

SINERGI

Kami hadir sebagai bentuk apresiasi atas dedikasi, kerja keras, dan kolaborasi seluruh insan BPIW, sekaligus sebagai momen refleksi untuk menatap masa depan yang lebih baik.

608

PERENCANAAN & PEMROGRAMAN INFRASTRUKTUR PU

**MERESPON SASARAN
PU608**

BULETIN SINERGI
EDISI 64



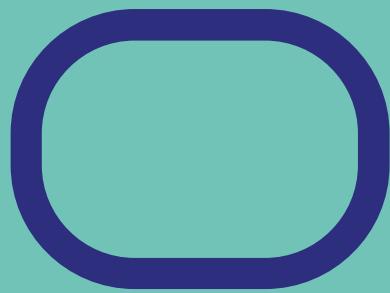
9 772461 110000

WWW.BPIW.PU.GO.ID
MAGAZIN BPIW

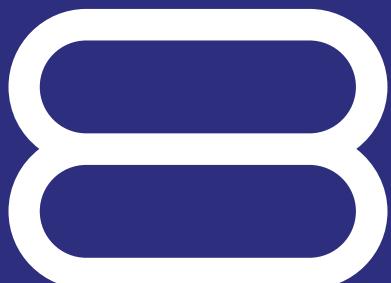
bpiw.pu.go.id



Efisiensi Investasi
ICOR <6%



Mengentaskan
Kemiskinan
Menuju 0%



Mendorong
Pertumbuhan
8% per Tahun

SALAM SINERGI

Tim Penyusun

Pelindung:

Bob Arthur Lombogia

Penanggung Jawab:

Riska Rahmadia

Penasihat Redaksi:

Zevi Azzaino
Benny Hermawan
Airlangga Mardjono
Pranoto

Pemimpin Redaksi:

Ande Akhmad Sanusi

Redaktur Pelaksana:

Tiara Titi Kartika

Penyunting/Editor :

Entatarina Simanjuntak
Mangapul L. Nababan
Zaldy Sastra
Bernadi Haryawan
Setyo Purnomo
Shoviah
Ari Purwani
Mutri Batul Aini
Azim Al Haqy Hakim
Zhein Adhi Mahendra S
Dita S.N.A Diliani
Reza Tiar Kusuma
Alfin Nurus Subkhi
Tommy Aramanda Hutasuhut
Aryawidya Pariantho
Zulhilmi Bangkit Harwinda
Aryowibowo Nurprilianto N

Desain Grafis:

Rasyid Pranawa

Sekretariat:

Mutia Susana
Safira Dita Agristiawati
Anisa Tasya Deas
Anita Damayanti

Diterbitkan oleh:

Badan Pengembangan
Infrastruktur Wilayah (BPIW)
Kementerian PU

Sahabat Buletin Sinergi,

Edisi ke-64 Buletin Sinergi kali ini hadir dengan tema "Peran BPIW Mewujudkan Infrastruktur PU sebagai *Enabler* bagi Pertumbuhan Ekonomi." Melalui edisi ini, kami ingin mengajak Sahabat untuk menelusuri bagaimana perencanaan dan pemrograman infrastruktur berperan penting dalam memperkuat perekonomian nasional serta mendukung pencapaian sasaran PU 608.

Rubrik utama menyoroti bagaimana BPIW memetakan langkah strategis dalam perencanaan dan pemrograman infrastruktur untuk merespons arah kebijakan Kementerian PU. Dilengkapi pula dengan rubrik Perspektif yang menghadirkan pandangan dari empat narasumber kompeten: Muhammad Faisal dari CORE, Sonny Harry B. Harmadi dari BPS, Niken Aryati dari Kemenko PM, dan Moris Nuaimi dari Kementerian Investasi dan Hilirisasi/BKPM. Keempatnya menyajikan pandangan berharga mengenai sinergi infrastruktur, penurunan ICOR, pengentasan kemiskinan, hingga dorongan pertumbuhan ekonomi melalui hilirisasi.

