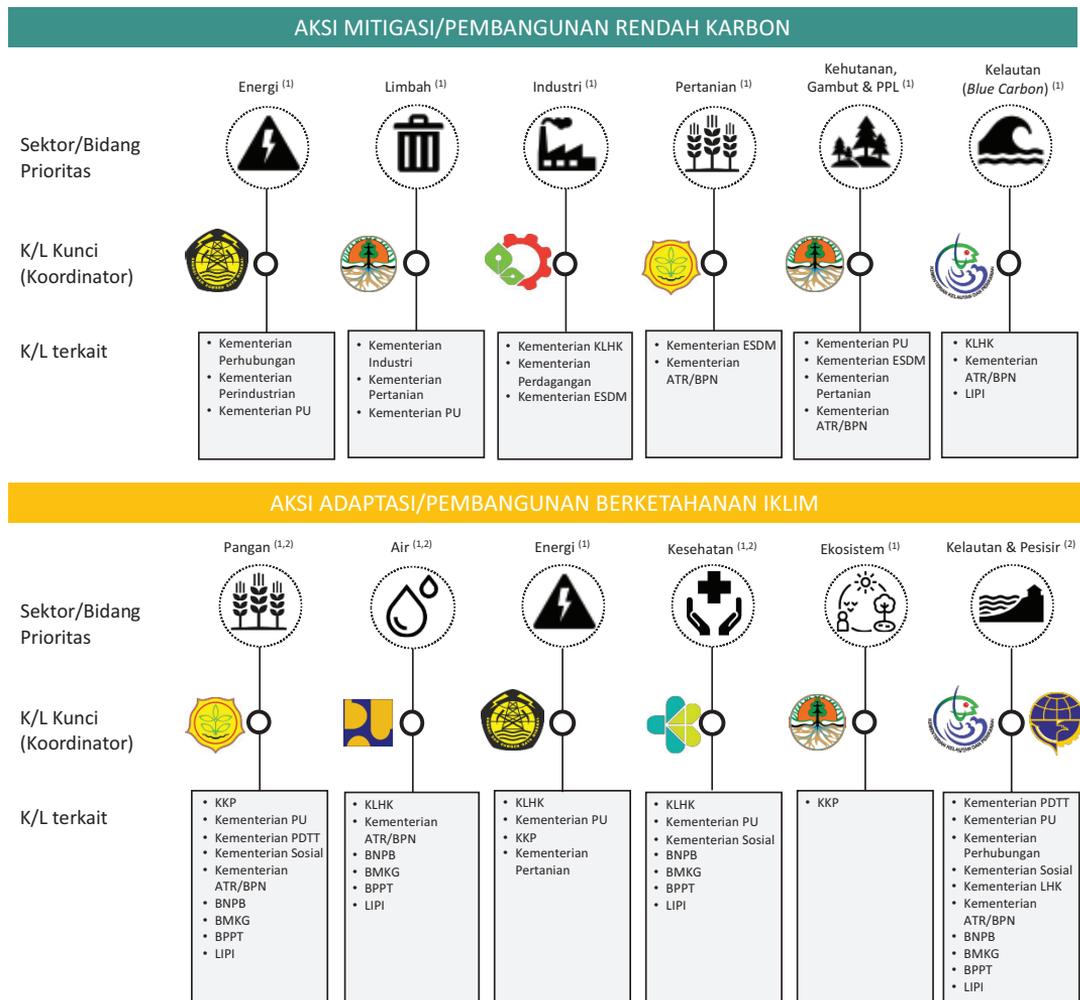
(2021), infrastruktur berkontribusi sebesar 79% dari total emisi GRK, serta 88% dari total biaya adaptasi perubahan iklim. Lebih lanjut, infrastruktur juga dinilai dapat mempengaruhi capaian keseluruhan 17 target SDGs sebesar 92%, baik secara langsung maupun tidak langsung. Dengan kata lain, data-data statistik tersebut memberikan seruan untuk menempatkan sektor infrastruktur sebagai sektor prioritas untuk aksi mitigasi dan adaptasi perubahan iklim, serta pembangunan berkelanjutan.

## Komitmen Indonesia dalam Pembangunan Rendah Karbon dan Berketahanan Iklim

Setelah meratifikasi Kesepakatan Paris (*Paris Agreement*) melalui Undang-Undang Nomor 16 Tahun 2016 tentang Pengesahan *Paris Agreement to the United Nations Framework Convention on Climate Change* (UNFCCC), Indonesia terus berupaya memutakhirkan kebijakan-kebijakan nasional terkait perubahan iklim.

Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan (KLHK) selaku *national focal point* Indonesia untuk UNFCCC telah beberapa kali mengkomunikasikan dokumen NDC (*Nationally Determined Contributions*) Indonesia kepada UNFCCC. Terkini, melalui dokumen Enhanced NDC Indonesia pada bulan September 2022 yang lalu, Indonesia telah menyampaikan peningkatan ambisi penurunan emisi GRK di tahun 2030 dari sebesar 29% menjadi 31,89% dengan kemampuan sendiri. Jika

dengan dukungan internasional, targetnya dinaikkan dari sebesar 41% menjadi 43,2%, pada sektor-sektor mitigasi bidang: (i) Energi (15.5%); (ii) Limbah (1.5%); (iii) Industri (0.3%); (iv) Pertanian (0.4%); serta (v) Kehutanan dan Penggunaan Lahan Lainnya (25.4%). Pemutakhiran target tersebut didasarkan pada perkembangan kebijakan nasional dan sektoral terkait penanganan perubahan iklim, salah satunya yaitu Peraturan Presiden (Perpres) Nomor 98 tahun 2021 tentang Nilai Ekonomi Karbon (NEK) yang di dalamnya juga mengatur tentang pasar karbon. Perpres NEK ini menandai langkah awal Indonesia dalam berkontribusi untuk penanggulangan perubahan iklim berbasis pasar (*market*) yang diharapkan dapat menggerakkan lebih banyak lagi pembiayaan dan investasi hijau yang tentunya dapat berdampak pada pengurangan emisi GRK. Selain itu, telah disusun pula dokumen *Long-term Strategy on Low Carbon and*



Sumber: (1) Peraturan Menteri Lingkungan Hidup dan Kehutanan Nomor 12 Tahun 2024 tentang Penyelenggaraan Kontribusi yang Ditetapkan secara Nasional dalam Penanganan Perubahan Iklim; (2) Kebijakan Pembangunan Berketahanan Iklim (*Climate Resilience Development Policy*) 2020-2045 – Kementerian PPN/BAPPENAS



**Green Building Kementerian PU**

Sumber: Dokumen Penulis

*Climate Resilience 2050 (LTS-LCCR 2050)* yang memuat arahan jangka panjang untuk implementasi mitigasi dan adaptasi perubahan iklim menuju target *net-zero emissions* Indonesia 2060 atau lebih cepat, beserta komitmen NDC per 5 (lima) tahunan selanjutnya.

Sebagai upaya memastikan aksi mitigasi dan adaptasi perubahan iklim betul-betul dilakukan secara terintegrasi dalam rencana pembangunan nasional, Kementerian PPN/ Bappenas mengintegrasikan konsep Pembangunan Rendah Karbon dan Pembangunan Berketahanan Iklim ke dalam Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional (RPJPN) 2025-2045 dan Rencana Pembangunan Jangka Menengah (RPJMN) 2025-2029 dengan menjadikan target penurunan intensitas emisi GRK menuju *net-zero emissions* sebagai salah satu sasaran utama untuk mencapai Visi Indonesia Emas 2045, yaitu sebanyak 93,5 persen hingga tahun 2045. Lebih lanjut, dalam Rancangan Awal RPJMN 2025-2029, resiliensi terhadap bencana dan perubahan iklim menjadi salah satu sasaran utama dalam Prioritas Nasional ke-8, dengan target berupa penurunan proporsi kerugian ekonomi langsung akibat bencana relatif terhadap PDB, serta penurunan potensi kerugian ekonomi akibat perubahan iklim terhadap PDB pada 4 (empat) sektor prioritas (kelautan & pesisir, air, pertanian, dan Kesehatan).

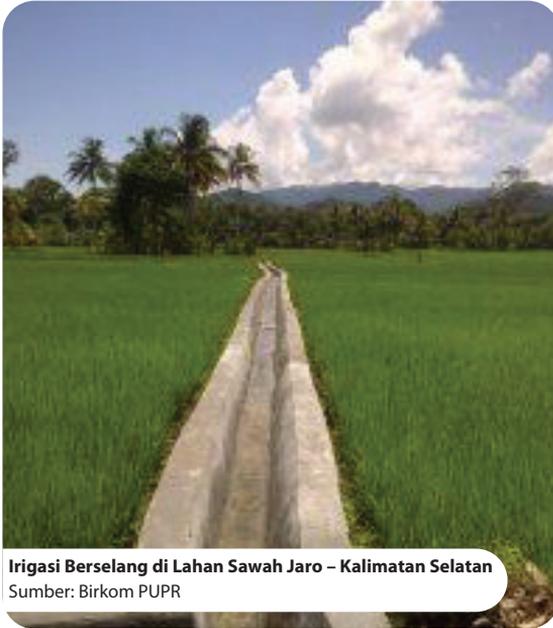
Dengan telah diintegrasikannya komitmen Indonesia untuk makin berkontribusi dalam menjaga suhu global dan ketahanan iklim ke dalam perencanaan pembangunan nasional, perencanaan sektoral dituntut untuk lebih berorientasi pada pembangunan rendah

karbon, berketahanan iklim, dan berkelanjutan, termasuk sektor infrastruktur PU.

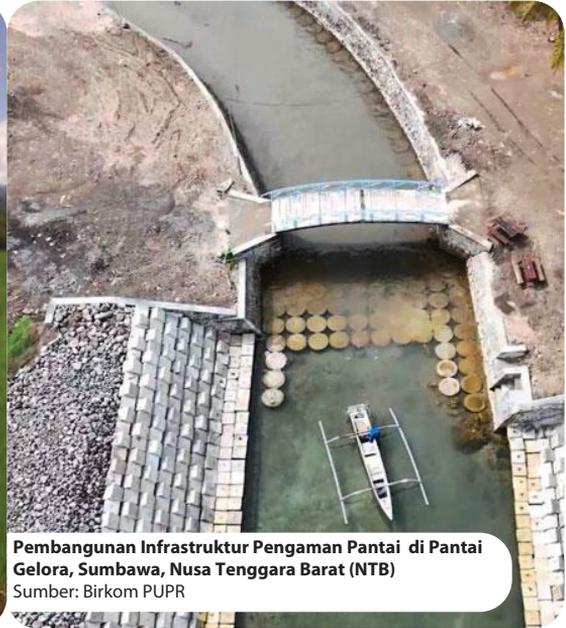
Dalam konstelasi kebijakan-kebijakan nasional terkait perubahan iklim tersebut, terdapat beberapa bidang/ sektor prioritas mitigasi dan adaptasi perubahan iklim di Indonesia yang membutuhkan dukungan dan kontribusi Kementerian PU (Lihat Gambar 1). Untuk upaya mitigasi perubahan iklim, dukungan dan kontribusi Kementerian PU diperlukan pada 3 (tiga) sektor/bidang prioritas, yaitu: energi; limbah; serta kehutanan, gambut, dan perubahan penggunaan lahan. Sedangkan, untuk adaptasi perubahan iklim, Kementerian PU berperan sebagai K/L kunci pada sektor air, serta turut berkontribusi pada sektor/bidang prioritas: pangan, energi, kesehatan, serta kelautan & pesisir. Melihat begitu besarnya peran infrastruktur PU dalam upaya pembangunan rendah karbon dan berketahanan iklim, sepertinya tidak ada alasan lagi bagi Kementerian PUPR untuk tidak memberikan dukungan dan kontribusi aksi iklim yang lebih ambisius, terutama pada sektor/bidang prioritas air.

#### **Kiprah Kementerian PU dalam Aksi Iklim**

Sejalan dengan komitmen Indonesia dalam merespon isu perubahan iklim, Kementerian PU telah berupaya untuk ikut berkontribusi dalam upaya pembangunan rendah karbon dan berketahanan iklim. Untuk mengadopsi prinsip pembangunan infrastruktur berkelanjutan, Kementerian PU telah menerbitkan Peraturan Menteri PUPR No. 9 Tahun 2021 tentang Pedoman penyelenggaraan Konstruksi Berkelanjutan. Terkait pembangunan gedung hijau (*green building*),



**Irigasi Berselang di Lahan Sawah Jaro – Kalimantan Selatan**  
 Sumber: Birkom PUPR



**Pembangunan Infrastruktur Pengaman Pantai di Pantai Gelora, Sumbawa, Nusa Tenggara Barat (NTB)**  
 Sumber: Birkom PUPR

penerapan pembangunan infrastruktur PU telah dilakukan berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 16 Tahun 2021 tentang Bangunan Gedung dan Peraturan Menteri PUPR Nomor 21 Tahun 2021 tentang Penilaian Kinerja Bangunan Gedung Hijau.

Beberapa contoh penerapan prinsip pembangunan berkelanjutan untuk infrastruktur PU dalam mendukung upaya pembangunan rendah karbon dan ketahanan iklim antara lain:

**• Sektor Sumber Daya Air**

- Penerapan irigasi berselang (*intermittent*) guna menghemat air irigasi sehingga areal yang dapat diairi menjadi lebih luas. Sejalan dengan upaya pembangunan rendah karbon, pengairan secara *intermittent* juga dapat menurunkan emisi GRK, yaitu CO<sub>2</sub> sekitar 22-48% dan CH<sub>4</sub> sekitar 78%, dibandingkan dengan pengairan tergenang.
- Penyediaan bangunan pelindung pantai dan bangunan pengendali banjir untuk meningkatkan ketahanan iklim di kawasan pesisir. Bangunan pelindung pantai dapat mencegah kawasan pesisir di daratannya dari penggenangan dan banjir, baik berupa permukiman maupun kawasan budidaya perikanan. Sedangkan, bangunan pengendali banjir berupa pintu air otomatis dapat mengalirkan air genangan dan banjir di kawasan pesisir ke wilayah lain, sehingga periode penggenangan tidak berlangsung lama.

**• Sektor Jalan**

Konektivitas Jalan Tol memiliki manfaat besar khususnya dalam peningkatan perekonomian, sehingga perlu memperhatikan aspek kelestarian lingkungan dan berkelanjutan sejak tahap perancangan, pembangunan,

pengoperasian, hingga tahap pemeliharaan. Melalui proses sertifikasi *Green Toll Road* Indonesia yang dilakukan oleh *Green Infrastructure and Facilities* Indonesia, Jalan Tol Gempol - Pandaan dan Jalan Tol Pandaan – Malang mendapatkan sertifikat *Green Toll Road* Indonesia. Selain itu, dalam rangka meningkatkan kualitas pelayanan dan pengelolaan jalan tol, Kementerian PU setiap tahunnya melakukan penilaian terhadap kualitas layanan di seluruh ruas jalan tol, berdasarkan 3 (tiga) aspek penilaian jalan tol berkelanjutan yaitu: fungsi utama jalan tol, fungsi pendukung di *rest area*, serta fungsi pelengkap di *rest area* sebagaimana tertuang dalam Permen PUPR Nomor 16 Tahun 2014 Standar Pelayanan Minimal Jalan Tol dan Permen PUPR Nomor 28 Tahun 2021 tentang Tempat Istirahat dan Pelayanan Pada Jalan Tol.

**• Sektor Permukiman**

- Penerapan kaidah bangunan hijau untuk pasar tradisional (contohnya: Pasar Legi Ponorogo dan Pasar PON Trenggalek) agar tidak hanya lebih efisien dalam hal biaya konstruksi, operasional dan pemeliharaan, namun juga mengurangi emisi karbon. Hal ini dilakukan antara lain melalui pemilihan bahan konstruksi yang ramah lingkungan dan desain bangunan yang memanfaatkan pencahayaan dan penghawaan alami.
- Penerapan teknologi RDF (*Refuse Derived Fuel*) dalam pengelolaan sampah sehingga tidak hanya sekedar untuk meningkatkan akses sanitasi aman bagi masyarakat, namun dapat memberikan manfaat tambahan lainnya antara lain: (a) mengurangi volume sampah yang dibuang ke tempat pembuangan akhir (TPA) sehingga dapat mengurangi emisi GRK, khususnya gas metana akibat pembusukan sampah; (b) sebagai



**Jalan Tol Pandaan-Malang yang Meraih Sertifikat Green Toll Road Indonesia dengan Level Gold plus.**  
Sumber: Birkom PUPR

sumber energi baru terbarukan – pengganti bahan bakar fosil (batubara) yang digunakan oleh Pembangkit Listrik Tenaga Uap (PLTU) dan industri semen; serta (c) penjualan sampah RDF dapat menjadi alternatif sumber Pendapatan Asli Daerah (PAD).

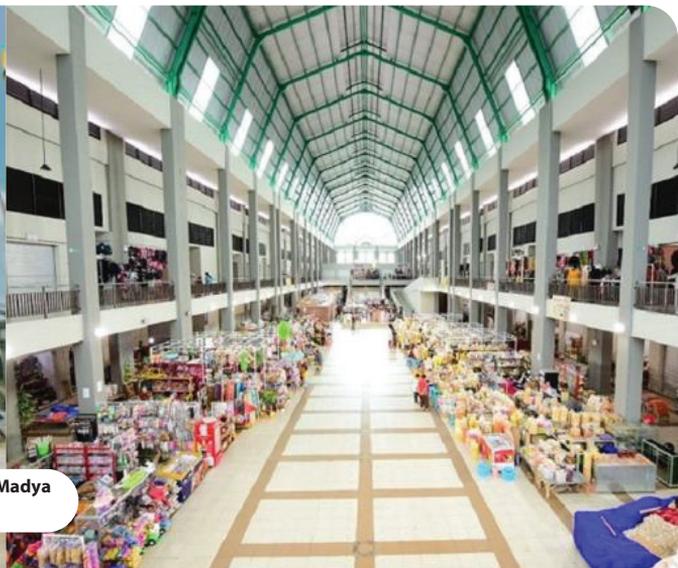
Rekomendasi Pengarusutamaan Aksi Iklim dalam Perencanaan Infrastruktur PU Jangka Menengah 2025-2029

Sebagai upaya implementasi kebijakan pembangunan rendah karbon dan berketahanan iklim yang tertuang dalam RPJPN 2025-245 dan RPJMN 2025-2029, pengarusutamaan aksi iklim dalam perencanaan infrastruktur PU dapat dilakukan melalui pendekatan *co-benefits*. Dengan pendekatan ini, diharapkan dapat berperan mengubah konstelasi perencanaan untuk suatu pembangunan infrastruktur rendah karbon

dan berketahanan iklim karena memiliki dua atau lebih manfaat kebijakan, baik langsung maupun tidak langsung. Pemahaman mengenai *co-benefits* juga dapat mendorong sinergitas antar pemangku kepentingan yang terlibat dalam menghasilkan kebijakan, rencana dan/atau desain infrastruktur rendah karbon dan berketahanan iklim yang lebih integratif. Selain itu dari sisi masyarakat, mengakumulasikan *co-benefits* juga dapat mengurangi resistensi masyarakat terhadap kebijakan pemerintah terkait penanganan perubahan iklim ketika dapat memberikan manfaat tambahan yang lebih nyata dan menyentuh kebutuhan hidupnya sehari-hari. Rekomendasi pengarusutamaan aksi iklim dalam perencanaan infrastruktur PU jangka menengah 2025-2029 dijabarkan dalam matriks berikut:



**Pasar Pon Trenggalek dengan Predikat Bangunan Gedung Hijau Madya**  
Sumber: Birkom PUPR





**Penerapan Teknologi RDF di TPST Jeruklegi, Kabupaten Cilacap**  
Sumber: Birkom PUPR

### Rekomendasi Pengarusutamaan Aksi Iklim untuk Infrastruktur PU

Sebagai upaya implementasi kebijakan pembangunan rendah karbon dan berketahanan iklim yang tertuang dalam RPJPN 2025-245 dan RPJMN 2025-2029, pengarusutamaan aksi iklim dalam perencanaan infrastruktur PU dapat dilakukan melalui pendekatan *co-benefits*. Dengan pendekatan ini, diharapkan dapat berperan mengubah konstelasi perencanaan untuk suatu pembangunan infrastruktur rendah karbon dan berketahanan iklim karena memiliki dua atau lebih manfaat kebijakan, baik langsung maupun tidak langsung.

Pemahaman mengenai *co-benefits* juga dapat mendorong sinergitas antar pemangku kepentingan yang terlibat dalam menghasilkan kebijakan, rencana dan/atau desain infrastruktur rendah karbon dan berketahanan iklim yang lebih integratif. Selain itu dari sisi masyarakat, mengakumulasi *co-benefits* juga dapat mengurangi resistensi masyarakat terhadap kebijakan pemerintah terkait penanganan perubahan iklim ketika dapat memberikan manfaat tambahan yang

lebih nyata dan menyentuh kebutuhan hidupnya sehari-hari. Rekomendasi pengarusutamaan aksi iklim dalam perencanaan infrastruktur PU jangka menengah 2025-2029 dijabarkan dalam matriks di samping:

#### Penutup

Pembangunan infrastruktur PU memegang peranan yang sangat penting untuk melayani dan memfasilitasi masyarakat dalam meningkatkan ekonomi dan kualitas hidupnya, sekaligus mencegah terus meningkatnya produksi emisi GRK penyebab pemanasan global. Transformasi pembangunan infrastruktur PUPR yang rendah karbon tengah diupayakan melalui penyelenggaraan konstruksi berkelanjutan dan penerapan prinsip Bangunan Gedung Hijau yang telah diwujudkan pada sejumlah proyek-proyek percontohan (*pilot projects*) seperti pembangunan Gedung Kantor Kementerian PUPR, pasar tradisional, serta rumah susun hemat energi. Namun, upaya transformasi pembangunan infrastruktur PU ini juga harus dipastikan tangguh terhadap dampak perubahan iklim yang sudah tak terelakkan lagi dengan frekuensi dan intensitas yang semakin meningkat dan

destruktif.

Untuk itu, skenario perencanaan infrastruktur PU jangka menengah 2025-2029 bukan hanya untuk menjawab layanan infrastruktur PU apa yang diperlukan di suatu kawasan/wilayah perencanaan, namun lebih pada bagaimana menyediakan infrastruktur PU secara

tangguh, berkelanjutan, dan kompatibel dengan masa depan yang bebas karbon. Jangan lagi melakukan perencanaan keterpaduan pembangunan infrastruktur PU yang *'business as usual'* tanpa memikirkan keterkaitan dampak dan pengaruhnya pada aksi iklim dan pembangunan berkelanjutan. (\*\*)

### Rekomendasi Pengarusutamaan Aksi Iklim untuk Infrastruktur PU

	Highlight Intervensi (RPJMN 2025-2029)*	Indikasi Kebutuhan Dukungan Infrastruktur PU	Manfaat
PN 2	<b>Swasembada Pangan</b> <b>Food Estate/Kawasan Sentra Produksi Pangan</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pembangunan bendungan, embung, dan kolam detensi-retensi untuk irigasi pertanian</li> <li>Rehabilitasi bendungan/waduk, embung, dan bangunan penampung air lainnya untuk irigasi pertanian</li> <li>Pembangunan jaringan irigasi tersier di lahan-lahan pertanian</li> <li>Rehabilitasi dan pemeliharaan jaringan irigasi</li> <li>Restorasi dan pembangunan polder di lahan sawah</li> <li>Pembangunan tanggul sungai di sekitar lahan pertanian untuk mencegah luapan banjir</li> <li>Pembangunan bendungan</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Meningkatkan penampungan air hujan dan aliran permukaan, yang dapat dimanfaatkan untuk mengairi sawah dan ladang, mencegah kekeringan, dan mengendalikan banjir di lahan-lahan pertanian</li> <li>Meningkatkan fungsi bangunan penampung air yang rusak maupun belum maksimal untuk memenuhi ketersediaan air irigasi</li> <li>Meratakan penyaluran air irigasi hingga ke seluruh lahan pertanian</li> <li>Meningkatnya fungsi jaringan irigasi yang rusak maupun belum maksimal untuk mengalirkan air ke lahan pertanian</li> <li>Melindungi lahan sawah dari banjir, sehingga terhindar dari puso</li> <li>Menahan luapan sungai saat terjadi curah hujan tinggi; sehingga tidak membanjiri lahan-lahan pertanian</li> <li>Menampung suplai air dan meningkatkan kontinuitas suplai air untuk pemenuhan kebutuhan masyarakat</li> <li>Menampung suplai air sebagai sumber irigasi untuk lahan pertanian yang terdampak kekeringan dan kelangkaan air</li> <li>Menampung air hujan sebagai cadangan air bersih, baik di wilayah pesisir maupun non pesisir</li> </ul>
	<b>Swasembada Air</b> <b>Pembangunan dan Pengelolaan Tampungan Air</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pembangunan embung</li> <li>Pembangunan dan penyesuaian media penampung air hujan (sumur resapan/sumur penampung air hujan) untuk ketahanan bencana kekeringan</li> <li>Pembangunan tangka atau tandon air di wilayah pesisir dan kepulauan yang terdampak kelangkaan air tawar akibat kekeringan dan intrusi air laut</li> <li>Pembangunan, pemeliharaan jaringan pipa distribusi air baku</li> <li>Penyediaan bangunan pengendali banjir</li> <li>Pembangunan drainase yang adaptif terhadap perubahan iklim (mempertimbangkan peningkatan curah hujan/titik genangan air)</li> <li>Pembangunan pelindung tepian atau tebing sungai (dari beton maupun vegetasi)</li> <li>Pengerukan waduk, danau, sungai, dan saluran air</li> <li>Penerapan teknologi injeksi air dari genangan banjir</li> <li>Pembangunan sumur resapan maupun aspal geopori</li> <li>Penerapan Sea Water Reverse Osmosis (SWRO) di wilayah kepulauan</li> <li>Penerapan teknologi daur ulang air limbah (water recycle) menjadi air bersih</li> <li>Penyusunan Norma, Standar, Prosedur, Kriteria (NSPK) bidang sumber daya air</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Memenuhi kebutuhan suplai air bersih di wilayah pesisir dan kepulauan melalui cadangan air bersih</li> <li>Meningkatkan kualitas dan pelayanan distribusi air baku</li> <li>Mengurangi titik genangan air pada saat terjadi kelebihan limpasan air</li> <li>Meningkatkan waktu surut genangan air dan berkurangnya titik genangan air</li> <li>Menjaga tepian/tebing sungai dari kerusakan erosi dan terjaganya fungsi sungai pada saat musim hujan maupun kemarau</li> <li>Meningkatkan kapasitas waduk, sungai, dan saluran air sebagai antisipasi banjir pada musim hujan</li> <li>Menurunkan jumlah titik banjir di wilayah pesisir/perkotaan (permukiman/pusat ekonomi/pemerintahan)</li> <li>Mengalirkan air permukaan pada saat hujan (<i>direct run off</i>) serta sumber air lainnya ke dalam tanah melalui rongga aspal geopori</li> <li>Memenuhi suplai air bersih di wilayah pesisir dan kepulauan yang terdampak kekeringan dan kelangkaan air bersih melalui desalinasi air laut</li> <li>Memberikan alternatif penambahan sumber air bersih</li> <li>Menjaga ekosistem sumber air dan cadangan air saat musim hujan maupun kemarau sehingga sarana prasarana penampung air dan kualitas pengelolaan sumber daya air tetap terpenuhi</li> <li>Mereduksi volume sampah yang dibuang ke TPA sehingga membantu mengurangi emisi GRK (metana)</li> <li>Mengurangi emisi GRK (metana)</li> <li>Mendorong partisipasi aktif masyarakat dalam pengelolaan sampah langsung dari sumber dapat mereduksi volume sampah yang dibuang ke TPA sehingga membantu mengurangi emisi GRK (metana)</li> <li>Meningkatkan kapasitas waduk, sungai, dan saluran air sebagai antisipasi banjir pada musim hujan</li> <li>Menjaga tepian/tebing sungai dari kerusakan erosi dan terjaganya fungsi sungai pada saat musim hujan maupun kemarau</li> <li>Meningkatkan ketepatan, kecepatan intervensi terhadap perubahan kondisi permukaan air sungai dan muka air tanah serta pengendalian pencemaran lingkungan</li> <li>Mengoptimalkan daya tampung sungai, waduk, bendungan sebagai media penampung air</li> <li>Mengoptimalkan fungsi sungai untuk pemenuhan air baku melalui pengendalian elevasi muka air dan elevasi dasar sungai serta menampung endapan sedimen sementara</li> </ul>
	<b>Ekonomi Hijau</b> <b>Perubahan Perilaku dan Tata Kelola Persampahan</b>  <b>Peningkatan Pengelolaan Kualitas Air di Sungai dan Danau</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sistem Pengolahan Persampahan Skala Regional/Kota/Kawasan melalui TPST maupun TPS3R</li> <li>Sistem Pengolahan Persampahan dengan Revitalisasi TPA</li> <li>Sistem Pengolahan Persampahan Berbasis Masyarakat</li> <li>Pengerukan waduk, danau, sungai, dan saluran air</li> <li>Pembangunan pelindung tepian atau tebing sungai (dari beton maupun vegetasi)</li> <li>Pengembangan dan penerapan Teknologi <i>Online Monitoring</i> untuk deteksi permukaan air sungai, muka air tanah, dan kerusakan/pencemaran lingkungan</li> <li>Pengembangan teknologi yang mereduksi sedimentasi pada sungai, waduk, bendungan dan penampung air lainnya</li> <li>Pengembangan teknologi <i>ecohydraulic</i> atau Blok Beton Terkunci pada sungai</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Meningkatkan kualitas dan pelayanan distribusi air baku</li> <li>Mengurangi titik genangan air pada saat terjadi kelebihan limpasan air</li> <li>Meningkatkan waktu surut genangan air dan berkurangnya titik genangan air</li> <li>Menjaga tepian/tebing sungai dari kerusakan erosi dan terjaganya fungsi sungai pada saat musim hujan maupun kemarau</li> <li>Meningkatkan kapasitas waduk, sungai, dan saluran air sebagai antisipasi banjir pada musim hujan</li> <li>Menurunkan jumlah titik banjir di wilayah pesisir/perkotaan (permukiman/pusat ekonomi/pemerintahan)</li> <li>Mengalirkan air permukaan pada saat hujan (<i>direct run off</i>) serta sumber air lainnya ke dalam tanah melalui rongga aspal geopori</li> <li>Memenuhi suplai air bersih di wilayah pesisir dan kepulauan yang terdampak kekeringan dan kelangkaan air bersih melalui desalinasi air laut</li> <li>Memberikan alternatif penambahan sumber air bersih</li> <li>Menjaga ekosistem sumber air dan cadangan air saat musim hujan maupun kemarau sehingga sarana prasarana penampung air dan kualitas pengelolaan sumber daya air tetap terpenuhi</li> <li>Mereduksi volume sampah yang dibuang ke TPA sehingga membantu mengurangi emisi GRK (metana)</li> <li>Mengurangi emisi GRK (metana)</li> <li>Mendorong partisipasi aktif masyarakat dalam pengelolaan sampah langsung dari sumber dapat mereduksi volume sampah yang dibuang ke TPA sehingga membantu mengurangi emisi GRK (metana)</li> <li>Meningkatkan kapasitas waduk, sungai, dan saluran air sebagai antisipasi banjir pada musim hujan</li> <li>Menjaga tepian/tebing sungai dari kerusakan erosi dan terjaganya fungsi sungai pada saat musim hujan maupun kemarau</li> <li>Meningkatkan ketepatan, kecepatan intervensi terhadap perubahan kondisi permukaan air sungai dan muka air tanah serta pengendalian pencemaran lingkungan</li> <li>Mengoptimalkan daya tampung sungai, waduk, bendungan sebagai media penampung air</li> <li>Mengoptimalkan fungsi sungai untuk pemenuhan air baku melalui pengendalian elevasi muka air dan elevasi dasar sungai serta menampung endapan sedimen sementara</li> </ul>
PN 8.	<b>Ketahanan Iklim</b> <b>Peningkatan Ketahanan Iklim Pesisir dan Laut</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Penyediaan Bangunan Pengaman Pantai</li> <li>Penyediaan Bangunan Pengendali Banjir</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mencegah terjadinya banjir/penggenangan di kawasan pesisir akibat laju ombak laut, sehingga permukiman maupun fasilitas umum, dan fasilitas sosial masyarakat pesisir, serta kawasan budidaya perikanan di pesisir terlindungi</li> <li>Menurunkan genangan air di kawasan pesisir secara cepat saat tinggi muka laut meningkat, sehingga kawasan permukiman, maupun fasilitas umum, dan fasilitas sosial masyarakat pesisir, serta kawasan budidaya perikanan di pesisir terlindungi</li> </ul>

Sumber: Berdasarkan Rancangan Awal RPJMN 2025-2029

Raja Ampat

Sumber: unsplash.com

# Menengok Tingkat Kesejahteraan Masyarakat Kota Sorong



Oleh

**Amanda Widyadwiana, ST., MT**

Pusat Pengembangan Infrastruktur PUPR Wilayah III,

Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah, Kementerian PUPR

**U**PAVA percepatan pembangunan kesejahteraan masyarakat Papua sudah banyak dilakukan melalui penetapan kebijakan dimulai dari Undang-Undang Nomor 21 Tahun 2001 tentang Otonomi Khusus bagi Provinsi Papua hingga yang terbaru Peraturan Presiden Nomor 24 Tahun 2023 tentang Rencana Induk Percepatan Pembangunan Papua Tahun 2022-2041, namun sampai saat tingkat kesejahteraan masyarakat Papua masih cukup rendah dibandingkan dengan daerah lain di Indonesia (contohnya Kota Sorong). Salah satu hal terpenting dalam meningkatkan kesejahteraan rakyat adalah tersedianya infrastruktur pelayanan dasar seperti urusan air minum, air limbah dan perumahan. Namun kendala saat ini adalah pembangunan infrastruktur layanan dasar tersebut belum optimal dan tidak dilengkapi dengan mekanisme monitoring evaluasi kebermanfaatan infrastruktur.

Oleh karena itu perlu adanya perencanaan infrastruktur yang dilengkaikan dengan indikator kebermanfaatan yang berpengaruh pada tingkat kesejahteraan masyarakat, sehingga tidak hanya dilihat dari *output* infrastruktur yang terbangun namun juga kebermanfaatan infrastrukturnya. Dokumen perencanaan ini selanjutnya akan menjadi masukan dalam dokumen RPIW Provinsi Papua Barat Daya yang sebelumnya telah ditetapkan melalui Keputusan Menteri PUPR Tahun 817 Tahun 2024 tentang Rencana Pengembangan Infrastruktur Wilayah (RPIW).

## Pendahuluan

Berdasarkan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah, salah satu tujuan desentralisasi adalah untuk mempercepat terwujudnya kesejahteraan masyarakat melalui peningkatan daya saing daerah. Daya saing daerah

diukur melalui Indeks Daya Saing Daerah (IDSD) melalui perhitungan skor dari 63 indikator yang dikelompokkan menjadi 12 pilar daya saing.

Sebagai ibukota provinsi Daerah Otonomi Baru (DOB) Provinsi Papua Barat Daya, Kota Sorong memiliki nilai IDSD yang rendah yaitu 3,29 sedangkan nilai IDSD

nasional adalah 3,44. Berdasarkan penilaian IDSD yang dilakukan oleh BRIN (Agustus, 2024) skor pilar infrastruktur Kota Sorong hanya 2,23 (skor nasional 2,71). Indikator penilaian IDSD pilar infrastruktur yang dilaksanakan oleh Badan Riset dan Inovasi Nasional tercantum pada tabel di bawah.