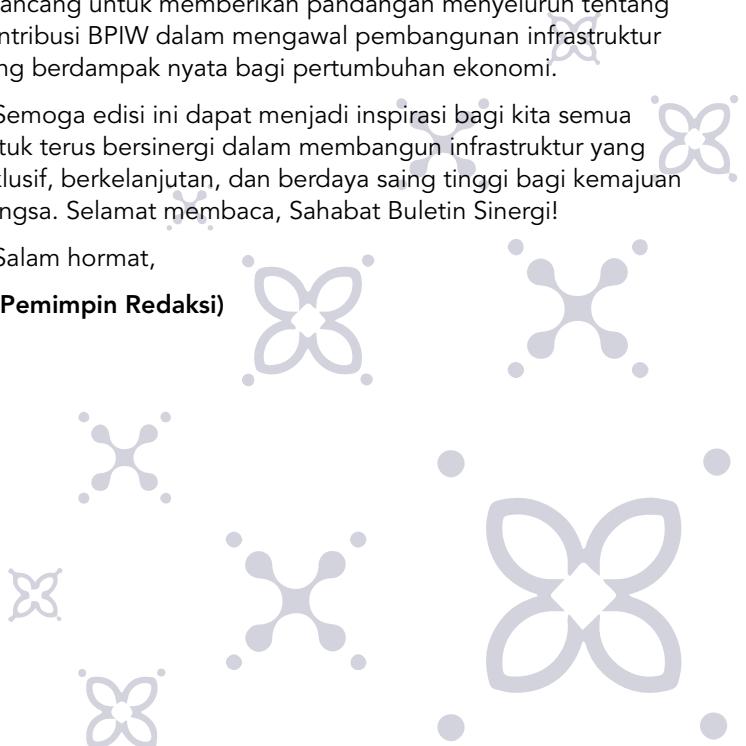
Rubrik Info Pengembangan Wilayah kali ini mengangkat tiga bahasan menarik: *green city, riverfront and heritage site*, serta sektor industri di Wilayah Metropolitan Surabaya. Sementara itu, BPIW Muda menghadirkan tulisan dari Aziz Harunur Rasyid yang menyoroti isu perkotaan berkelanjutan dan ketahanan pangan di NTB.

Tak ketinggalan, rubrik reguler seperti Review Buku, Warta, dan Bidik Lensa tetap hadir memperkaya wawasan dan menjadi pengingat akan dinamika kegiatan BPIW. Semua rubrik ini dirancang untuk memberikan pandangan menyeluruh tentang kontribusi BPIW dalam mengawal pembangunan infrastruktur yang berdampak nyata bagi pertumbuhan ekonomi.

Semoga edisi ini dapat menjadi inspirasi bagi kita semua untuk terus bersinergi dalam membangun infrastruktur yang inklusif, berkelanjutan, dan berdaya saing tinggi bagi kemajuan bangsa. Selamat membaca, Sahabat Buletin Sinergi!

Salam hormat,

(Pemimpin Redaksi)



DAFTAR ISI

Topik Utama

Perencanaan & Pemrograman Infrastruktur PU
Merespon Sasaran 608



Dr. Sonny Harry B. Harmadi, S.E., M.E., CRGP.

Wakil Kepala BPS

Mengawal Pertumbuhan Ekonomi melalui
Infrastruktur Berkualitas dan Penurunan ICOR



Moris Nuaimi, S.E., M.T., M.A.

Direktur Perencanaan Infrastruktur, BKPM

Dari Infrastruktur ke Hilirisasi Menapaki Jalan
Menuju Pertumbuhan Ekonomi 8%



Niken Ariati, S.Si, M.Si

Kepala Biro Hukum, Organisasi, dan
Persidangan, Kemenko PM

Pengentasan Kemiskinan, antaran
Perubahan Pola Pikir dan Upaya Kolaborasi
Bersama



SINERGI EDISI 64

Shahnaz Acrydiena, ST., MT.

Perencana Ahli Muda, Puswil II BPIW

Pesatnya Pertumbuhan Sektor Industri di WM Surabaya: Peran Strategis Infrastruktur PU dalam Mendukung Keselarasan Pertumbuhan Ekonomi dan Keberlanjutan Lingkungan



26

Dina Rachmayati, ST., MT.,

Perencana Ahli Muda, Puswil II BPIW

Strategi Mewujudkan *Green City* Metropolitan Jabodetabek

Boby Ali Azhari, S.T., M.Sc.

Direktur Jenderal Bina Konstruksi
Kementerian PU

Sustainable Riverfront and Heritage Site
"Mewujudkan Al Munawar yang Berbudaya, Asri, dan Berkelanjutan".



48



58

Ir. Bob Arthur Lombogia, M.Sc.

Kepala BPIW, Kementerian PU

Bob Arthur Lombogia: Ketika Kesederhanaan dan Keterbatasan Membentuk Karakter yang Inovatif

Aziz Harunur Rasyid, S.T

Penata Kelola Bangunan Gedung dan Kawasan Permukiman Ahli Muda, Puswil II BPIW

Strategi Perkotaan Berkelanjutan dan Ketahanan Pangan di Provinsi NTB



76

Perencanaan & Pemrograman Infrastruktur PU Merespon Sasaran PU 608



Oleh
Ir. Zevi Azzaino, M.Sc., Ph.D.
 Kepala Pusat Pengembangan Infrastruktur Wilayah Nasional

PEMBANGUNAN infrastruktur adalah salah satu penopang utama pertumbuhan ekonomi nasional. Namun, pada periode pemerintahan saat ini, arahan Presiden menekankan untuk Kementerian Pekerjaan Umum tidak hanya fokus mendorong pembangunan sektor strategis seperti bendungan, jalan lintas utama, hingga kawasan pariwisata dan PLBN. Pembangunan infrastruktur kini diarahkan pada penguatan peran infrastruktur yang telah dibangun sebagai *enabler* transformasi ekonomi bangsa.

Kementerian PU diharapkan mampu menghadirkan infrastruktur bukan hanya sebagai wujud bangunan fisik, melainkan sebagai instrumen yang memastikan efisiensi investasi, mendorong pertumbuhan, serta meningkatkan kesejahteraan masyarakat secara merata.

Sejalan dengan hal tersebut, Menteri Pekerjaan Umum menangkan sasaran PU 608 sebagai arah utama pembangunan infrastruktur pada periode 2025–2029. Sasaran ini juga sekaligus menjadi langkah strategis untuk mewujudkan visi Kementerian PU “Terwujudnya Indonesia

Maju dalam Mendukung Fondasi Indonesia Emas 2045 melalui Penyelemparaan Infrastruktur Pekerjaan Umum yang Handal dan Berkelanjutan”. Melalui PU 608, ditetapkan tiga target besar, yaitu menurunkan *Incremental Capital Output Ratio* (ICOR) hingga di bawah angka 6, mengentaskan kemiskinan menuju nol persen, dan mendorong pertumbuhan ekonomi mencapai 8 persen.

Selain itu, kebijakan pembangunan infrastruktur periode 2025–2029 juga diselaraskan dengan Asta Cita Presiden Prabowo yang menekankan swasembada pangan, energi, dan air, pengembangan koneksi, reformasi pengelolaan sampah, serta penghapusan kemiskinan ekstrem melalui peningkatan sarana dasar pendidikan, kesehatan, dan ekonomi. Prinsip *value for money* diterapkan lebih ketat, di mana APBN diarahkan untuk proyek strategis bermilai sosial tinggi dan pembangunan di daerah tertinggal atau rawan bencana, sementara kegiatan yang memiliki keekonomian didorong dengan pembiayaan alternatif seperti KPBU, investasi swasta, maupun kolaborasi BUMN-BUMD.

Peran BPIW Mendukung Fungsi Infrastruktur sebagai *Enabler*

Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW) sebagai unit yang berperan dalam penyusunan kebijakan teknis, perencanaan, dan pemrograman infrastruktur berbasis pengembangan wilayah, memiliki peran dalam mewujudkan infrastruktur PU sebagai *enabler* pertumbuhan ekonomi. Melalui perencanaan yang terintegrasi lintas sektor dan lintas wilayah, BPIW memastikan agar setiap rupiah yang diinvestasikan pada infrastruktur mampu menghasilkan dampak maksimal terhadap peningkatan produktivitas, efisiensi, dan kesejahteraan masyarakat.