Dimensi		Indikator	Sumber Data (Produsen Data)	Ukuran (Satuan)	Keterangan
Infrastruktur Transportasi (Jalan Darat)	2.01	Pemenuhan standar pelayanan minimal aksesibilitas jalan	Panjang jalan, luas wilayah daerah (Ditjen Bina Marga, KemenPUPR), jumlah penduduk (BPS), Standar Pelayanan Minimal (SPM) jalan aspek aksesibilitas (Pemprov DKI Jakarta)	Rasio (rasio)	Terdapat penyesuaian dari indikator pada IDSD 2022
	2.02	Kualitas infrastruktur jalan	Panjang jalan nasional, provinsi, maupun kabupaten/kota di suatu daerah dengan kualitas baik dan sedang (mantap) dibandingkan dengan panjang jalan total (Ditjen Bina Marga, KemenPUPR, BPS, Pemprov DKI Jakarta)	Rasio (rasio)	
Infrastruktur Transportasi (Jalur Kereta Api)	2.03	Layanan infrastruktur stasiun kereta api	Data sebaran dan kelas stasiun (Kementerian Perhubungan)	Jumlah (stasiun)	Terdapat penyesuaian dari indikator pada IDSD 2022
Infrastruktur Transportasi (Udara)	2.04	Layanan infrastruktur bandara	Data sebaran dan kelas bandara (Kementerian Perhubungan)	Jumlah (bandara)	Terdapat penyesuaian dari indikator pada IDSD 2022
Infrastruktur Transportasi (Laut)	2.05	Layanan infrastruktur pelabuhan	Data sebaran dan hirarki pelabuhan (Kementerian Perhubungan)	Jumlah (pelabuhan)	Terdapat penyesuaian dari indikator pada IDSD 2022
Infrastruktur Utilitas (Kelistrikan)	2.06	Rasio kelistrikan	Rasio elektrifikasi (Ditjen Ketenagalistrikan, Kemen ESDM)	Rasio	
	2.07	Susut energi listrik	Persentase susut energi (PLN)	Persentase (persen)	
Infrastruktur Utilitas (Air)	2.08	Akses air minum layak	Persentase akses air minum layak dalam laporan akses air minum (Ditjen Cipta Karya, KemenPUPR)	Persentase (persen)	
	2.09	Tingkat kehilangan air	Persentase kehilangan air dalam laporan teknis SPAM (Ditjen Cipta Karya, KemenPUPR)	Persentase (persen)	Terdapat penyesuaian dari indikator pada IDSD 2022



Selanjutnya apa peran Kementerian PUPR dalam membantu meningkatkan kesejahteraan masyarakat Kota Sorong melalui penyediaan infrastruktur PUPR. Sebelumnya Kementerian PUPR melalui Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah telah menyusun dokumen Rencana Pengembangan Infrastruktur Wilayah (RPIW) untuk 38 provinsi termasuk RPIW Provinsi Papua Barat Daya dan ditetapkan melalui Kepmen PUPR Nomor 817 Tahun 2024 tentang RPIW. Hal ini juga merupakan salah satu perwujudan dari amanat Peraturan Presiden Nomor 24 Tahun 2023 tentang Rencana Induk Percepatan Pembangunan Papua Tahun 2022-2041 khususnya sasaran Percepatan Pembangunan Papua yaitu Papua Sehat.

#### **Pendekatan dan Hasil**

Bagaimana mengukur kesejahteraan Kota Sorong? Menurut Badan Pusat Statistik (2005), indikator yang digunakan untuk mengetahui tingkat kesejahteraan ada 8 (delapan) faktor yaitu pendapatan, konsumsi atau pengeluaran keluarga, keadaan tempat tinggal, fasilitas tempat tinggal, kesehatan anggota keluarga, kemudahan mendapatkan pelayanan kesehatan, kemudahan memasukkan anak ke jenjang pendidikan, kemudahan mendapatkan fasilitas transportasi. Perencanaan infrastruktur kota yang baik merupakan landasan untuk pertumbuhan ekonomi, kesehatan, dan kualitas hidup yang lebih baik, dan pada akhirnya berkontribusi pada tingkat kesejahteraan masyarakat.

Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW) Kementerian PUPR mempunyai fungsi melakukan penyusunan rencana terpadu pembangunan infrastruktur dan melaksanakan pemantauan, evaluasi, dan pelaporan pelaksanaan rencana terpadu pembangunan infrastruktur pekerjaan umum dan perumahan rakyat berdasarkan pendekatan pengembangan wilayah. Pada tahun

2024, Pusat Pengembangan Infrastruktur PUPR Wilayah III melaksanakan kajian Perencanaan dan Perancangan Kota dengan salah satu lokasi studi terpilih Kota Sorong. Hasil studi ini diharapkan dapat menjadi salah satu acuan dalam perencanaan infrastruktur kota yang sesuai dengan pengembangan wilayah dan sebagai masukan dalam *updating* dokumen RPIW Provinsi Papua Barat Daya khususnya pada Bab VIII Rencana Aksi Pembangunan Infrastruktur. Selain itu, untuk mengukur efektivitas dan efisiensi suatu rencana maka diperlukan indikator capaian dalam bentuk *Key Performance Indicator* (KPI).

Dalam membuat perencanaan Kota Sorong dengan tujuan akhir peningkatan kesejahteraan masyarakat, perencanaan dimulai dari identifikasi isu permasalahan, pendataan kondisi eksisting kinerja infrastruktur dan koordinasi dengan instansi terkait maka dapat dirumuskan visi kota dan *Key Performance Indicator* (KPI).

Pembahasan Konsep Perencanaan dan Perancangan Kota Sorong

#### **Permasalahan**

- Rendahnya tingkat layanan akses air minum layak;
- Rendahnya tingkat layanan pengelolaan limbah domestik;
- Rendahnya tingkat layanan pengelolaan persampahan;
- Rendahnya kualitas infrastruktur jalan;
- Rendahnya kesadaran masyarakat akan pentingnya kualitas sanitasi lingkungan.

#### **Rekomendasi**

- Melakukan identifikasi permasalahan penyediaan infrastruktur;
- Membuat rencana percepatan infrastruktur pelayanan air minum, dan sanitasi lingkungan;
- Membuat rencana penanganan jalan nasional yang komprehensif;

- Menyusun dokumen perencanaan pada satu kawasan pilot penyediaan infrastruktur yang terintegrasi yang dilengkapi dengan target capaian pada periode tertentu (volume dan presentase layanan);
- Melakukan revisi dokumen RPIW Provinsi Papua Barat Daya sesuai dengan rencana aksi dan KPI dokumen perencanaan dan perancangan Kota Sorong;
- Melakukan pemantauan dan evaluasi terhadap dokumen perencanaan.

### Kebijakan yang direkomendasikan

Kementerian PUPR melalui Pusat Pengembangan Infrastruktur PUPR Wilayah III melakukan kegiatan penyusunan dokumen Perencanaan dan Perancangan Kota Sorong yang merupakan hasil konsolidasi pemerintah pusat dan pemerintah daerah, dalam hal ini Pemerintah Kota Sorong. Bentuk koordinasi lintas pemerintahan ini dilakukan melalui pelibatan pemda dalam proses penyusunan dokumen. Dokumen ini selanjutnya dijadikan komitmen bersama dalam pelaksanaannya dan monitoring evaluasi. Untuk di lingkungan Kementerian PUPR khususnya BPIW sebagai pelaksana *programming* tahunan di Kementerian PUPR, dokumen perencanaan dan perancangan Kota Sorong akan menjadi menjadi masukan dalam revisi RPIW Provinsi Papua Barat Daya yang selanjutnya sebagai dasar dalam pembahasan program kegiatan contohnya forum Rapat Koordinasi Keterpaduan Pengembangan Infra-

struktur Wilayah (Rakorbangwil) dan Konsultasi Regional (Konreg).

### Kesimpulan

Pemerintah Kota Sorong dan BPIW melakukan kegiatan monitoring dan evaluasi terhadap dokumen Perencanaan dan Perancangan Kota Sorong pelaksanaan rencana aksi yang telah disepakati sekaligus sebagai masukan dalam revisi dokumen RPIW Provinsi Papua Barat Daya (Bab VIII Rencana Aksi Pembangunan Infrastruktur). Dokumen RPIW ini menjadi landasan dalam perencanaan pembangunan infrastruktur PUPR (*programming*) dalam forum Rakorbangwil dan Konreg yang diselenggarakan setiap tahun.

Selanjutnya, dokumen perencanaan dan perancangan Kota Sorong ini juga menjadi masukan dalam RPJMD, RISPAM, *masterplan* air limbah dan *masterplan* persampahan Kota Sorong. (\*\*)

### Referensi/Rujukan

1. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah
2. Peraturan Presiden Nomor 24 Tahun 2023 tentang Rencana Induk Percepatan Pembangunan Papua Tahun 2022-2041
3. Buku Indeks Daya Saing Daerah (IDSD) 2023, BRIN, 2024





**Tambang Timah di Belitung**  
Sumber: [projectmultatuli.org](http://projectmultatuli.org)



# Dukungan Infrastruktur PUPR Dalam Mendukung Pengembangan Wisata di Kepulauan Bangka Belitung



Oleh

**Mochammad Ihsanuddin Karimullah, S.T., M.P.W.K.**  
Perencana Ahli Pertama, Pusat Pengembangan Infrastruktur PUPR Wilayah I, Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah, Kementerian PUPR

**P**ROVINSI Kepulauan Bangka Belitung sejak dulu dikenal sebagai daerah pertambangan timah, bahkan sampai saat ini menjadi pemasok timah kedua terbesar di dunia. Sektor pertambangan dan pengolahan timah masih menjadi sektor dominan penyumbang PDRB Kepulauan Bangka Belitung yang mencapai 13% dari keseluruhan PDRB. Logam ikutan dari timah seperti Thorium, Zircon & Xenotime yang mempunyai nilai ekonomi jauh lebih tinggi dari timah belum diolah lebih lanjut.

Selain sektor pertambangan, kegiatan perekonomian masyarakat dominan pada sektor pertanian, perkebunan dan perikanan. Komoditas kelapa sawit menjadi penyumbang terbesar kedua terhadap perekonomian provinsi ini dengan produksi sebesar 161.587 ton (2021) atau senilai Rp4,7 triliun (PDRB ADHK). Ada-

nya aktivitas pertambangan timah yang telah berlangsung puluhan tahun dan kegiatan kelapa sawit telah menyebabkan terjadinya kerusakan lingkungan yang cukup serius sehingga menjadi salah satu isu yang perlu ditangani. Indeks kualitas tutupan lahan (IKTL) Provinsi Bangka Belitung termasuk dalam kategori kurang ( $25 < \text{IKTL} < 50$ ) dengan nilai 39,64 (Tahun 2020).

Untuk mengurangi laju kerusakan lingkungan, Pemerintah Daerah melakukan transisi ekonomi menuju sektor ramah lingkungan. Salah satu potensi ekonomi yang dikembangkan adalah pariwisata. Secara geografis, Kepulauan Bangka Belitung memiliki lokasi yang strategis karena relatif dekat dengan DKI Jakarta sebagai pintu masuk utama Indonesia, sekaligus sumber pasar wisatawan terbesar. Selain itu, potensi kepariwisataan Kepulauan Bangka Belitung

## Geopark UNESCO

Tahun 2021, sebanyak 17 Geosite ditetapkan UNESCO Global Geopark:

### Kab. Belitung:

1. Juru Sebrang (Kec. Tj Pandan)
2. Terong Tourism Village (Kec. Sijuk)
3. Kuale Granite Mangrove Forest (Kec. Sijuk)
4. Peraman Hill Granite Forest (Kec. Sijuk)
5. Tanjung Kelayang Trias Granite (Kec. Tj Kelayang)
6. Batu Bedil Trias Granite Rock (Kec. Sijuk)
7. Siantu Pillow Lava (Kec. Sijuk)
8. Tajam Mountain (Kec. Badau)
9. Baginda Rocks (Kec. Membalong)

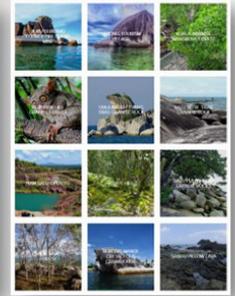
### Kab. Belitung Timur:

1. Nam Salu Open Pit (Kec. Kelapa Kampit)
2. Lumut Hill (Kec. Gantung)
3. Batu Pulas Granite Rock (Kec. Kelapa Kampit)
4. Cendil Heath Forest (Kec. Simpang Renggiang)
5. Tebat Rasau Cenozoic Swamp (Kec. Simpang Renggiang)
6. Burung Mandi Cretaceous Granodiorite (Kec. Damar)
7. Punai Beach (Kec. Simpang Pesak)
8. Garumedang Tektite (Kec. Damar)

\*berdasarkan belitonggeopark.net



GEOSITE MAP



## Belitong UNESCO Global Geopark

Sumber: belitonggeopark.net

yang besar, baik daya tarik wisata alam, budaya, maupun sejarah, menjadikan Provinsi Kepulauan Bangka Belitung ditetapkan sebagai destinasi unggulan nasional, setelah Bali dan Lombok.

Dalam konteks kepariwisataan regional dan nasional, potensi bahari dan geowisata Kepulauan Bangka Belitung merupakan daya tarik yang dapat dikembangkan untuk menjadikan provinsi ini sebagai destinasi pariwisata unggulan nasional. Terdapat 423 Daerah Tujuan Wisata (DTW) di seluruh Kepulauan Bangka Belitung, 24 diantara DTW tersebut adalah geosite warisan geologi dunia yang sudah diakui sebagai Unesco Global Geopark. Selain itu, terdapat ikon wisata Batu Laskar Pelangi.

Berbagai potensi alam dan kekhasan budaya tersebut kemudian dimanfaatkan sebagai daya tarik wisata yang

mampu mendatangkan kunjungan wisatawan. Selain populer dengan bongkahan granit, perairan di Kepulauan Bangka Belitung pun kaya akan biodiversitas laut sehingga daerah ini menjadi salah satu tujuan wisata *diving*, khususnya di Pulau Belitung yang wilayah perairannya relatif jernih. Atraksi *diving* pun diperkaya dengan beberapa titik kapal karam.

Lebih lanjut, kehidupan sosial budaya masyarakat serta sejarah yang melatarbelakangi akulturasi di daerah ini juga menjadi keunikan Kepulauan Bangka Belitung. Terdapat berbagai upacara adat yang diselenggarakan pada waktu tertentu, seperti Perang Ketupat, Buang Jong (Gambar Diatas), dan Maras Taun. Sebagai wilayah yang pernah ditempati Belanda untuk tujuan penambangan timah, tersebar bangunan lama bekas hunian Belanda,



Pulau Lengkuas  
Sumber: rri.co.id



**Budaya Buang Jong**  
 Sumber: budaya-indonesia.org

seperti di Kabupaten Belitung yang memiliki Gedung Nasional dengan gaya arsitektural *art deco*.

Bangunan tersebut kini dapat dimanfaatkan sebagai salah satu daya tarik wisata budaya (*heritage*). Berbagai daya tarik wisata ini saling melengkapi dan menciptakan variasi/keragaman destinasi pariwisata di Provinsi Kepulauan Bangka Belitung sehingga diharapkan wisatawan akan lebih lama tinggal serta membelanjakan uangnya di destinasi tersebut. Dengan karakter wilayah yang multi-kultural ini, diharapkan juga daerah dapat meningkatkan daya saing pariwisata provinsi untuk skala nasional atau bahkan dunia.

Jumlah kunjungan wisatawan di Provinsi Kepulauan Bangka Belitung terus meningkat dengan pertumbuhan di atas rata-rata nasional. Tahun 2018 merupakan puncak pengunjung terbanyak dengan jumlah wisatawan mencapai 467.390 orang. Wisatawan nusantara sebanyak 452.889 dan wisatawan mancanegara 14.511 orang. Sebagian besar wisatawan ( $\pm 70\%$ ) mengunjungi destinasi wisata di Kabupaten Belitung. Namun jumlah kunjungan wisatawan sempat mengalami penurunan tahun 2019-2020 ketika adanya pandemi COVID 19, namun mulai tahun 2021 mengalami peningkatan.

Kendati sektor pariwisata sudah cukup maju, namun kontribusinya terhadap PDRB provinsi baru mencapai Rp1,4 triliun. Untuk itu dalam lima tahun mendatang, peningkatan nilai tambah pariwisata Provinsi Kepulauan Bangka Belitung akan difokuskan pada penambahan lama tinggal dan pengeluaran wisatawan sebagai hasil dari peningkatan dan

pengembangan aksesibilitas, atraksi dan amenitas. Pengembangan amenitas dan atraksi wisata juga melibatkan industri dan partisipasi masyarakat. Pelaksanaannya mencakup kerja sama pembiayaan, perbaikan pengelolaan destinasi, penerapan standar layanan, penguatan rantai pasok industri pariwisata, penataan kota sebagai *service hub* pariwisata, penataan kawasan perdesaan untuk mendukung pariwisata, serta pengembangan desa wisata.

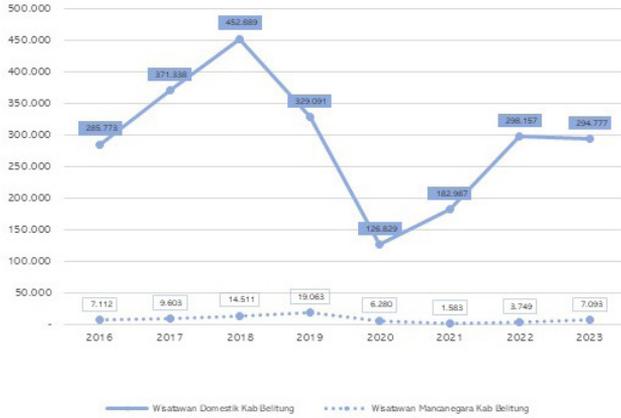
Jenis pariwisata yang akan ditingkatkan diversifikasi mencakup: (1) wisata alam (ekowisata, wisata bahari, wisata petualangan); (2) wisata budaya (*heritage tourism*, wisata sejarah, wisata kuliner, wisata kota yang difokuskan pada *Cultural Heritage Regeneration*, dan wisata desa); (3) wisata buatan (*meeting-incentive-convention exhibition/MICE*, *yacht and cruise*, wisata kebugaran/*wellness tourism*, wisata kesehatan/*medical tourism*, dan wisata olah raga). Pengembangan ketiga jenis pariwisata tersebut juga membuka kesempatan bagi wisatawan untuk terlibat dalam kegiatan pengembangan pengetahuan, pendidikan dan ke-



**Gedung Nasional**  
 Sumber: rri.co.id

### JUMLAH KUNJUNGAN WISATAWAN

Jumlah Kunjungan Wisatawan Domestik dan Mancanegara



#### Kunjungan wisatawan mancanegara dan domestik.

Sumber: Dokumen Penulis

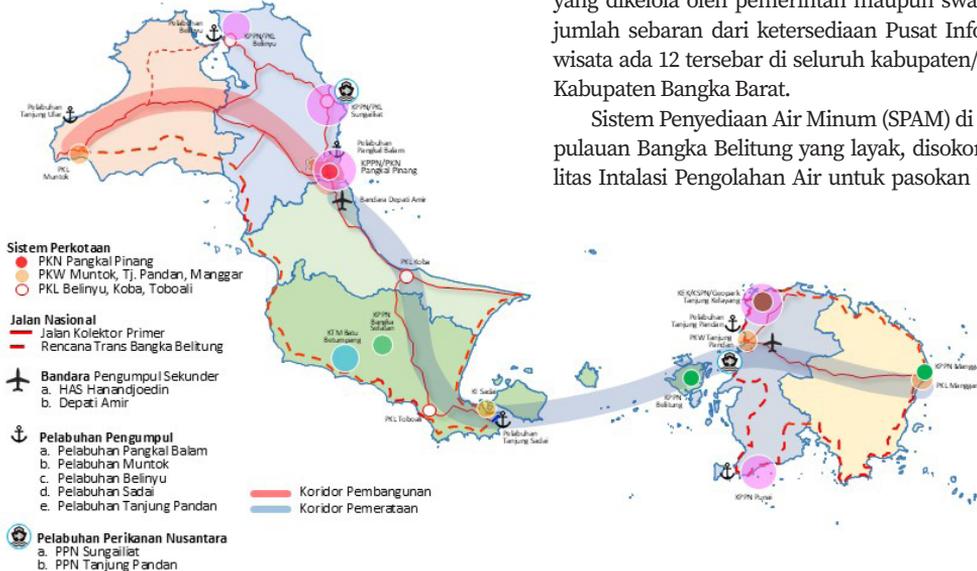
sukarelawan yang terintegrasi dengan kegiatan wisata.