Selain itu, perencanaan dan pemrograman yang disusun BPIW juga tentunya menyesuaikan arah kebijakan dengan amanat Presiden serta sasaran strategis PU 608 yang telah ditetapkan. Penerjemahan PU 608 dalam strategi pembangunan jangka menengah dan panjang dilakukan secara bertahap dengan fokus yang jelas pada setiap periode. Untuk strategi 5 tahun dalam periode 2025–2029, pencapaian PU 608 diarahkan melalui fokus pada kawasan prioritas berdasarkan RPJMN dan Rencana Pengembangan Infrastruktur Wilayah (RPIW)¹ dengan target pencapaian yang terukur untuk setiap sektor.

Pada sektor Sumber Daya Air, target ketahanan air nasional ditetapkan meningkat secara bertahap dari 70% pada tahun 2025 menjadi 75% pada tahun 2029. Sektor Bina Marga menargetkan efisiensi waktu tempuh pada lintas utama jaringan jalan nasional dari 1,90 jam per 100 km pada tahun 2025 menjadi 1,70 jam per 100 km pada tahun 2029. Sektor Cipta Karya fokus pada peningkatan capaian penyelenggaraan infrastruktur keciptakaryaan dari 80% pada tahun 2025 menjadi 92,5% pada tahun 2029. Sementara sektor Prasarana Strategis menargetkan peningkatan kontribusi pemenuhan sarana pra-

¹RPIW Adalah dokumen teknokratik perencanaan infrastruktur Pekerjaan Umum berbasis pengembangan wilayah yang disusun untuk 38 provinsi.

sarana dari 42,24% pada tahun 2025 menjadi 100% pada tahun 2029.

Untuk strategi jangka panjang menuju tahun 2045, penerjemahan PU 608 diarahkan pada transformasi sistemik tata kelola infrastruktur yang mencakup integrasi teknologi modern dan prinsip-prinsip *sustainable development*. Strategi ini menjadi bagian dari pembangunan fondasi menuju Indonesia Emas 2045 dengan memastikan infrastruktur tidak hanya berfungsi secara fisik tetapi juga mendorong transformasi ekonomi nasional secara berkelanjutan.

Tantangan Penyusunan Perencanaan dan Strategi Mengatasinya

Tantangan perencanaan lima tahun ke depan dapat dipetakan ke dalam tiga hal: pertama, tantangan global seperti perubahan iklim, revolusi teknologi, dan dinamika geopolitik; kedua, tantangan internal penyelenggaraan infrastruktur yang meliputi aspek teknis, finansial, regulasi, dan kelembagaan; serta ketiga, isu sektoral konkret yang berpotensi menghambat pencapaian target pembangunan.

Strategi BPIW dalam mengatasi tantangan-tantangan tersebut dimulai dengan penerapan pendekatan kewilayahan terpadu dengan prioritasi kawasan berbasis RPJMN dan RPIW. Strategi ini memungkinkan fokus sumber daya pada kawasan-kawasan yang memberikan dampak optimal terhadap pertumbuhan ekonomi nasional. BPIW juga menerapkan transformasi tata kelola yang mencakup perencanaan terpadu, penguatan fungsi dan kelembagaan regulator, pengelolaan aset, operasionalisasi yang efisien, serta penyusunan peraturan perundang-undangan.

Selain itu, BPIW mengimplementasikan perencanaan berbasis daya dukung lingkungan dengan memperhatikan aspek *sustainability* dalam setiap pengembangan infrastruktur. Koordinasi lintas sektor untuk pembangunan perkotaan berkelanjutan juga menjadi kunci dalam

Peran PU lebih ke *enabler* pertumbuhan ekonomi. Fokusnya bukan pada investasi infrastruktur PU, tapi bagaimana infrastruktur tersebut membuat investasi di sektor produktif (industri/pariwisata/dll) menjadi lebih efisien.

Menteri PU
Dody Hanggodo



Sumber: Birkom PU

memastikan sinergi antar unit kerja dalam mencapai target pembangunan nasional.

Wilayah Prioritas Periode 2025-2029

Sebagaimana telah disinggung sebelumnya bahwa penentuan kawasan prioritas menjadi krusial karena BPIW harus memastikan pembangunan infrastruktur PU benar-benar memberi daya ungkit bagi pertumbuhan ekonomi nasional. Dengan menetapkan fokus kawasan, BPIW dapat mengarahkan investasi infrastruktur agar lebih tepat sasaran, mendorong pemerataan pembangunan, serta membuka peluang pertumbuhan ekonomi baru di berbagai wilayah. Langkah ini menjadikan infrastruktur tidak hanya sebatas pembangunan fisik, tetapi juga instrumen strategis yang menggerakkan ekonomi Indonesia.

Kawasan prioritas pembangunan infrastruktur periode 2025-2029 dibagi menjadi dua kategori. Kawa-

san Prioritas 1 mencakup kawasan dalam kegiatan prioritas Kementerian PU serta Proyek Strategis Nasional (PSN)/Program Hasil Terbaik Cepat (PHTC) yang juga berstatus prioritas di RPIW, dan tetap diprioritaskan meskipun terjadi efisiensi anggaran.

Kawasan Prioritas 2 meliputi kawasan kegiatan prioritas Kementerian PU atau PSN/PHTC yang belum berstatus prioritas di RPIW, serta kawasan prioritas RPIW di mana Kementerian PU berperan sebagai kontributor. Secara tematik, fokus pembangunan diarahkan pada 50 kawasan perkotaan (10 metropolitan, 4 calon metropolitan, dan 36 perkotaan non-metropolitan), serta kawasan industri, pariwisata, pertanian, kawasan afirmasi 3T, dan perdesaan prioritas guna mendukung pemerataan pembangunan nasional.

Strategi Mengakomodir Kebutuhan Infrastruktur yang Mendesak

Dengan arah kebijakan yang semakin menekankan efektivitas,

Peran Kementerian PU Sebagai Enabler Pertumbuhan Ekonomi

Visi Kementerian PU 2025-2029

Terwujudnya Indonesia Maju dalam Mendukung Fondasi Indonesia Emas 2045 melalui Penyelenggaraan Infrastruktur Pekerjaan Umum yang Handal dan Berkelaanjutan

Visi ini akan terwujud melalui pencapaian

Sasaran Utama Kementerian PU 608

EFISIENSI INVESTASI



ICOR < 6

PENGENTASAN KEMISKINAN



Menju 0%

PENDORONG PERTUMBUHAN



Mencapai 8%

keberlanjutan, dan *value for money* tersebut, ke depannya apabila ada kebutuhan mendesak untuk pembangunan infrastruktur baru, perlu melalui proses seleksi yang lebih ketat dan terukur. Hal ini penting agar program yang dijalankan tidak hanya sejalan dengan visi pembangunan nasional, tetapi juga sesuai kewenangan dan memiliki ke siapan implementasi yang memadai.

Pembangunan infrastruktur baru memerlukan pertimbangan cermat terhadap tiga aspek utama, yaitu mendukung prioritas nasional dalam RPJMN 2025-2029, kewenangan, dan kriteria kesiapan (*readiness criteria*) kegiatan.

Apabila infrastruktur yang diusulkan selaras dengan prioritas nasional dalam RPJMN 2025-2029, menjadi kewenangan pemerintah pusat, dan telah memenuhi seluruh kriteria kesiapan yang disyaratkan, maka usulan tersebut dapat dilanjutkan proses pemrogramannya oleh Direktorat Jenderal teknis yang berkoordinasi dengan BPIW.

Jika infrastruktur yang diusulkan merupakan kewenangan pemerintah daerah, maka usulan tersebut akan diberikan pertimbangan dari aspek pengembangan infrastruktur wilayah, termasuk dukungan terhadap prioritas nasional RPJMN 2025-2029 oleh BPIW dan harus memiliki dasar hukum (seperti Inpres, Perpres, dll). Kemudian oleh Direktorat Jenderal teknis akan dicek pemenuhan kriteria kesiapannya dan disesuaikan dengan prioritas pemrograman di Direktorat Jenderal teknis.