Aksesibilitas ke Provinsi Kepulauan Bangka Belitung didukung dengan transportasi udara dan laut yaitu bandara dan pelabuhan utama yang berada di masing-masing pulau. Utamanya transportasi udara sangat efektif digunakan untuk angkutan jarak jauh. Hal ini dikarenakan jangkauan kecepatan dan daya jangkauannya yang cukup fleksibel dan hampir di setiap wilayah/daerah yang memiliki sarana bandar udara, maka dapat disinggahi (Setijowarno dan Frazila, 2001). Di Pulau Bangka terdapat Bandara Depati Amir yang berada di Kabupaten Bangka Tengah bersebelahan langsung dengan Kota Pangkalpinang sebagai Pusat Kegiatan Nasional (PKN). Sedangkan di Pulau Beli-

ting menghubungkan antar ibu kota kabupaten. Total kemandapan jalan secara umum mantap dengan tingkat kemandapan sebesar 99%.

Selain aksesibilitas menuju destinasi pariwisata, terdapat infrastruktur pendukung lainnya seperti yang menjadi sarana di objek wisata yaitu pusat informasi, penyediaan air, dan tempat sampah. Pusat Informasi Pariwisata atau *Tourism Information Center (TIC)* merupakan tempat untuk memberikan informasi kepada wisatawan mengenai lokasi, atraksi, penginapan, pusat hiburan, peta dan segala sesuatu mengenai pariwisata di daerah tersebut. Biasanya pusat-pusat informasi pariwisata ini berlokasi di bandara, di Kantor Dinas Pariwisata, dan di tempat-tempat wisata yang dikelola oleh pemerintah maupun swasta. Adapun jumlah sebaran dari ketersediaan Pusat Informasi Pariwisata ada 12 tersebar di seluruh kabupaten/kota kecuali Kabupaten Bangka Barat.

Sistem Penyediaan Air Minum (SPAM) di Provinsi Kepulauan Bangka Belitung yang layak, disokong oleh fasilitas Intalasi Pengolahan Air untuk pasokan bahan baku



Peta -----

Sumber: Dokumen Penulis



**Jembatan Air Terong Belitung**

Sumber: Kompas.com

PDAM di setiap kabupaten/kota dengan kapasitas yang cukup memadai. Pada umumnya infrastruktur SPAM di setiap kabupaten/kota, kapasitas terpasang melampaui dari kapasitas produksi yang ada, sehingga terjadi *idle* atau sisa kapasitas yang masih dapat digunakan. Namun Kabupaten Belitung Timur tidak memiliki kapasitas *idle*, sehingga perlu segera ditingkatkan dalam menunjang kegiatan masyarakat.

Pengelolaan sistem persampahan di kabupaten/kota di Provinsi Bangka Belitung masih memerlukan optimalisasi penanganan fasilitas menjadi wilayah pembuangan sampah yang terpadu dan sesuai dengan standar lingkungan mulai dari pengumpulan pada TPS hingga distribusi dan pengolahan di TPA. Hampir seluruh kabupaten/kota telah terlayani fasilitas TPA namun hanya 1 wilayah kota Pangkal Pinang yang telah memiliki fasilitas TPA de-

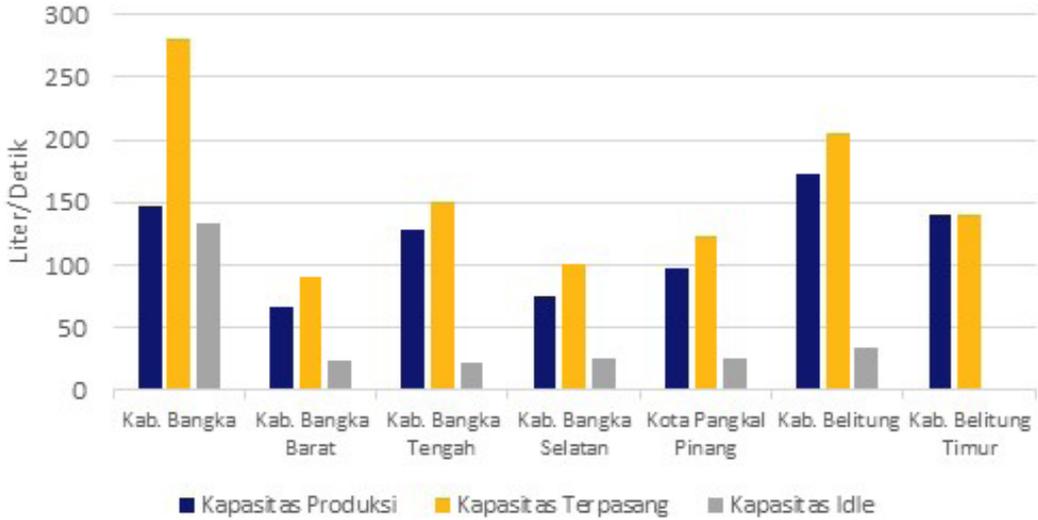
ngan Sistem Pengolahan *Sanitary Landfill*. Namun pada umumnya TPA hanya menjadi tempat pembuangan tanpa proses reduksi dan menyebabkan umur dan kapasitas TPA menjadi lebih cepat terbatas.

Dalam mendukung pengembangan perkotaan dan pariwisata di Pulau Belitung, Kementerian PUPR menetapkan Pulau Belitung sebagai salah satu lokasi dari 10 kota prioritas *Integrated City Planning* (ICP) yang merupakan komponen dari *National Urban Development Project* (NUDP). Pada tahun 2024 ini disiapkan konsep perancangan kawasan prioritas terpilih dan berlanjut di tahun 2025 *basic design*-nya serta masukan teknokratik RPJMD terkait kebijakan dan strategi kawasan perkotaan. Dukungan dari pemerintah daerah sangat diperlukan untuk mewujudkan kota yang lebih layak huni dari mulai tahap persiapan, pelaksanaan, dan keberlanjutan.



**Kepala BPIW bersama jajarannya**

Sumber: BWS Bangka Belitung



Kapasitas Sistem Pengolahan Air Minum

Sumber: Dokumen Penulis

Konsep perancangan ICP dikembangkan pada kawasan dengan luasan 50 hektar mencakup koridor *Satam Square*, Museum, Gedung Nasional, dan Pantai Tanjung Pendam. Kegiatan lanjutan di tahun 2025 adalah penyusunan *basic design* untuk luasan 5 s/d 10 ha akan menyasar Kawasan Pantai Tanjung Pendam dengan konsep kegiatan berupa transformasi Kota Tambang menjadi Kota Wisata yang terintegrasi infrastruktur PUPR maupun Infrastruktur Non PUPR, sehingga Kawasan Perkotaan Tanjung Pen-

dam lebih nyaman dan interaktif sebagai daya tarik wisata maupun ruang interaksi warga.

Pada kunjungan lapangan Kepala BPIW bersama dengan pemda setempat, Pj. Gubernur Provinsi Kepulauan Bangka Belitung menyampaikan dukungan atas rencana Kementerian PUPR mengembangkan perkotaan di Kabupaten Belitung dan berharap kegiatan tersebut terlaksana dengan baik dan berlanjut seiring dengan kesuksesan kepemimpinan kepala daerah. Pemda akan berperan sesuai

**KONSEP PENGEMBANGAN DISTRICT SCALE**

kenyamanan dan kemudahan wisatawan dalam melakukan mobilitas menjadi prioritas utama pada pengembangan pariwisata di Blok Plan A yang memiliki luas 56,09 Hektar. Berikut rencana sirkulasi kendaraan bermotor, sirkulasi pejalan kaki dan non motorized, serta rencana kantung parkir

**SIRKULASI KENDARAAN BERMOTOR**

Pada radius 100 meter dari titik nodes Satam Square, merupakan area dilarang parkir on street untuk memberikan pengalaman wisatawan menikmati landscape Satam Square. Pembatasan kendaraan berat juga diperlukan untuk meningkatkan keamanan dan kenyamanan wisatawan di kawasan prioritas. Adapun pembatasan yang dilakukan berupa waktu operasional kendaraan berat yang dibatasi jam 08.00-15.00 dan 09.00-06.00.

**SIRKULASI PEJALAN KAKI & NON-MOTORIZED**

1. Disediakan jalur pejalan kaki selebar 2 meter dilengkapi dengan Gording Blok untuk memfasilitasi pejalan kaki penyandang disabilitas, serta dilengkapi dengan kursi untuk beristirahat pada jalur berikut:
  - A. Ruas Kangajie Siburik-Pantai Tanjung Pendam (+650 meter);
  - B. Ruas Sungai Siburik-Riverfront (Kangajie-Jl. Rumah Sakit) (+300 meter);
  - C. Ruas Museum-Cagar Budaya-Satam Square-Gedung Nasional (+145 kilometer).
2. Jalur sepeda minimum 1,5 m pada jalan arteri dan jalan kolektor (berdasarkan PermenPU 03/2014).

**PAKIR**

Lahan parkir direncanakan disediakan pada radius 200 meter dengan asumsi jarak tersebut dapat ditempuh oleh wisatawan berjalan kaki. Adapun lokasi parkir yang dapat digunakan oleh pengunjung terdapat pada lokasi berikut:

1. Jalan Endak (sekitar Rumah Kapiten);
2. Taman Juliano;
3. Gedung Nasional.

**ANGKUTAN WISATA**

- Adapun untuk mendukung mobilitas wisatawan akan disediakan kendaraan wisata yang akan memanfaatkan halte existing maupun halte yang direncanakan dengan rute:
1. Route 01 Satam Square-Pantai Tanjung Pendam-Cagar Budaya-Satam Square
  2. Route 02 Museum-Pantai Tanjung Pendam-Museum
  3. Route 03 Gedung Nasional-Satam Square-Gedung Nasional

**RIVERFRONT BUILDINGS**

Pada Blok plan A Kawasan Walkable City Tourism, terdapat aliran sungai yaitu Sungai Siburik. Untuk menjaga keberlanjutan dan kelestarian Sungai Siburik, akan diimplementasikan konsep riverfront, yakni mengarahkan bangunan agar menghadap sungai dan tidak membelakangkinya.

Secara existing, pada ruas Jl. Siburik Barat dimana terdapat Kangajie Siburik, bangunan telah mengadopsi konsep riverfront yakni bangunan menghadap ke sisi Sungai Siburik, termasuk Kangajie Siburik. Namun pada sisi utaranya, dimana terdapat ruas pejalan kaki dari Jl. Gegekdek ke Jl. Rumah Sakit, belum diterapkan konsep riverfront sehingga akan didorong pada konsep pengembangan Blok plan A.



**Konsep Pengembangan District Scale**

Sumber: Dokumen Penulis



**Kepala BPIW bersama jajarannya**  
Sumber: BWS Bangka Belitung

dengan kapasitas dan kewenangannya untuk mendukung segala kebutuhan dalam pelaksanaan ICP. Sinergi dalam perencanaan juga akan diwujudkan dengan pencantuman kegiatan ICP pada RPJMD Provinsi Kepulauan Babel dan RPJMD Kabupaten Belitung.

Konsep awal untuk ICP akan menyorot Kawasan Pantai Tanjung Pendam berupa penataan kawasan dan pengamanan pantai sehingga bisa lebih nyaman sebagai daya tarik wisata maupun ruang interaksi warga. Pantai Tanjung Pendam merupakan destinasi favorit warga lokal untuk berolahraga dan rekreasi. Isu infrastruktur PUPR di Pantai Tanjung Pendam terkait pengaman pantai yang perlu dilakukan penanganan karena pengaman pantai eksisting telah rusak, pemeliharaan toilet yang telah terbangun, penyediaan ruang untuk TPS3R, serta perbaikan tempat sampah terpilah di Pantai Tanjung Pendam untuk mendukung kebersihan dan kenyamanan wisatawan. Penataan juga akan terintegrasi dengan koridor Satam Square berupa penyediaan trotoar, penerangan jalan umum (PJU), dan sarana parkir. Konsep rancangan pengembangan kawasan Pantai Tanjung Pendam dapat dilihat pada gambar di samping. (\*\*)



**Perencanaan Kawasan ICP Tanjung Pendam**

Sumber: Dokumen Penulis



# Selalu Melaksanakan Tugas dengan Ikhlas

Oleh

**Pranoto, S.T., M.Dev. Plg.**

Kepala Pusat Pengembangan Infrastruktur PUPR  
Wilayah III

Kementerian PUPR

**S**EJAK 17 Oktober 2023 lalu, Pranoto, S.T., M.Dev.Plg., menjabat sebagai Kepala Pusat Pengembangan Infrastruktur PUPR Wilayah III (Kapuswil III) BPIW Kementerian PUPR. Menjabat sebagai kepala pusat, bagi Pranoto memiliki perbedaan dengan pekerjaan sebelumnya, yakni sebagai Kepala Bagian Administrasi Penganggaran.

Kepada Buletin Sinergi beberapa waktu yang lalu, Pranoto menjelaskan ada dua perbedaan pekerjaan sebelumnya dengan pekerjaannya sekarang di BPIW. Pertama, dari sisi substansi. Dari sisi ini, Pranoto menjelaskan bahwa ketika sebagai Kepala Bagian Administrasi Penganggaran, dirinya memiliki tugas utama terkait administrasi penganggaran yang melaksanakan penyiapan koordinasi administrasi penganggaran Kementerian PUPR dimulai dari penyusunan Daftar Isian Pelaksanaan Anggaran (DIPA) awal, perubahan penganggaran pada tahun berjalan sampai kepada pelaporan kinerja.

Sementara sebagai Kapuswil III ia memiliki tugas terkait penyusunan rencana induk, sinkronisasi dan penyusunan prioritas program dan strategi pembiayaan jangka menengah dan tahunan. Selain itu ada tugas untuk melakukan pemantauan, evaluasi, dan pelaporan pelaksanaan pembangunan infrastruktur PUPR berdasarkan pendekatan pengembangan wilayah di wilayah Pulau Sulawesi, Kepulauan Maluku, dan Pulau Papua.



**Kepala Pusat Nasional bersama Kapuswil III**  
Sumber: Kompu BPIW

Perbedaan kedua menurutnya dari sisi lingkup tanggung jawab. “Kalau sebagai Kepala Bagian Administrasi Penganggaran merupakan tugas pelaksana/administrator yang berkaitan dengan pelayanan publik serta administrasi pemerintahan sesuai dengan tugas dan fungsinya. Sementara sebagai Kapuswil III memiliki tanggung jawab untuk pembinaan termasuk memimpin dan memotivasi setiap pegawai di lingkungan Pusat Pengembangan Infrastruktur PUPR Wilayah III,” ujar pria kelahiran Bandung, 18 Agustus 1971 itu.

Lantas, apa fokus tugas dan fungsi Pusat Pengembangan Infrastruktur PUPR Wilayah III? Lulusan S1 Teknik Planologi, Institut Teknologi Bandung (ITB) tahun 1996 ini menjelaskan bahwa fokus tugas dan fungsi Puswil III adalah menyusun rencana induk, sinkronisasi dan penyusunan prioritas program dan strategi pembiayaan jangka menengah dan tahunan, serta pemantauan, evaluasi, dan pelaporan pelaksanaan pem-

***Fokus tugas dan fungsi Puswil III adalah menyusun rencana induk, sinkronisasi dan penyusunan prioritas program dan strategi pembiayaan jangka menengah dan tahunan, serta pemantauan, evaluasi, dan pelaporan pelaksanaan pembangunan infrastruktur PUPR berdasarkan pendekatan pengembangan wilayah di wilayah Pulau Sulawesi, Kepulauan Maluku, dan Pulau Papua.***



**Kepala BPIW bersama Kapuswil III**  
Sumber: Kompu BPIW

bangunan infrastruktur PUPR berdasarkan pendekatan pengembangan wilayah di wilayah Pulau Sulawesi, Kepulauan Maluku, dan Pulau Papua.

Ada beberapa program kerja Puswil III yang telah selesai dilaksanakan meliputi Rencana Pengembangan Infrastruktur Wilayah (RPIW) Provinsi Tahun 2025 – 2034 sebanyak 6 dokumen di Pulau Sulawesi, 2 dokumen di Kepulauan Maluku dan 6 dokumen di Pulau Papua, serta RPIW Kawasan di wilayah Sulawesi (Pomalaa dan Mongondow), wilayah Maluku (Obi dan Buli), wilayah Papua (Daerah Otonom Baru atau DOB).

Mengenai RPIW, pejabat yang menyelesaikan pendidikan masternya di *Development Planning University of Queensland*, Australia tahun 2002 tersebut menilai RPIW merupakan hasil karya intelektual yang luar biasa sebagai produk dari tim hebat. Meskipun demikian diakuiinya RPIW masih perlu perbaikan, terutama terkait rencana aksi yang cenderung belum teknokratik, karena penggabungan dengan rencana aksi sektoral. Menurutnya ke depan RPIW menjadi acuan utama pelaksanaan pembangunan infrastruktur PUPR yang handal.

Kemudian, ada juga program kerja pendampingan perencanaan, pemrograman, dan penyiapan anggaran dukungan infrastruktur kawasan DOB Papua dan *Food Estate* Merauke serta kawasan prioritas lainnya. Di bawah kepemimpinan Pranoto, Puswil III juga telah melaksanakan serangkaian kegiatan perencanaan dan pemrograman infrastruktur PUPR untuk TA 2024 yang dimulai dari Rapat Koordinasi Keterpaduan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (Rakorbangwil), Konsultasi Regional (Konreg), *Trilateral Meeting*, Rencana Kerja (Renja), sampai pada penelitian dan reviu Rencana Kerja Anggaran (RKA).

## ***RPIW merupakan hasil karya intelektual yang luar biasa sebagai produk dari tim hebat.***

Puswil III juga melakukan Koordinasi lintas Kementerian/Lembaga (K/L) dan antar unit organisasi terkait perencanaan wilayah/kawasan di Pulau Sulawesi, Maluku dan Papua. Selain itu juga dilakukan evaluasi manfaat pada infrastruktur strategis di wilayah Sulawesi dan Maluku, serta administrasi kesatkeran dan ketatausahaan.