Harapan Terhadap BPIW ke Depan

Dalam lima tahun ke depan, BPIW diharapkan dapat berperan transformasi Kementerian PU dari sekadar entitas teknis menjadi *enabler* transformasi ekonomi nasional. Sebagai koordinator pembangunan perkotaan berkelanjutan, BPIW dituntut mengawal pencapaian 13 indikator program prioritas pembangunan perkotaan serta meningkatkan kontribusi PDRB wilayah metropolitan dari 44,35% pada 2025 menjadi 45,60% pada 2029. Selain itu, peran BPIW sebagai integrator perencanaan wilayah

menjadi krusial untuk mencapai keterpaduan infrastruktur PU sebesar 79,05% pada 2029, baik secara fisik maupun fungsional, agar infrastruktur benar-benar mendukung pertumbuhan ekonomi yang inklusif dan berkelanjutan.

Sebagai fasilitator transformasi ekonomi, BPIW perlu memastikan infrastruktur berfungsi sebagai katalis bagi investasi produktif. Infrastruktur yang dibangun tidak hanya berorientasi pada pelayanan fisik, tetapi juga mampu menarik investasi swasta, memperkuat ekosistem bisnis, menciptakan efisiensi logistik, serta meningkatkan koneksi antarwilayah. Peran ini penting dalam mendukung target pertumbuhan ekonomi 8% melalui peningkatan daya saing wilayah dan pemerataan manfaat pembangunan.

Lebih jauh, BPIW diharapkan dalam pengentasan kemiskinan dan keberlanjutan pembangunan. Infrastruktur yang dirancang harus menciptakan *multiplier effect* bagi ekonomi lokal, membuka lapangan kerja, serta meningkatkan produktivitas masyarakat. Pada saat yang sama, BPIW perlu mengintegrasikan prinsip keberlanjutan melalui *climate resilience* dan *circular economy*, sehingga pembangunan infrastruktur tidak hanya tangguh menghadapi perubahan iklim, tetapi juga menjadi model nasional bagi transformasi ekonomi berkelanjutan menuju Indonesia Emas 2045.

Seluruh peran strategis tersebut pada akhirnya bermuara pada pencapaian sasaran PU 608 menurunkan ICOR, menghapus kemiskinan ekstrem, dan mendorong pertumbuhan ekonomi 8% yang menjadi fondasi bagi terwujudnya transformasi ekonomi nasional menuju Indonesia Emas 2045. ****(MBA)****

Referensi:

Topik utama diolah dari hasil wawancara dengan Kepala Pusat Pengembangan Infrastruktur Wilayah Nasional BPIW

Selamat dan Sukses

Atas

1 Tahun Pemerintahan

Prabowo Subianto Djojohadikusumo dan Gibran Rakabuming Raka
Presiden dan Wakil Presiden Republik Indonesia



Menekan ICOR Lewat Sinergi Infrastruktur dan Perencanaan Wilayah



Oleh
Muhammad Faisal, Ph.D.
 Direktur Eksekutif
 CORE Indonesia

Memahami ICOR Lewat Analogi Sederhana

Untuk memahami ICOR (*Incremental Capital Output Ratio*) secara sederhana, kita bisa ilustrasikan dalam konteks rumah tangga atau bisnis kecil. Ketika kita mengelola usaha, pertanyaan dasarnya adalah dengan modal yang kita punya, seberapa besar keuntungan, omzet, atau penjualan yang bisa dihasilkan? Dalam proses itu, modal yang kita keluaran tidak hanya berupa uang tunai, tetapi juga barang, aset, hingga investasi yang kita tanamkan. Intinya, ICOR mengukur bagaimana investasi yang ada mampu mendorong terciptanya *output* sebesar-besarnya.

Jika nilai ICOR tinggi, artinya jumlah modal atau *capital* yang digunakan relatif lebih besar dibandingkan dengan *output* yang dihasilkan. Dengan kata lain, untuk menghasilkan satu *output* tertentu, dibutuhkan investasi yang lebih besar atau lebih mahal. Konsekuensinya, biaya yang diperlukan untuk mendorong pertumbuhan ekonomi menjadi jauh lebih besar. Sebaliknya, jika ICOR rendah misalnya di angka 5,4, atau bahkan 3 maka investasi yang dibutuhkan lebih sedikit untuk menghasilkan pertumbuhan yang sama. Ambil contoh sederhana, misalnya untuk mendorong pertumbuhan ekonomi sebesar 1%, dengan ICOR tinggi bisa jadi diperlukan investasi sebesar Rp 100 triliun. Namun jika ICOR rendah, cukup dengan Rp 50 triliun, atau bahkan Rp 10 triliun saja pertumbuhan yang sama sudah bisa dicapai.

Artinya, semakin rendah ICOR, semakin efisien suatu perekonomian dalam mengubah investasi menjadi pertumbuhan. Untuk mencapainya, tentu diperlukan banyak upaya, baik dari sisi besaran investasi maupun penciptaan

Perkembangan ICOR Indonesia Dibandingkan Negara Lain



Keterangan:

ICOR Indonesia dihitung menggunakan proksi PMTB
 ICOR Indonesia tahun 2020 tidak dapat dihitung karena pert

ekosistem yang kondusif. Dengan begitu, pertumbuhan ekonomi yang maksimal dapat dihasilkan dari investasi yang tersedia.

Perbandingan ICOR Indonesia dengan Negara Lain

Menarik untuk membandingkan ICOR Indonesia dengan negara-negara lain. Data yang digunakan bukan data tahunan, melainkan rata-rata tahunan per periode. Misalnya, sebelum pandemi, ICOR Indonesia pada periode 2016–2019 berada di angka 6,8. Setelah pandemi, angkanya turun menjadi 6,2 pada periode 2022–2023. Artinya, ada penurunan tingkat inefisiensi meskipun masih relatif tinggi, setidaknya tren menunjukkan arah perbaikan.

Namun, kalau dibandingkan dengan negara lain, kita masih tertinggal jauh. Vietnam, misalnya, berada di kisaran 4 sebelum pandemi. Setelah pandemi, ICOR Vietnam memang sedikit naik menjadi 4,9, tapi tetap jauh lebih baik daripada Indonesia dengan 6,2. Malaysia bahkan menunjukkan perbaikan yang lebih signifikan. Sebelum pandemi, ICOR Malaysia berada di 5,1. Pasca pandemi, turun drastis menjadi 3,7, tidak sampai 4. *Gap* ini cukup besar jika dibandingkan dengan Indonesia yang masih di angka 6,2–6,3.

Artinya, upaya yang harus dilakukan Indonesia untuk mendorong pertumbuhan ekonomi jauh lebih besar dan lebih mahal dibandingkan negara-negara tetangga. Kita membutuhkan investasi lebih besar untuk menghasilkan tambahan *output* yang setara.

Kalau dikaitkan dengan sektor Pekerjaan Umum, sebenarnya ICOR ini tidak bisa dilihat secara sektoral saja. Sebab, *output* ekonomi adalah hasil kerja lintas sektor dan bagian dari ekosistem yang lebih luas. Memang bisa

INDONESIA



MALAYSIA



Sumber: Badan Pusat Statistik

Pertumbuhan PDB negatif

saja dilakukan perhitungan ICOR per sektor, tetapi pada akhirnya, pertumbuhan tetap merupakan hasil interaksi dari berbagai faktor dan kontribusi lintas kementerian.

Peran Investasi Infrastruktur dalam Mendorong Output

Kalau dikaitkan dengan tugas pokok dan fungsi Kementerian PU, maka ICOR bisa dilihat melalui investasi di infrastruktur. Contohnya, ketika kita membangun satu ruas jalan tol, investasi yang dibutuhkan katanlah mencapai Rp 1 triliun. Pertanyaannya, berapa *output* yang bisa dihasilkan dari investasi sebesar itu?