Dalam melaksanakan kegiatan ini diperlukan koordinasi dengan tim yang ada di Puswil III. Terkait hal ini, Pranoto punya tiga cara. Pertama, menempatkan pegawai dalam tugasnya masing-masing. Kedua, diskusi intensif terkait isu dalam pelaksanaan tugas. Cara ketiga yang dilakukan adalah memberikan motivasi, mengarahkan dan penghargaan terhadap hasil pelaksanaan tugas.

Ia juga memberikan kiat-kiat kepada para pegawai di BPIW agar sukses dalam karir yakni dengan melakukan pekerjaan yang menjadi tanggung jawabnya dengan penuh semangat. Selain itu ia berharap para pegawai ikhlas dalam melaksanakan tugas-tugasnya dan tetap jujur.

***Dengan motto hidup “Bekerja Ikhlas dan Pantang Menyerah” Ia selalu berusaha untuk menjalankan hobinya untuk jalan-jalan sambil makan enak bersama keluarga.***



Kepala BPIW bersama Kapuswil III  
Sumber: Kompu BPIW

***Diharapkan Puswil III dan BPIW menghasilkan produk rencana dan program infrastruktur yang handal, menjadi tim yang terdepan dalam perencanaan dan perancangan kawasan, dan menjadi tim yang solid dan sigap melaksanakan tugas.***

Dalam melaksanakan tugas sehari-harinya, Pranoto juga menghadapi beberapa tantangan, seperti adanya perbedaan budaya kerja dan kemampuan masing-masing pegawai. Terkait hal itu, ia menghadapinya dengan berusaha untuk memahami, mengarahkan, memberikan motivasi, dan pembinaan lainnya. Bila ada penugasan khusus dari pimpinan, maka Pranoto akan melakukan pelimpahan tugas dan memberikan arahan dan pembinaan dalam pelaksanaannya.

“Kita juga melakukan koordinasi dengan K/L dan unit organisasi lain terkait perencanaan dan pemrograman infrastruktur wilayah atau kawasan. Koordinasi yang

kita lakukan dengan berdiskusi. Kemudian kita lakukan pengkayaan ilmu dengan mengundang narasumber yang kompeten, serta inovasi melalui pengembangan sistem informasi perencanaan, pemrograman dan penganggaran yang terintegrasi,” tuturnya. Tantangan lainnya terkait mutasi pegawai dengan reorganisasi pegawai dan upaya peningkatan kapasitas serta motivasi pegawai.

Pranoto juga melakukan langkah-langkah *quick win* seperti menyusun dan mengembangkan tim sinergis yang hebat melalui upaya peningkatan motivasi dan kapabilitas. Kemudian, mengembangkan ide/gagasan dalam upaya peningkatan layanan perencanaan dan pemrograman melalui sistem informasi yang terintegrasi. Selanjutnya, mitigasi isu dan tantangan kedepan, berusaha selangkah di depan seperti penyusunan konsep perencanaan dan perancangan 5 kawasan prioritas perkotaan nasional.

Di tengah-tengah kesibukannya, Pranoto yang memiliki motto hidup “Bekerja Ikhlas dan Pantang Menyerah” ini selalu berusaha untuk menjalankan hobinya untuk jalan-jalan sambil makan enak bersama keluarga. “Pulang kerja, biasanya jalan sore sambil cari cemilan enak,” ucapnya. Bila ada waktu luang ditengah-tengah kesibukan, ia memasak bakso untuk rekan dan teman sejawat.

Ke depan, ia berharap Puswil III dan BPIW menghasilkan produk rencana dan program infrastruktur yang handal, menjadi tim yang terdepan dalam perencanaan dan perancangan kawasan, dan menjadi tim yang solid dan sigap melaksanakan tugas. **(Hendra)**



**Kepala BPIW Yudha Mediawan memberikan arahan pada acara *kick-off* SMAP**  
Sumber: Kompu BPIW



# BPIW Terapkan Program Anti Penyyuapan

**Dalam rangka mewujudkan birokrasi yang bersih dan melayani, Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW) Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan (PUPR) terus meningkatkan program anti penyyuapan. Komitmen itu ditandai dengan Kick Off Penerapan Sistem Manajemen Anti Penyyuapan (SMAP) di lingkungan BPIW yang digelar di Auditorium Kementerian PUPR.**

"Beberapa waktu lalu saya minta kepada Kapusnas (Kepala Pusat Pengembangan Infrastruktur Wilayah Nasional, Zevi Azzaino,-red) dan UKI (Unit Kepatuhan Internal,-red) BPIW, agar SMAP tidak hanya diterapkan di Pusnas, namun diterapkan secara keseluruhan di semua unit kerja di BPIW," ungkap Kepala BPIW, Yudha Mediawan saat memberikan sambutannya.

Ia menegaskan, kegiatan tersebut merupakan awal dari rangkaian persiapan dalam menerapkan SMAP di BPIW. Yudha menyampaikan apresiasi kepada seluruh jajaran BPIW. Selain itu, ia mengapresiasi kehadiran Sekretaris Ditjen Perumahan dan Direktur Kepatuhan Intern Ditjen Perumahan serta Kepala Biro Umum Kementerian PUPR. "Kehadiran Bapak dan Ibu sangat penting karena akan menentukan keberhasilan penerapan SMAP di lingkungan BPIW," jelas Yudha.

Menurutnya, BPIW bersama dengan Biro Umum Sekretariat Jenderal Kementerian PUPR, serta Ditjen Perumahan bersama-sama memikul tanggung jawab dalam keberhasilan penerapan SMAP di lingkungan Gedung G Kementerian PUPR.

Dalam pengelolaan gedung dan area sekitarnya, bahwa petugas keamanan di masing-masing unit organisasi bekerja sama dengan petugas dari Biro Umum Sekretariat Jenderal, sudah semestinya memiliki kesamaan persepsi dalam pengelolaan SMAP. Untuk itu sosialisasi persiapan



**Dialog mengenai Sistem Manajemen Anti Penyuapan (SMAP)**  
Sumber: Kompu BPIW

SMAP di lingkungan BPIW perlu dilakukan secara menyeluruh agar pada saat proses sertifikasi SMAP nanti, semua pihak sudah terinformasikan dengan baik mengenai proses sertifikasi tersebut.

Penerapan SMAP di Kementerian PUPR, termasuk di BPIW merupakan amanat dari Instruksi Menteri PUPR Nomor 4 Tahun 2022 tentang Strategi Pencegahan Risiko Penyimpangan dalam Proses Pengadaan Barang dan Jasa (PBJ) Kementerian PUPR Tahun 2022-2024. Instruksi Menteri PUPR tersebut menugaskan masing-masing unit organisasi menerapkan SMAP pada unit kerja penyelenggara layanan publik strategis. Indikatornya adalah unit kerja/unit organisasi yang tersertifikasi ISO 37001:2016.

Selain itu, lanjut Yudha, penerapan SMAP harus di-

lakukan merespon hasil Survei Penilaian Integritas (SPI) tahun 2023 yang diselenggarakan oleh Komisi Pemberantasan Korupsi (KPK). Hasil SPI tersebut memperlihatkan bahwa praktik suap masih menjadi dimensi yang paling rentan terjadi di lingkungan Kementerian PUPR.

Menurutnya, penyuapan bukan hanya merusak integritas dan reputasi organisasi, namun juga mempengaruhi kepercayaan publik. Mengawali penerapan SMAP di lingkungan BPIW ini, tentunya perlu bekal pengetahuan terkait dengan penyuapan. "Untuk itu BPIW telah menghadirkan Bapak Dr. Waluyo sebagai narasumber yang akan menyampaikan prinsip-prinsip anti penyuapan, dan barangkali hal-hal yang perlu diperhatikan dalam penerapan SMAP ini. Beliau merupakan salah satu pimpinan



**Salah seorang peserta menyampaikan pendapat**  
Sumber: Kompu BPIW

KPK periode pertama, dan sudah sangat lama berkecimpung dalam penerapan SMAP. Saya berharap kita semua dapat menyimak apa yang akan beliau sampaikan, dan setelah pemaparan kita akan dapat berdiskusi," papar Yudha.

Dalam kesempatan yang sama, Yudha menyampaikan, sebagaimana ditekankan Bapak Menteri PUPR bahwa yang harus dilakukan adalah membenahan sistem dan bukan semata-mata untuk mendapatkan sertifikat ISO. Dengan demikian, lanjutnya, sistem anti penyuapan ini akan menjadi budaya yang terinternalisasi dalam setiap tindakan dan keputusan yang diambil. "Selain itu saya ingin menegaskan bahwa penerapan SMAP ini bukan hanya tugas Kapusnas atau UKI BPIW, tapi merupakan tugas kita bersama. Untuk itu dibutuhkan komitmen dan kerja sama semuanya." tegas Yudha.

Sebelumnya, Kapusnas BPIW, Zevi Azzaino melaporkan, penerapan SMAP merupakan bentuk komitmen di BPIW untuk menumbuhkan budaya anti penyuapan, dan anti korupsi secara umum. "Kegiatan kita pada pagi hari ini adalah *kick off* untuk mengawali seluruh rangkaian kegiatan persiapan dan sertifikasi SMAP di lingkungan BPIW," terangnya.

Di tempat yang sama, Dr. Ir. Waluyo, M.M., QCRO, CGOP, QRG, salah satu pimpinan KPK periode pertama ini menyampaikan paparan "Sistem Manajemen Anti Penyuapan – SNI ISO 37001" yang diakhiri dengan diskusi dengan jajaran BPIW. **(Ris/Tiara)**



Dr. Ir. Waluyo, M.M., QCRO, CGOP, QRG, salah satu narasumber SMAP  
Sumber: Kompu BPIW



**T**IM BPIW Kementerian PUPR yang dipimpin Kepala BPIW, Yudha Mediawan melakukan Kunjungan Kerja (Kunker) Monitoring Realisasi Program Pembangunan Infrastruktur PUPR di Provinsi Jawa Tengah dan D.I Yogyakarta, Senin-Rabu 5-7 Februari 2024. Kunker tersebut untuk memastikan progres keterlaksanaan program infrastruktur prioritas di Provinsi Jawa Tengah dan D.I Yogyakarta dan mengkonfirmasi kebutuhan dukungan program lanjutan sesuai Rencana Pengembangan Infrastruktur Wilayah (RPIW).



**K**UNJUNGAN Lapangan (Kunlap) Tim BPIW dipimpin langsung Kepala BPIW, Yudha Mediawan ke sejumlah infrastruktur terbangun di Kalimantan Timur serta rencana pengembangan infrastruktur PUPR di kota-kota penyangga IKN, 4-6 Maret 2024. Kunjungan dilakukan untuk melakukan sinkronisasi program sesuai arahan Rencana Pengembangan Infrastruktur Wilayah (RPIW) Provinsi Kalimantan Timur 2025–2034.



**K**EPALA BPIW, Yudha Mediawan mewakili Menteri PUPR, Basuki Hadimuljono membuka *forum High Level Panel di World Water Forum ke-10* di Bali International Convention Center, Selasa, 21 Mei 2024. Dalam forum yang bertajuk *Moving the Water Action Agenda Forward Together* ini, Yudha mewakili Indonesia sebagai tuan rumah menyambut hangat kehadiran para narasumber dan tamu dalam diskusi panel ini. Yudha menyampaikan bahwa dunia saat ini menghadapi tantangan kompleks dalam pengelolaan air, dan membutuhkan kolaborasi bersama untuk mengatasinya.



**T**IM BPIW Kementerian PUPR yang dipimpin langsung Kepala BPIW, Yudha Mediawan melakukan kunjungan lapangan terkait evaluasi kebermanfaatan pembangunan infrastruktur PUPR di Provinsi Jawa Tengah (Jateng) dan Daerah Istimewa (DI) Yogyakarta, 10-14 Juni 2024. Kunjungan lapangan ini merupakan bagian dari upaya optimalisasi pemanfaatan infrastruktur PUPR, yang kemudian diharapkan menghasilkan usulan langkah tindak lanjut untuk percepatan.





## BPIW Mendorong Penanganan 20 Lokus Integrasi Mendukung Pengurangan Kantong Kemiskinan



Ulasan

**Reshinta Hantariningtyas, S.T.**

Perencana Ahli Pertama

Pusat Pengembangan Infrastruktur PUPR Wilayah I



**S**UDAH sejak lama penghapusan kemiskinan ekstrem menjadi fokus pemerintah dan terlebih pasca diterbitkannya Instruksi Presiden Nomor 4 Tahun 2022 tentang Percepatan Penghapusan Kemiskinan Ekstrem. Inpres ini menginstruksikan kepada 22 Menteri, 6 Kepala Lembaga, dan seluruh Gubernur/Bupati/Walikota di Indonesia untuk melakukan percepatan penghapusan kemiskinan ekstrem. Berdasarkan Inpres 4/2022, terdapat tiga strategi utama dalam percepatan penghapusan kemiskinan ekstrem, yaitu menurunkan beban pengeluaran, meningkatkan pendapatan masyarakat, serta menurunkan jumlah kantong-kantong kemiskinan ekstrem.

Penurunan kantong-kantong kemiskinan ekstrem dilakukan melalui sinergi kebijakan peningkatan produktivitas dan pemberdayaan ekonomi yang dilakukan diantaranya melalui pemenuhan pelayanan dasar seperti akses dan infrastruktur pendidikan, kesehatan, sanitasi, air minum yang layak, peningkatan konektivitas melalui peningkatan transportasi dan pembangunan infrastruktur jalan. Berdasarkan Inpres 4/2022, Kementerian PUPR mendapat amanat untuk melaksanakan 3 tugas utama yakni melakukan evaluasi, pengkajian, dan penyempurnaan kebijakan, program, dan anggaran

di bidang pekerjaan umum dan perumahan rakyat dalam rangka percepatan penghapusan kemiskinan ekstrem. Kedua, menyiapkan ketersediaan air bersih, sanitasi, dan penataan lingkungan. Terakhir, memberikan bantuan perbaikan rumah dan/ atau pembangunan rumah baru serta relokasi pemukiman bagi keluarga miskin ekstrem.

Kementerian PUPR melalui BPIW melakukan pengolahan Data P3KE untuk menentukan lokus prioritas kantong kemiskinan di mana dalam satu kawasan RT/RW/Dusun/Desa terdapat minimal 50 BNBA (*By Name By Address*) masyarakat miskin ekstrem dengan kondisi rumah tidak layak huni, sanitasi tidak layak, dan air minum tidak layak.

Pada tahun 2024, terdapat 20 lokus yang tersebar pada 13 provinsi, 19 kabupaten/kota, dan 20 desa/kelurahan yang dilakukan penanganan integrasi PKE yakni melalui program BSPS, penyediaan air minum, penyediaan sanitasi, penataan kawasan, pembangunan jalan dan jembatan lingkungan serta drainase. Persiapan penanganan 20 lokus ini telah dilakukan mulai tahun 2023 dengan dilakukan survei penajaman bersama oleh BPIW, Ditjen Cipta Karya, Ditjen Perumahan serta Pemerintah Daerah dalam



perencanaan kebutuhan program. Pelaksanaan penanganan pada 20 lokus integrasi ini dilakukan melalui 2 skema yakni melalui kegiatan 13 paket kontraktual dan 7 paket swakelola Tipe IV.

Hingga saat rapat pembahasan, progres pembangunan pada 20 lokus integrasi ini sebesar 52,20% dan ditargetkan selesai pada bulan Agustus 2024. Terdapat beberapa kendala yang cukup menghambat pelaksanaan pembangunan diantaranya terdapat kendala teknis yakni kurangnya jumlah tenaga kerja lokal yang memiliki kompetensi sesuai, keterbatasan lahan, keterbatasan vendor, kondisi geografis yang sulit, ketersediaan bahan/material yang terbatas, serta kendala non teknis seperti adanya konflik sosial antara masyarakat, banyaknya acara adat yang membatasi waktu pelaksanaan program dan sebagainya.

Meskipun demikian, BPIW bersama dengan Ditjen Cipta Karya, Ditjen Perumahan dan Balai Prasarana Permukiman Wilayah terus melakukan

koordinasi dan monitoring agar penanganan 20 lokus integrasi PKE dapat selesai sesuai target waktu dan dimanfaatkan oleh masyarakat. Penanganan pada 20 lokus integrasi PKE ini menasar pada 1.982 BNBA dan masyarakat di sekitarnya melalui pembangunan sanitasi, penyediaan jaringan air minum sebanyak 1.656 SR, pembangunan 15.888 meter jalan lingkungan, 2.353 meter drainase lingkungan, 707 meter dinding penahan tanah, 2 jembatan lingkungan, dan 1 unit tambatan perahu. Melalui penanganan pada lokus-lokus integrasi ini diharapkan dapat mengurangi jumlah kantong-kantong kemiskinan di daerah melalui penyediaan infrastruktur dasar yakni rumah, akses sanitasi, akses air minum yang layak serta pembangunan jalan lingkungan yang dapat meningkatkan *livelihood* masyarakat miskin ekstrem dan sekitarnya.

## BPIW mengawal Optimalisasi Pemanfaatan Infrastruktur PUPR di Kawasan Strategis Pariwisata Nasional



Ulusan

**Lala Rizqy Larasati**

Penata Kelola Bangunan Gedung dan Permukiman Ahli Muda  
Pusat Pengembangan Infrastruktur PUPR Wilayah II



**P**ARIWISATA memiliki peran penting dalam perekonomian Indonesia. Dengan potensi sumber daya alam dan budaya yang melimpah, Indonesia

menjadi salah satu tujuan utama wisata dunia. Kunjungan wisman meningkat dua kali lipat dari 8 juta orang pada tahun 2012 menjadi 16,1 juta orang pada

tahun 2019. Hal ini menjadikan pariwisata dan ekonomi kreatif sebagai salah satu penyumbang devisa terbesar nasional dengan nilai 18,7 miliar dolar AS pada 2019 (8,5% dari devisa ekspor nasional).

Pada tahun 2019, Presiden Republik Indonesia menginstruksikan pengembangan 5 Destinasi Pariwisata Super Prioritas (DPSP) dan 10 Bali Baru sebagai penggerak ekonomi baru, yang diikuti dengan penyusunan *Integrated Tourism Masterplan (ITMP)* di 10 Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN). Kementerian PUPR melalui Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW) menyusun 6 ITMP untuk Danau Toba, Lombok-Mandalika, Borobudur-Yogyakarta-Prambanan, Labuan Bajo, Bromo-Tenger-Semeru, dan Wakatobi, sementara 4 ITMP lainnya (Bangka Belitung, Manado-Likupang, Morotai, dan Raja Ampat) disusun oleh Kemenparekraf. Sepuluh dokumen ITMP tersebut kemudian diproses untuk disahkan menjadi Peraturan Presiden terkait Rencana Induk Destinasi Pariwisata Nasional (RID-PN), yang berisi perencanaan terpadu antar sektor sebagai dasar pengembangan KSPN selama 20 tahun ke depan.

Infrastruktur merupakan salah satu komponen penting dalam membentuk ekosistem pariwisata di suatu destinasi. Pembangunan infrastruktur meningkatkan aksesibilitas dan layanan dasar, mendukung aktivitas pariwisata serta ekonomi dan sosial budaya, sehingga kawasan menjadi lebih mandiri. Dalam satu dekade terakhir, pemerintah fokus pada percepatan pembangunan kawasan pariwisata prioritas. Dukungan infrastruktur PUPR di 10 KSPN sejak 2020 hingga 2024 mencapai Rp14,95 triliun, mencakup penyediaan air baku, pengendalian daya rusak air, pembangunan jalan akses, penataan kawasan wisata, penyediaan air minum, pengelolaan limbah, dan penyediaan sarana hunian wisata. Namun demikian, pemanfaatan infrastruktur yang telah dibangun ini masih belum optimal. Kendala dalam pemanfaatan tersebut mencakup:

1. Lamanya proses serah terima aset. Proses serah terima biasanya baru dilakukan 1-3 tahun setelah konstruksi selesai disebabkan oleh verifikasi di pusat yang memakan waktu cukup lama. Akibatnya lamanya proses, kondisi infrastruktur terkadang telah rusak dan Pemda/penerima aset meminta perbaikan kembali sebelum diserahkan. Seperti pada infrastruktur di KSPN Labuan Bajo belum dilakukan serah terima aset, kecuali: Penataan Kawasan Puncak Waringin dan Penataan

Kawasan Batu Cermin.

2. Kapasitas *idle*. Pada infrastruktur penyediaan air minum dan pengolahan limbah, kapasitas *idle* disebabkan karena keterbatasan kapasitas Pemda untuk membangun sambungan rumah dan mengalokasikan anggaran untuk operasional. Seperti pada SPAM Waemese II yang masih *idle* 40 l/det menunggu pembangunan sambungan rumah oleh PDAM dan pada TPS Thermal Warloka yang karena keterbatasan biaya untuk membeli solar sehingga TPST hanya mengolah sampah 10% dari kapasitas maksimumnya.
3. Kerusakan infrastruktur terbangun. Penataan kawasan wisata sebagaimana besar diserahkan kepada Pemda, saat ini Pemda belum memiliki unit khusus yang dapat mengelola wisata secara profesional sehingga terdapat keterbatasan dalam pengalokasian anggaran untuk *maintenance* dan perbaikan infrastruktur. Kerusakan paling terlihat pada toilet-toilet di destinasi wisata seperti di KSPN Danau Toba dan Labuan Bajo.
4. Pemanfaatan yang kurang sesuai. Sebagian sarhunta yang seharusnya untuk wisatawan beralih fungsi menjadi kos untuk pekerja, ataupun hanya sebagai rumah tinggal. Hal ini disebabkan karena keterbatasan kemampuan pemilik sarhunta untuk mempromosikan dan memasarkan sarhunta melalui fasilitas digital, seperti pada Sarhunta di KSPN Lombok yang justru digunakan sebagai hunian pekerja.

Dalam mengatasi permasalahan tersebut BPIW menyelenggarakan rangkaian kegiatan untuk mengkoordinasikan optimalisasi pemanfaatan infrastruktur mendukung pariwisata. Rangkaian kegiatan tersebut mencakup diskusi dengan akademisi dan praktisi pariwisata di Jakarta pada 27 Februari 2024, kunjungan lapangan dan koordinasi dengan pemangku kepentingan di KSPN Danau Toba pada 2-3 Mei 2024, serta kunjungan lapangan dan koordinasi dengan pemangku kepentingan di KSPN Labuan Bajo pada 1-2 Juli 2024. Ke depan, direncanakan pula kegiatan serupa dilakukan di KSPN Borobudur. Rapat koordinasi menghasilkan rekomendasi tindak lanjut dari permasalahan pemanfaatan infrastruktur PUPR yang dituangkan dalam berita acara dan ditandatangani bersama oleh para pemangku kepentingan. Tindak lanjut tersebut diharapkan dapat mengoptimalkan pemanfaatan infrastruktur PUPR di KSPN prioritas dan mendukung pengembangan pariwisata nasional. (\*\*)



## BPIW Sinkronisasi Penyusunan Program Prioritas dan Pembangunan Infrastruktur PUPR di Pulau Sulawesi



Ulasan

**Dwi Jayanti Ratnasari, S.T.**

Perencana Ahli Pertama

Pusat Pengembangan Infrastruktur PUPR Wilayah III



**B**ADAN Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW) Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) melalui Pusat Pengembangan Infrastruktur PUPR Wilayah III menyelenggarakan *Kick-off Meeting* Sinkronisasi Penyusunan Program Prioritas Tahun 2026 dan Pemantauan Evaluasi Pembangunan Infrastruktur PUPR di Pulau Sulawesi di Bandung.

Kegiatan ini berlangsung selama dua hari, yaitu pada tanggal 2 dan 3 Mei 2024. Kegiatan dilakukan sebagai persiapan pelaksanaan sinkronisasi kawasan dan program prioritas infrastruktur PUPR tahun 2026, serta persiapan kegiatan pemantauan dan evaluasi pembangunan infrastruktur PUPR tahun 2024 di wilayah Pulau Sulawesi.

Dalam pembukaan kegiatan tersebut Kepala BPIW Kementerian PUPR, Yudha Mediawan, berharap bahwa *kick-off meeting* ini dapat mematangkan pelaksanaan sinkronisasi dan prioritas program tahun 2026, serta meningkatkan metode dan obyek pemantauan dan evaluasi pembangunan infrastruktur PUPR guna mendukung kawasan prioritas tahun 2024 di Pulau Sulawesi.

Beliau juga menjelaskan bahwa pemantauan dan

evaluasi pembangunan infrastruktur PUPR merupakan salah satu alat pengendalian pelaksanaan Rencana Pembangunan Infrastruktur Wilayah (RPIW) dan dilakukan baik terhadap pelaksanaan pembangunan maupun terhadap fungsi dan manfaat infrastruktur PUPR yang mendukung kawasan-kawasan prioritas. Pelaksanaan monitoring dan evaluasi (monev) ini bertujuan utamanya untuk mengoptimalkan manfaat infrastruktur PUPR yang telah dibangun.

Lebih lanjut, bahwa dalam upaya menyelaraskan rencana dan sinkronisasi program pembangunan infrastruktur PUPR, BPIW sebagai integrator dan penjurur program telah melaksanakan Rapat Koordinasi Keterpaduan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (Rakorbangwil) yang melibatkan Kementerian/Lembaga (K/L) terkait. Kesepakatan yang dicapai dalam Rakorbangwil tersebut kemudian ditindaklanjuti dalam Konsultasi Regional (Konreg) Kementerian PUPR yang diselenggarakan oleh Biro Perencanaan Anggaran dan Kerja Sama Luar Negeri (PAKLN) dengan fasilitasi substansi oleh BPIW.

Guna mendapatkan pandangan dan masukan dari stakeholder terkait di pusat maupun daerah untuk mengelaborasi keselarasan visi dan target pelak-



sanaan sinkronisasi kawasan dan program prioritas infrastruktur PUPR tahun 2026, serta pemantauan dan evaluasi pembangunan infrastruktur PUPR tahun 2024, terutama di Pulau Sulawesi, beberapa narasumber dihadirkan. Antara lain Jafung Penata Ruang Ahli Muda/Subkoor Wilayah Sulawesi, Direktorat Sinkronisasi Pemanfaatan Ruang, Kementerian ATR/BPN, Heru Supriyadi; Akademisi Sekolah Arsitektur, Perencanaan dan Pengembangan Kebijakan, ITB, Wilmar A. Salim, S.T., M.Reg.Dev., Ph.D; Direktur Pemantauan, Evaluasi dan Pengendalian Pembangunan Sektoral, Kementerian PPN/Bappenas, Ika Widyawati, S.Si, MS; Djuang Fadjar Sodikin, S.T., M.T., Ph.D., Kepala Bidang Kepatuhan Internal, BPIW; dan Akademisi Sekolah Arsitektur, Perencanaan dan Pengembangan Kebijakan, ITB, Ir. Andi Oetomo, M.PL.

Kegiatan ini dihadiri oleh pejabat dari Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW), antara lain Kepala Pusat Pengembangan Infrastruktur PUPR

Wilayah III, Pranoto; Kepala Pusat Pengembangan Infrastruktur Wilayah Nasional, Zevi Azzaino; Kepala Pusat Pengembangan Infrastruktur PUPR Wilayah I, Boby Ali Azhari; dan Sekretaris BPIW, Benny Herawan. Selain itu, hadir juga pejabat administrator di Pusat Pengembangan Infrastruktur PUPR Wilayah III, yaitu Kepala Bidang Pengembangan Infrastruktur Wilayah III.A, Riska Rahmadia (sebagai moderator kegiatan); Kepala Bidang Pengembangan Infrastruktur Wilayah III.B, Sukamto; dan Kepala Bidang Pengembangan Infrastruktur Wilayah III.C, Andie Pramudita.

Turut hadir juga perwakilan dari Kementerian Dalam Negeri dan unit organisasi di lingkungan Kementerian PUPR, termasuk dari Direktorat Jenderal Cipta Karya, Bina Marga, Sumber Daya Air, dan Perumahan. Mereka mengikuti kegiatan baik secara langsung maupun melalui *platform* daring. (\*\*)

## 2024 Susun ICP 10 Kota Pilot, Percepat Pengembangan Kota-kota di Indonesia



Ulasan

**Amanda Dian Widyasti Kusumawardani, S.T.**

Perencana Ahli Pertama

Pusat Pengembangan Infrastruktur Wilayah Nasional



**B**ADAN Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW) Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) siap melakukan percepatan pena-

nganan pengembangan kota-kota di Indonesia sesuai potensinya. Hal dibahas dalam Rapat Persiapan Percepatan Penanganan Perkotaan yang digelar di Kan-

tor BPIW, Jakarta, Rabu 3 April 2024.

Kepala BPIW Kementerian PUPR, Yudha Mediwawan menyampaikan, saat ini dinamika permasalahan perkotaan di Indonesia semakin kompleks. Seperti besarnya penduduk yang akan tinggal di perkotaan, 75% kawasan perkotaan yang berada di daerah pesisir rentan terhadap banjir, tingginya polusi udara, kemacetan yang meningkat, serta lebih dari 30% rumah tangga perkotaan masih tidak layak huni, sehingga diperlukan strategi pembangunan perkotaan yang menjawab isu-isu tersebut secara efektif dan efisien.

Untuk penanganan kota-kota pemerintah masih memiliki kerja sama dengan Bank Dunia melalui *National Urban Development Project* (NUDP). Ada beberapa kegiatan yang dilaksanakan *Project Management Unit* (PMU)/*Project Implementation Unit* (PIU) Kementerian PUPR, di antaranya yakni *National Urban Development Strategy* (NUDS), *Integrated City Planning* (ICP) dan *Project Management Support* (PMS).

Kemudian, ICP merupakan program pembangunan infrastruktur permukiman kota terpadu berbasis *New Urban Agenda*. Selain itu, PMS sebagai dukungan pelaksanaan proyek yang akan membantu CPMU dan PMU/PIU dalam melaksanakan, monitoring, dan evaluasi proyek NUDP.

Lebih lanjut, tujuan ICP melakukan rencana pengembangan dan pembangunan kawasan permukiman perkotaan yang dapat meningkatkan *city competitiveness*, keberlanjutan serta peluang investasi kota yang menghubungkan antara perencanaan spasial dengan investasi. Hal itu berdasarkan prinsip-prinsip layak huni, kota hijau, dan kota, serta selaras dengan strategi pembangunan perkotaan nasional.

Yudha menjelaskan, arahan Bapak Menteri PUPR agar ICP memprioritaskan 10 kota/kawasan perkotaan, yakni Bukittinggi, Belitung, Semarang, Samarinda, Pontianak, Morowali, Konawe, Ambon, Weda, Sorong. ICP ditargetkan selesai pada Desember 2024.

Kegiatan ICP harus melingkupi penyiapan implementasi proyek infrastruktur. Untuk itu, Kegiatan ICP tidak hanya menghasilkan *major projects*, tetapi juga *readiness criteria* termasuk *Pra-Feasibility Study* (FS) dan *basic design*.

Menindaklanjuti arahan Bapak Menteri PUPR, BPIW telah melakukan *exercise* percepatan pelaksanaan pekerjaan. Antara lain penyusunan Surat Keputusan (SK) Tim Penyusun *Term of Reference* (ToR) yang diselesaikan sebelum libur lebaran, penyusunan ToR yang ditargetkan selesai pada akhir Bulan April, proses pengadaan pekerjaan dengan estimasi waktu tiga bulan hingga bulan Juli, terakhir pelaksanaan pekerjaan dengan estimasi waktu lima bulan selesai pada Desember 2024.

Yudha berharap, rapat saat ini dapat mendiskusikan usulan lingkup dan *output* pekerjaan percepatan penanganan 10 kota percontohan dengan mempertimbangkan keterbatasan waktu dan ketersediaan anggaran, mendiskusikan kriteria dalam penyusunan ToR pekerjaan percepatan penanganan 10 kota percontohan, jumlah dan kompetensi tenaga ahli yang dibutuhkan untuk penyelesaian 10 kota percontohan sesuai dengan *output* yang diharapkan.

Di tempat yang sama, Kepala Pusat Pengembangan Infrastruktur Nasional (Kapusnas) BPIW, Zevi Azzaino mengatakan, Rapat Persiapan Percepatan Penanganan Perkotaan menghadirkan tiga pakar perkotaan yakni Sofian Sibarani, Yayat Supriyatna serta Nirwono Joga.

Selain itu, hadir juga Sekretaris BPIW, Benny Hermawan, Kepala Pusat Pengembangan Infrastruktur PUPR Wilayah (Kapuswil) I BPIW yang juga Ketua Tim Sekretariat CPMU NUDP, Boby Ali Azhari, Kapuswil II BPIW, Melva Eryani Marpaung, Kapuswil III BPIW, Pranoto, Ketua CPMU NUDP, Firman Napitupulu serta jajaran tim teknis NUDS. (\*\*)





# Dukungan BPIW Kementerian PUPR dalam World Water Forum ke-10

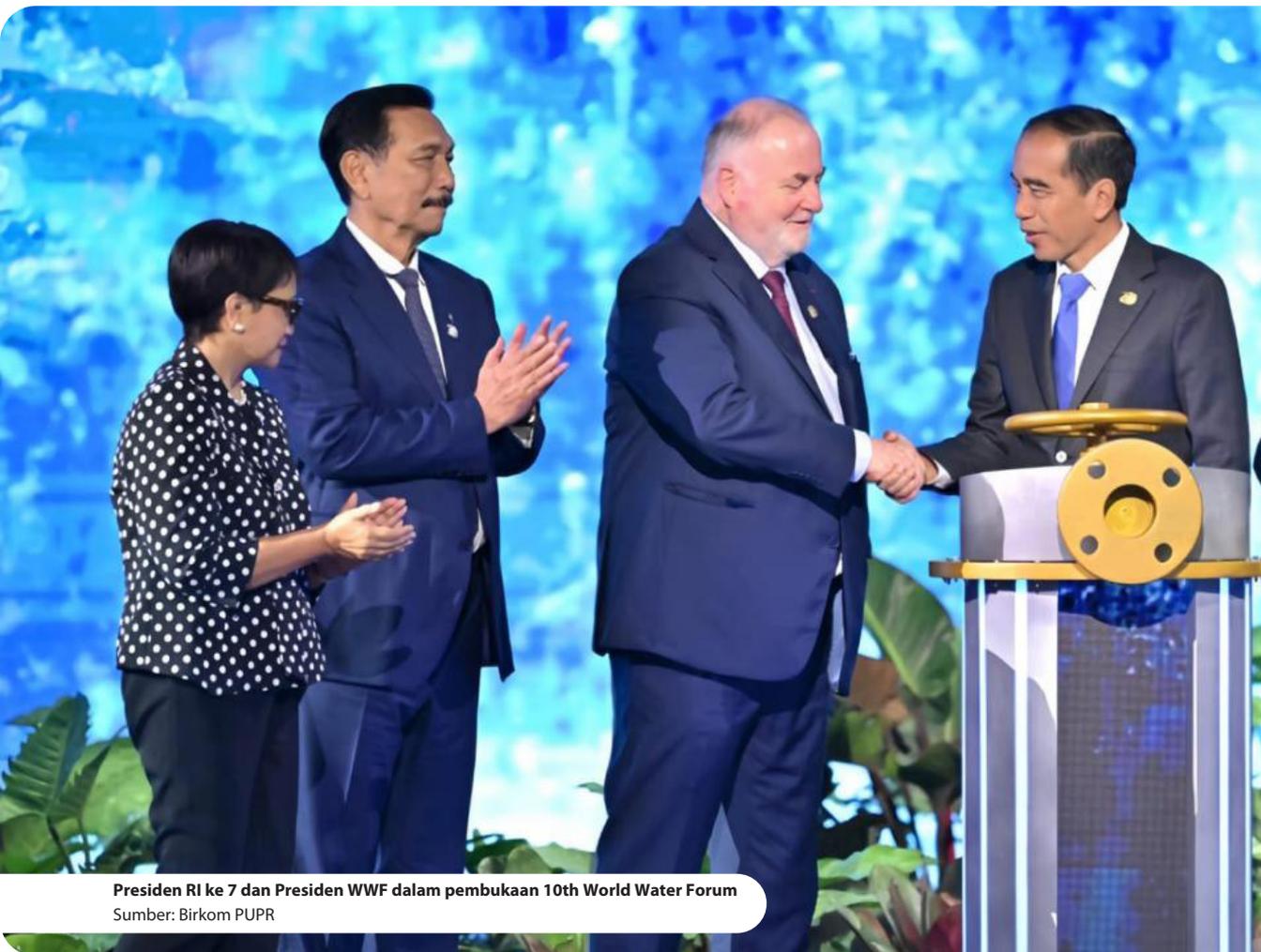
**I**NDONESIA telah sukses menggelar acara besar yakni *World Water Forum* ke-10 di Bali pada 18-25 Mei 2024. *World Water Forum* tersebut mengangkat tema “*Water for Shared Prosperity*” atau “Air Untuk Kemakmuran Bersama”.

Dalam *World Water Forum* yang dibuka secara resmi oleh Presiden Joko Widodo tersebut, Badan Pengembangan (BPIW) Kementerian PUPR turut mendukung dalam beberapa kegiatan. Kepala BPIW, Yudha Mediawan ditunjuk mewakili Menteri PUPR, Basuki Hadimuljono untuk memberikan sambutan pembukaan pada *forum High Level Panel* di *World Water Forum* ke-10 di Bali International Convention Center, Selasa, 21 Mei 2024.

Dalam forum yang bertajuk *Moving the Water Action Agenda Forward Together* ini, Yudha mengatakan bahwa banyak negara di dunia menghadapi tantangan kompleks pengelolaan air. Jutaan orang di seluruh dunia saat ini masih hidup tanpa air minum dan sanitasi yang layak meski akses terhadap keduanya merupakan Hak Asasi Manusia. Tantangan tersebut harus dihadapi secara bersama oleh seluruh negara di dunia.

Diakuinya bahwa hal itu menjadi tantangan tersendiri, namun di bawah naungan program dari Perserikatan Bangsa Bangsa, tindakan tegas secara bersama-sama sangat penting untuk dilakukan

***Dalam World Water Forum yang dibuka secara resmi Presiden Joko Widodo tersebut, Badan Pengembangan (BPIW) Kementerian PUPR turut mendukung dalam beberapa kegiatan seperti ketika Kepala BPIW, Yudha Mediawan ditunjuk mewakili Menteri PUPR, Basuki Hadimuljono untuk memberikan sambutan pembukaan pada forum High Level Panel.***



Presiden RI ke 7 dan Presiden WWF dalam pembukaan 10th World Water Forum  
Sumber: Birkom PUPR

***Jutaan orang di seluruh dunia saat ini masih hidup tanpa air minum dan sanitasi yang layak meski akses terhadap keduanya merupakan Hak Asasi Manusia. Tantangan tersebut harus dihadapi secara bersama oleh seluruh negara di dunia.***

untuk menghadapi tantangan tersebut.

Diskusi panel tersebut merupakan komitmen bersama dan kekuatan kolaborasi, inovasi, dan aksi kolektif untuk menghadapi tantangan-tantangan mendesak ini secara langsung. Ia berharap forum itu bisa merangkum tekad kolektif untuk menjembatani perbedaan dan membangun kemitraan yang kuat sekaligus inklusif.

*Keynote Speaker* dalam forum ini antara lain Mr. Jamshed Shoimzoda (Deputi I Kementerian Energi dan Sumber Daya Air Republik Tajikistan), dan Abdulla Balala (Asisten Menteri Luar Negeri untuk Energi, UEA). Jamshed mengatakan bahwa agenda terkait pengelolaan air bukan hal yang mudah. Akan tetapi partisipasi



berbagai kalangan di sini, termasuk pembuat keputusan, sudah pada jalan yang benar.

Tidak hanya Kepala BPIW, para generasi muda BPIW juga turut berpartisipasi secara aktif dalam *10th World Water Forum* tersebut. Hal ini ditandai dengan dilibatkannya tiga orang generasi muda BPIW dalam *Cross Cutting Session* (Sesi Lintas Sektor) yang bertajuk “*Climate-Water-Energy-Food-Ecology (WEFE) System of Systems*” pada 23 Mei lalu. *Cross Cutting Session* adalah forum yang ditujukan untuk membahas keterkaitan berbagai aspek dalam suatu topik permasalahan.

Forum ini terbagi menjadi dua

panel. Panel pertama menghadirkan tiga pembicara yaitu Dr. Le Van Chinh (Vietnam) membahas tentang kebijakan tarif layanan irigasi di Vietnam; Sandra Winarsa (Indonesia) membahas tentang Pengarusutamaan gender dan inklusi dalam hal energi, air, dan pertanian; dan Ms. Annika Schiemm (Belgia) tentang integrasi pemetaan biofisik dan perspektif pemangku kepentingan untuk mengeksplorasi tantangan keterkaitan WEFE di hulu Sungai Nil Afrika Timur.

Panel kedua menghadirkan empat pembicara yakni Ms. Florence Grace Adongo yang membahas Pengelolaan Sumber Daya Air Terpadu di daerah aliran sungai untuk memastikan kebijakan yang konsisten antarsektor, dan antar perbatasan negara. Kemudian Dr. Vicky Arianty memaparkan tentang pedoman pengalihan sedimen dan studi kasus internasional yang berhasil untuk memastikan keseimbangan keterkaitan air-energi-pangan-sedimentasi. Dr. Mohsin Hafeez memaparkan mengenai keterkaitan WEFE diimplementasikan dalam perencanaan dan manajemen di Pakistan. Terakhir, Dr. Arvin Kumar mempresentasikan pengalaman India tentang rekomendasi terkait WEFE.

Kegiatan ini ternyata memberikan insight atau wawasan baru bagi perwakilan generasi muda BPIW tersebut. Salah satu generasi muda BPIW yang mengikuti kegiatan itu, Indra Maulana menyebutkan forum ini banyak pembelajaran, seperti perlunya menempatkan kesamaan hak dan kewajiban gender dalam akses terhadap air.

Ia juga mengaku mendapat *insight* dalam hal pemenuhan kebutuhan irigasi yang kompleks, dikarenakan tidak meratanya ketersediaan air di suatu wilayah dengan wilayah lain. Selain itu ia

***Para generasi muda BPIW juga turut berpartisipasi secara aktif dalam 10th World Water Forum tersebut. Hal ini ditandai dengan dilibatkannya tiga orang generasi muda BPIW dalam Cross Cutting Session (Sesi Lintas Sektor) yang bertajuk “Climate-Water-Energy-Food-Ecology (WEFE) System of Systems”.***



Menteri PUPR dan Delegasi Jepang

Sumber: Birkom PUPR

juga mendapatkan pengetahuan bahwa bagaimana irigasi bisa terjangkau dan petani bisa meningkatkan hasil pertaniannya.

Di sisi lain, *climate change* telah memberikan pengaruh terhadap ketersediaan air, makanan, dan energi. Hal penting lainnya adalah perlunya memperhatikan salah satu unsur utama produksi makanan yaitu tanah karena kualitas tanah sangat mempengaruhi produksi makanan.

Pembahasan pada sesi ini ternyata sejalan dengan pekerjaan BPIW sehari-hari yang harus konsisten mencermati permasalahan global terutama di negara-negara berkembang termasuk Indonesia.

Negara-negara berkembang tersebut berjuang menyelamatkan bumi dari beberapa permasalahan seperti perubahan iklim, sulitnya akses terhadap air bersih, makanan, dan energi.

Dalam melaksanakan tugas dan fungsinya, BPIW banyak terlibat dalam kajian dan permasalahan terkait isu-isu global, misalnya perubahan iklim, akses air bersih, akses pemenuhan kebutuhan hidup mendasar (energi dan makanan). BPIW juga mencari solusi terkait permasalahan global tersebut melalui pendekatan perencanaan kewilayahan.

Tidak hanya itu, BPIW juga ikut serta dalam pelaksanaan kegiatan pameran. Dalam pameran ini BPIW mengusung konsep perencanaan wilayah yang mendukung pembangunan wilayah yang inklusif ter-

hadap air. Dengan kata lain bahwa BPIW mengusung perencanaan sebagai solusi yang mengarahkan untuk mewujudkan air untuk kesejahteraan bersama, sebagaimana tema besar *World Water Forum* yakni “Air Untuk Kemakmuran Bersama”.

Pembangunan wilayah yang inklusif air itu diturunkan menjadi empat aksi/komitmen yaitu pertama BPIW membangun strategi yang integratif yang dijalankan sejak awal. Kedua, BPIW mengarahkan perencanaan yang inklusif dan *resilient* untuk perubahan holistik. Kemudian yang ketiga adalah BPIW berperan membuka jalan/mempersiapkan pembangunan wilayah yang inklusif air dan yang keempat bahwa BPIW menghadirkan solusi berbasis wilayah untuk tantangan-tantangan kritis terkait air.

Ada beberapa materi panel yang ditampilkan BPIW pada pameran tersebut yakni pertama materi panel tentang ketersediaan dan kebutuhan air. Pada panel ini diterangkan mengenai ketersediaan dan kebutuhan air di Indonesia.

Materi panel kedua yakni pembangunan industri dengan sumber daya air permukaan tanah yang tersedia. Beberapa materi pada panel ini yakni terkait Kota Industri Dumai, Kawasan Industri Gerbangkertosusila, Kawasan Industri Konawe dan Morowali, serta Kawasan Industri Weda.

Materi panel ketiga adalah air untuk pangan dan pertanian. Materi panel ketiga ini terdiri dari mate-

ri terkait *Food Estate* di Kalimantan Tengah, Subak Bali, Kawasan Pertanian di Pulau Buru, dan *Food Estate* di Merauke.

Kemudian, materi panel keempat yakni inklusivitas dalam mengakses air untuk semua. Materi ini terdiri dari Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN) Bromo-Tengger –Semeru, KSPN Lombok, dan KSPN Wakatobi.

Materi panel kelima yakni pelayanan di perkotaan dan tempat tinggal manusia terkecil. Materi panel ini terdiri dari materi terkait Pemberantasan Kemiskinan Ekstrem di Belawan Bahari dan Pemberantasan Kemiskinan Ekstrem di Kais kabupaten Sorong Selatan, Papua Barat Daya.

BPIW juga menampilkan materi panel keenam tentang pencegahan dan penanggulangan banjir terpadu. yang terdiri dari materi terkait Metropolitan Patungraja Agung, Metropolitan Mebidang-

ro, dan Metropolitan Bimindo. Sedangkan pada panel yang ketujuh mengenai Pencegahan dan Penanggulangan Kekeringan, dibahas terkait Kelangkaan Air di Kupang.

Para pengunjung penuh antusias untuk mengunjungi booth BPIW. Selama pameran, sebanyak 530 orang mengunjungi pameran dari berbagai kalangan baik dari unsur pemerintahan baik pusat maupun daerah, para pelajar, akademisi, perusahaan swasta, dan kalangan lainnya. (Redaksi)

***BPIW juga ikut serta dalam pelaksanaan kegiatan pameran. Dalam pameran ini BPIW mengusung konsep perencanaan wilayah yang mendukung pembangunan wilayah yang inklusif terhadap air.***



Kepala BPIW saat membuka High Level Panel pada 10th World Water Forum  
Sumber: Kompu BPIW



# Indonesia 2045: Gagasan Ekonom Milenial Melihat Masa Depan

**Judul Buku** : *Indonesia 2045: Gagasan Ekonom Milenial Melihat Masa Depan*

**Penulis** : *Sri Mulyani, dkk*

**Penerbit** : *KPG dan Luni FEB UI*

**Tempat terbit** : *Jakarta*

**Tahun Terbit** : *2021*

**ISBN** : *9786024816254*

**B**UKU ini mengumpulkan pandangan dari 15 orang ekonom muda Indonesia alumni Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Indonesia tentang visi mereka untuk Indonesia pada tahun 2045, ketika negara ini merayakan 100 tahun kemerdekaannya. Buku ini menawarkan berbagai gagasan dan analisis mengenai perkembangan ekonomi, sosial, dan politik Indonesia ke depan, serta tantangan dan peluang yang akan dihadapi.

Bagian awal buku ini diawali dengan buah pikir ekonom-ekonom senior yaitu Dr. Sri Mulyani Indrawati, Dr. Muhammad Chatib Basri, Prof. Ari Kuncoro, Prof. Iwan Jaya Aziz yang turut menuangkan pemikiran dan pandangannya sebagai *legacy* pemikiran ekonomi di masa kini dan masa depan. Sementara 15 ekonom muda lainnya turut menyumbangkan gagasan dan inspirasinya.

Ibu Sri Mulyani membahas bagaimana strategi Indonesia agar dapat lolos dari *Middle-Income Trap*. Indonesia pada tahun 2045 nanti memiliki bonus demografi yang menguntungkan. Namun hal itu belum cukup untuk mengantarkan Indonesia menjadi negara dengan penghasilan tinggi. SDM saja tidak cukup jika tidak dibarengi dengan kualitas, daya saing, infrastruktur, teknologi, inovasi, perencanaan kewilayahan demi mobilitas yang lebih efisien, sektor keuangan yang maju, serta stabilitas di bidang ekonomi, politik, dan hukum.

Dr. Muhammad Chatib Basri membahas mengenai disrupsi teknologi dan peran institusi. Disrupsi teknologi mengubah secara mendasar lanskap ekonomi dan sosial, menuntut perubahan signifikan dalam pekerjaan dan keterampilan yang dibutuhkan. Institusi, termasuk pemerintah dan sektor swasta, harus beradaptasi dengan cepat melalui reformasi kebijakan dan regulasi yang mendukung inovasi teknologi, serta memastikan investasi dalam pendidikan dan pelatihan. Kolaborasi yang efektif antara berbagai pihak diperlukan untuk mengelola risiko sosial seperti ketimpangan dan pengangguran, sambil memaksimalkan manfaat dari perkembangan teknologi ini.

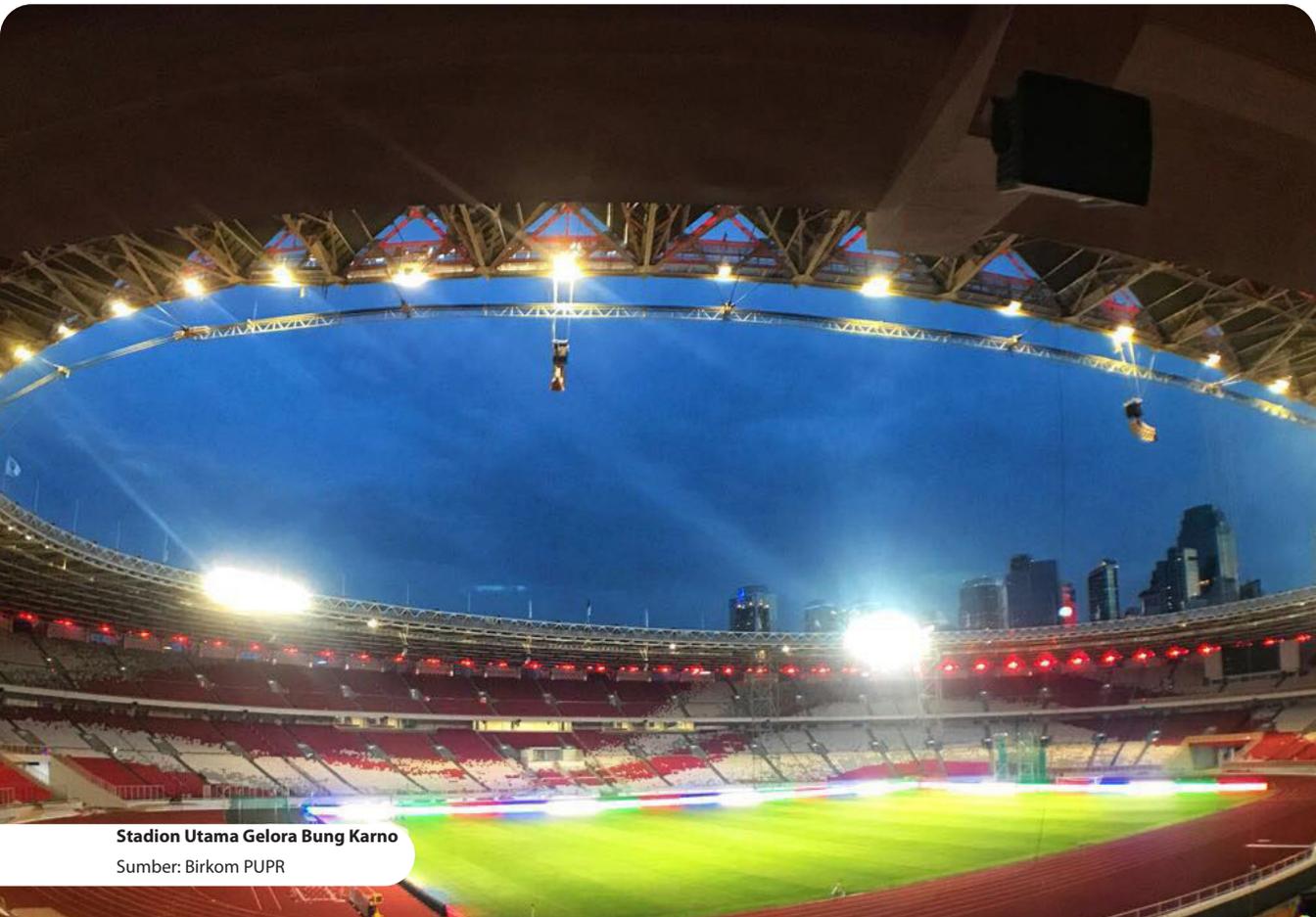
Bab selanjutnya, Prof. Ari Kuncoro menekankan bahwa inovasi adalah kunci utama untuk mencapai pertumbuhan ekonomi yang berkelanjutan dan inklusif bagi Indonesia menuju tahun 2045. Bab ini membahas pentingnya investasi dalam riset dan pengembangan, peningkatan kualitas pendidikan, dan penguatan ekosistem inovasi yang mencakup kolaborasi antara pemerintah, sektor swasta, dan akademi. Selain itu, beliau juga menyoroti perlunya refor-

masi regulasi untuk menciptakan lingkungan yang mendukung kewirausahaan dan kreativitas, serta pentingnya memanfaatkan teknologi digital untuk meningkatkan daya saing dan produktivitas nasional.

Prof. Iwan Jaya Aziz memaparkan mengenai *Middle Income Trap* dan Kesejahteraan Masyarakat. Bab ini membahas tantangan yang dihadapi Indonesia dalam menghindari jebakan pendapatan menengah, di mana pertumbuhan ekonomi melambat setelah mencapai tingkat pendapatan menengah tanpa mampu naik ke tingkat pendapatan tinggi. Beliau menyoroti pentingnya inovasi, peningkatan produktivitas, dan diversifikasi ekonomi untuk mendorong pertumbuhan yang berkelanjutan. Ia juga menekankan perlunya kebijakan yang mendukung inklusivitas dan kesejahteraan masyarakat, termasuk investasi dalam pendidikan, kesehatan, dan infrastruktur sosial, untuk memastikan bahwa manfaat dari pertumbuhan ekonomi dirasakan oleh seluruh lapisan masyarakat.

Buku ini juga menyajikan tulisan dari 15 ekonom milenial. Mereka berfokus pada strategi untuk mendorong pertumbuhan ekonomi yang berkelanjutan dan inklusif. Para ekonom ini menyoroti pentingnya inovasi sebagai pendorong utama pertumbuhan, dengan menekankan investasi dalam riset dan pengembangan serta peningkatan kualitas pendidikan untuk menciptakan tenaga kerja yang siap menghadapi tantangan masa depan. Mereka juga membahas peran teknologi digital dan keuangan digital dalam meningkatkan inklusi keuangan dan efisiensi ekonomi, serta perlunya regulasi yang mendukung perkembangan ini sambil memastikan keamanan dan keadilan bagi semua pihak.

Selain itu, para ekonom milenial ini menekankan perlunya reformasi struktural dalam berbagai sektor ekonomi, termasuk industri, jasa, dan agrikultur, untuk memastikan diversifikasi dan ketahanan ekonomi. Mereka juga membahas pentingnya pembangunan berkelanjutan dan ekonomi hijau sebagai strategi untuk mengurangi dampak lingkungan dan menciptakan pertumbuhan yang ramah lingkungan. Kebijakan publik yang inklusif dan transparan, serta reformasi dalam sistem perpajakan dan birokrasi, dianggap sebagai langkah kunci untuk menciptakan lingkungan yang kondusif bagi pertumbuhan ekonomi yang berkelanjutan dan merata. Secara keseluruhan, bagian ini menawarkan pandangan holistik tentang bagaimana Indonesia dapat mencapai visi 2045 dengan memanfaatkan inovasi, teknologi, dan reformasi kebijakan. **(Mutri Batul Aini)**



Stadion Utama Gelora Bung Karno

Sumber: Birkom PUPR

# 4 Stadion Event Piala Dunia U-17 yang Direnovasi Kementerian PUPR

**I**NDONESIA telah sukses melaksanakan *event* sepakbola berskala internasional, yaitu Piala Dunia FIFA U-17. Federasi Sepak Bola Internasional (FIFA) memilih empat stadion sebagai arena resmi edisi ke-19 Piala Dunia FIFA U-17 tersebut, yang dihelat pada 10 November hingga 2 Desember 2023 lalu. Empat stadion itu terletak di empat kota berbeda, Jakarta, Bandung, Surakarta, dan Surabaya.

Pemilihan empat stadion itu berdasarkan penilaian dari FIFA, empat stadion yang diusulkan oleh PSSI dinilai telah memenuhi standar FIFA untuk menggelar turnamen kelas usia. Standar FIFA

itu termasuk kualitas rumput di lapangan, jumlah kapasitas penonton, hingga kemudahan alur keluar masuk penonton serta pemain saat menggelar pertandingan.

Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) mengucurkan dana APBN sebesar Rp 100 miliar untuk merenovasi empat stadion tersebut. Renovasi stadion-stadion itu telah rampung pada akhir Oktober 2023. Berikut ini stadion yang telah direnovasi tersebut :



**Stadion Gelora Bung Tomo**

Sumber: Birkom PUPR

### Stadion Gelora Bung Tomo

Stadion Gelora Bung Tomo (GBT) menjadi salah satu lokasi pertandingan Piala Dunia U-17 pada 2023 lalu. Stadion yang terletak di Surabaya, Jawa Timur ini adalah bagian dari kompleks olahraga Surabaya *Sport Center* dan dapat menampung sampai dengan kapasitas 55.000 penonton.

Kementerian PUPR melakukan renovasi Stadion GBT sesuai dengan standar FIFA yang meliputi jalur disabilitas, area wartawan, tribun VIP, lahan parkir, pagar lapangan, hingga peningkatan daya listrik.

### Stadion Si Jalak Harupat

Stadion Si Jalak Harupat (SJH) yang terletak di Kabupaten Bandung, Jawa Barat ini memiliki kapasitas hingga 28.000 *single seat* dengan luas lahan 6,3 hektar dan luas bangunan 28.177 meter persegi. Renovasi yang dilakukan meliputi pemasangan 27.166 *single seat*, perbaikan drainase dan perbaikan rumput, ruang ganti, ruang VVIP hingga perbaikan toilet untuk penonton.



**Stadion Si Jalak Harupat**

Sumber: Birkom PUPR

### Stadion Manahan Solo

Stadion Manahan adalah sebuah stadion sepak bola yang berada di kota Surakarta, Jawa Tengah dengan kapasitas 20.000 penonton. Renovasi yang dilakukan meliputi peningkatan kualitas rumput lapangan utama dan pemasangan rumput sintetis di area sekeliling lapangan pertandingan, pemasangan anti *slippery floor* atau lantai anti licin, perbaikan fasilitas toilet penonton, renovasi tribun media, penataan kawasan stadion dan area parkir.



**Stadion Manahan Solo**

Sumber: Birkom PUPR

### Jakarta International Stadium

Stadion yang lebih dikenal dengan JIS ini terletak di Jakarta Utara dan memiliki kapasitas 82.000 penonton. Dukungan Kementerian PUPR dalam renovasi Jakarta International Stadium adalah perbaikan rumput, jalur akses menuju stadion, parkir dan infrastruktur pendukung di luar stadion seperti stasiun atau terminal sementara untuk kereta api, ramp tol, dan Jembatan Penyeberangan Orang (JPO) dari Ancol.



**Jakarta Internasional Stadium**

Sumber: Birkom PUPR

# QUIZ

## Kuis Edisi 63

### DOKUMEN APA YANG DITETAPKAN MELALUI KEPMEN PUPR NO. 817 TAHUN 2024?

- A. Perencanaan dan Pemrograman Pembangunan Infrastruktur Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat
- B. *Integrated Tourism Master Plan* (ITMP)
- C. Rencana Pengembangan Infrastruktur Wilayah (RPIW)
- D. *National Urban Development Project* (NUDP)

### JAWABAN KUIS BULETIN SINERGI EDISI 62 Bendungan Riam Kanan

Pemenang Kuis Buletin Sinergi Edisi 62  
Yuli Fitriani – Kab. Bandung  
Nasriyyah Nur Imani – Magelang

Dua orang pemenang akan mendapatkan souvenir cantik dari BPIW. Jawaban disampaikan melalui email : [hkkompu.bpiw@pu.go.id](mailto:hkkompu.bpiw@pu.go.id) Jawaban juga dapat disampaikan melalui WhatsApp No: 0838-0874-7276 disertakan scan KTP, nomor kontak, dan alamat pengiriman souvenir. Jawaban dan nama pemenang akan diumumkan pada edisi berikutnya

# BIDIK LENSA



**K**ementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) melalui Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW) melakukan perencanaan dan pemrograman pembangunan infrastruktur PUPR terpadu guna pengembangan suatu kawasan dan wilayah di Tanah Air. Rencana dan program yang disiapkan antara lain pembangunan jalan nasional, rehabilitasi jalan, pembangunan jembatan, pembangunan sarana dan prasarana penunjang, pembangunan rumah khusus serta pemenuhan pelayanan dasar infrastruktur permukiman. Pada edisi ini rubrik Bidik Lensa memotret sejumlah pembangunan dan proses pemanfaatan infrastruktur PUPR pada tahun 2024.

## **Bendungan Pamukkulu Siap Suplai Air Baku**

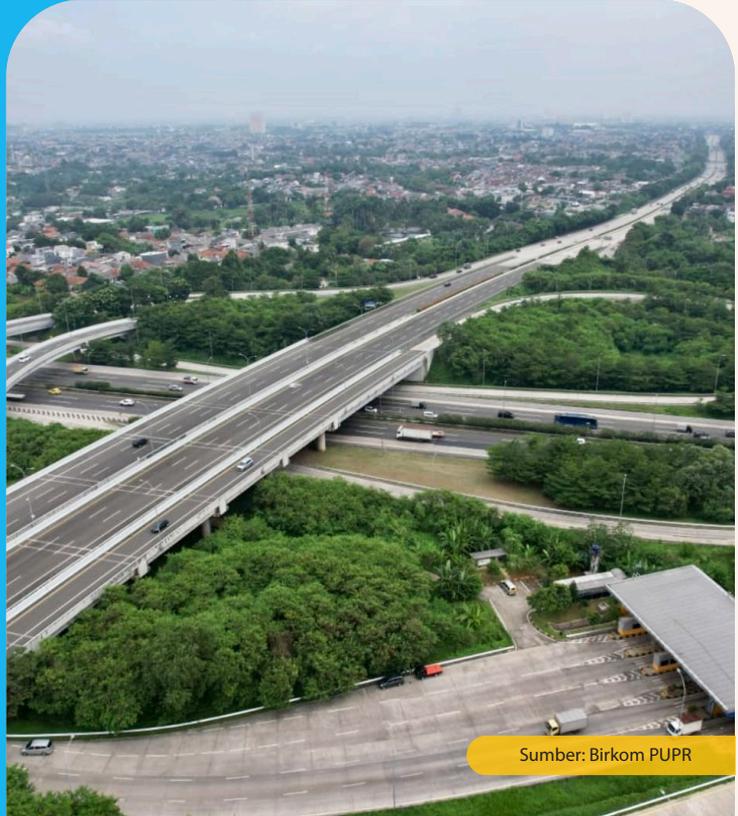
Diresmikan pada 5 April 2024, Bendungan Pamukkulu di Kabupaten Takalar, Sulawesi Selatan mampu menyuplai air bagi 6.430 ha jaringan irigasi Pamukkulu. Bendungan ini diharapkan dapat meningkatkan produktivitas pertanian di Takalar dari 5 ton/ha menjadi 8 ton/ha.



Sumber: Birkom PUPR

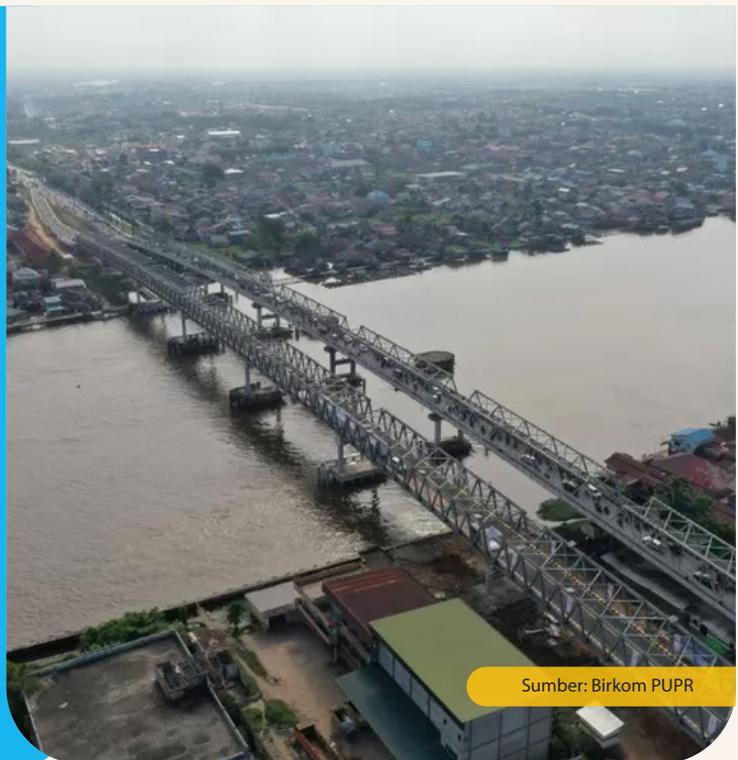
### **Tol Cijago Telah Rampung, Total Panjang 14,64 Km**

Kementerian PUPR telah menyelesaikan seluruh ruas Jalan Tol Cinere-Jagorawi (Cijago) sepanjang 14,64 km. Tol Cijago merupakan bagian dari jaringan tol lingkaran dalam kota dan lingkaran luar (Jakarta Outer Ring Road/JORR) 2. Ruas tol ini diharapkan semakin meningkatkan konektivitas antarwilayah dan pertumbuhan ekonomi kawasan Jabodetabek, juga akan mengurangi kepadatan arus lalu lintas, khususnya di Kota Depok



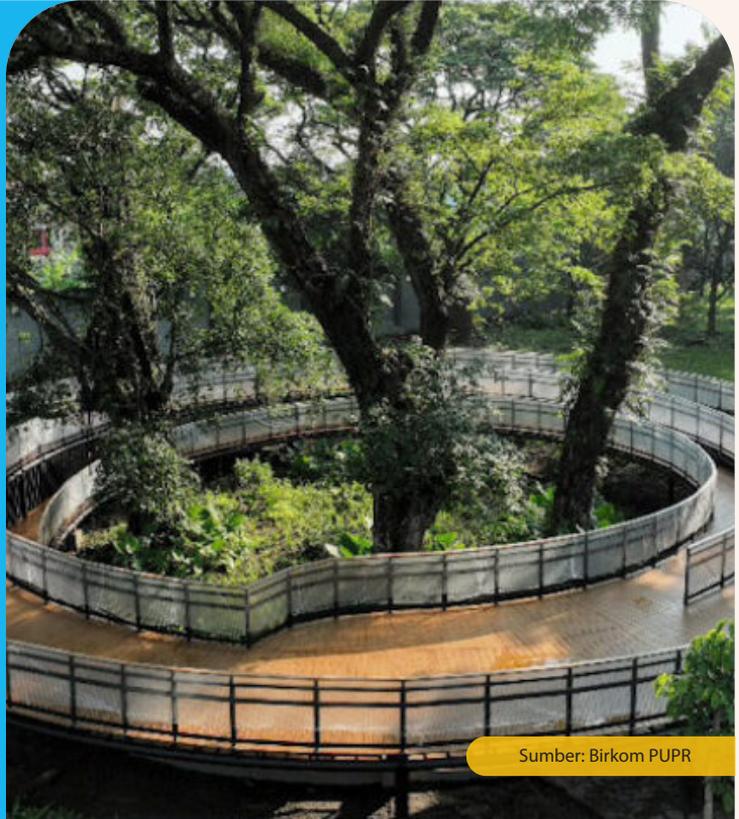
### **Duplikasi Jembatan Kapuas I Kurangi Kemacetan Kota**

Duplikasi Jembatan Kapuas I dengan panjang 430 meter dan lebar 8 meter tersebut telah selesai dikerjakan oleh Kementerian PUPR pada 21 Maret 2024. Selain mengurangi kemacetan, Duplikasi Jembatan Kapuas I juga berfungsi untuk mengurangi beban jembatan lama yang telah beroperasi sejak tahun 1982.



### **Taman Balekambang Sebagai Wadah Edukasi dan Pusat Seni**

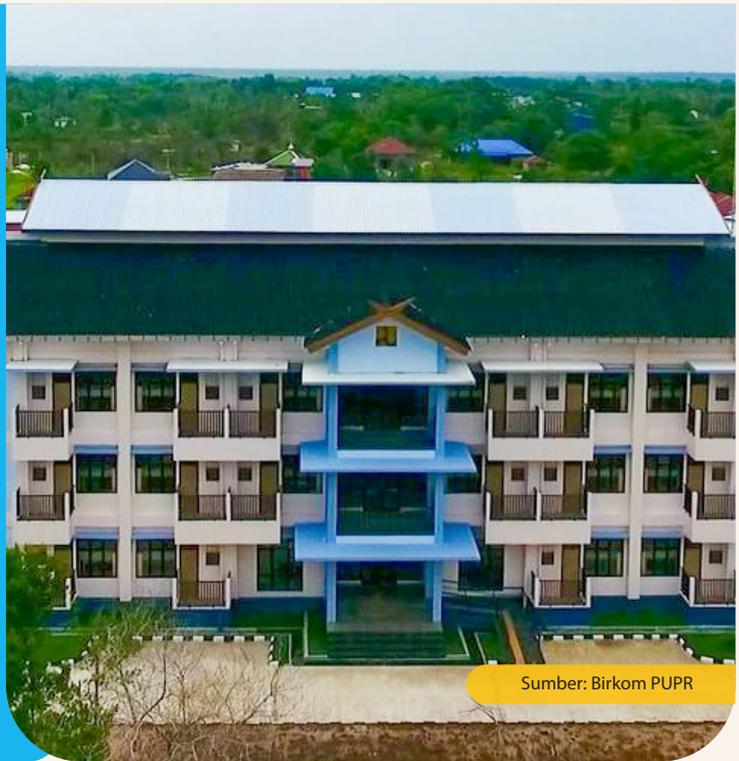
Penataan Taman Balekambang di Surakarta, Jawa Tengah dengan luas 12,8 ha diresmikan pada 25 Juli 2024. Taman Balekambang memiliki fungsi sebagai RTH sebagai tempat edukasi dan pusat kegiatan seni serta kebudayaan lokal.



Sumber: Birkom PUPR

### **Rusun Universitas Kristen Palangka Raya Sebagai Penunjang Belajar Mahasiswa**

Rusun Universitas Kristen Palangka Raya (UNKRIP) yang diperuntukkan bagi generasi muda khususnya mahasiswa selesai dibangun pada 10 Juli 2024. Rusun mahasiswa UNKRIP dibangun satu tower setinggi tiga lantai. Tipe unit hunian tipe 24 sebanyak 43 unit dan memiliki kapasitas 168 orang.



Sumber: Birkom PUPR

# Yuk, ikuti langkah ini

**untuk mendapatkan data mengenai pengembangan wilayah**



## 1 SIAPKAN

- Mengisi form permohonan informasi (form dapat di download di <https://bpiw.pu.go.id/layanpublik>).
- Fotokopi identitas (SIM/KTP).
- Harus menyertakan Surat pengantar instansi yang menyatakan keperluan permohonan data.



## 2 AJUKAN

Ajukan berkas permohonan pada jam kerja (08.00-16.30) ke salah satu dari **channel** berikut:

- Booth layanan informasi BPIW di Lobby Gedung G BPIW (kepada petugas jaga atau melalui kotak saran dan pengaduan).
- Website BPIW: (<https://bpiw.pu.go.id/layanpublik>).
- Email: [hkkompu.bpiw@pu.go.id](mailto:hkkompu.bpiw@pu.go.id)
- Whatsapp: **0838-0874-7276**.
- Stand layanan informasi di acara atau pameran BPIW.

## 3 TUNGGU

**Tunggu selama permohonan Anda diproses :**

- Verifikasi informasi publik/ informasi dicekualikan (untuk permohonan informasi).
- Proses pengumpulan informasi paling lambat 10 hari dan dapat diperpanjang selama 7 hari dengan pemberitahuan.
- Proses tidak dipungut biaya.



## 4 TERIMA

- Pemohon menerima jawaban dari Bagian Hukum, Kerjasama, dan Komunikasi Publik BPIW.
- Puas - selesai .
- Tidak puas - pemohon dapat mengajukan keberatan yang diajukan kepada **channel-channel** di atas.

**Hubungi kami :**