Output infrastruktur dapat dihitung dari sisi langsung maupun tidak langsung. Dari sisi langsung, *output* muncul pada tahap konstruksi. Misalnya, kebutuhan bahan material seperti aspal, semen, baja, dan lain-lain harus disuplai dari sektor hulu. Aktivitas ini sendiri sudah menghasilkan *output* karena membangkitkan permintaan terhadap bahan baku. Selain itu, ada juga penyerapan tenaga kerja. Upah yang diterima pekerja kemudi-

an dibelanjakan kembali, dan itu pun tercatat sebagai *output* dalam perekonomian. Pasca konstruksi, masih ada aktivitas pemeliharaan (*maintenance*) yang terus memberikan kontribusi pada *output* langsung.

Namun, *output* dari infrastruktur tidak berhenti sampai di situ. Tujuan utama pembangunan jalan tol adalah memperlancar koneksi. Ketika jalur distribusi barang dan jasa menjadi lebih lancar dan murah, otomatis aktivitas produksi dan konsumsi meningkat. Misalnya, sebuah daerah penghasil kopi yang

belumnya sulit dijangkau, dengan adanya jalan tol, distribusi kopi menjadi lebih cepat dan murah, sehingga permintaan meningkat. Naiknya permintaan otomatis mendorong peningkatan produksi di sektor primer, yaitu perkebunan kopi.

Efeknya kemudian menyebar ke sektor lain, seperti jasa transportasi tumbuh karena distribusi meningkat, perdagangan kopi berkembang, dan ketika kopi dipasok ke industri pengolahan di daerah lain, nilainya bertambah (*added value*). Industri manufaktur yang memanfaatkan bahan baku kopi ini menciptakan *multiplier effect* yang jauh lebih besar, bahkan bisa berkali-kali lipat dibandingkan *output* awal di sektor konstruksi.

Artinya, semakin tinggi nilai tambah yang tercipta dari kegiatan manufaktur yang berkembang berkat adanya infrastruktur, semakin tinggi pula *output* yang dihasilkan. Dari sinilah investasi infrastruktur dapat berperan strategis dalam menurunkan ICOR dan meningkatkan efisiensi pertumbuhan ekonomi.

Jika nilai ICOR tinggi, artinya jumlah modal atau *capital* yang digunakan relatif lebih besar dibandingkan dengan *output* yang dihasilkan.

ICOR DAN TARGET PU 608

(ICOR 6 Kemiskinan 0 Pertumbuhan Ekonomi 8)

Investasi adalah **motor utama pertumbuhan ekonomi**, namun yang terpenting adalah **efisiensinya** dalam menghasilkan *output* atau pertumbuhan nyata.

Efisiensi investasi sangat penting dalam pembangunan infrastruktur. Kementerian PU harus memastikan setiap rupiah **menghasilkan dampak maksimal bagi pertumbuhan ekonomi**, kesejahteraan, dan produktivitas.

Peran BPIW dalam Menurunkan ICOR melalui Perencanaan Wilayah

Kita tidak bisa hanya berhenti pada tahap membangun jalan tol atau infrastruktur fisik saja. Kalau ingin *output* yang dihasilkan maksimal, sebelum infrastruktur dibangun, perlu dipikirkan bagaimana pusat-pusat pertumbuhan ekonomi di sekitarnya bisa benar-benar tumbuh. Nah, di sinilah peran BPIW menjadi penting.

Pembangunan infrastruktur seharusnya dilakukan *by design*, bukan sekadar membangun dan berharap nantinya aktivitas ekonomi akan tumbuh dengan sendirinya. Memang benar, seiring waktu pertumbuhan itu akan terjadi, tetapi kalau tidak diarahkan sejak awal, hasilnya tidak akan sebesar jika ada perencanaan yang matang. Dengan perencanaan wilayah yang terintegrasi, pertumbuhan ekonomi bisa muncul lebih cepat, lebih kuat, dan lebih berkelanjutan.

BPIW memiliki peran strategis dalam menyiapkan strategi perencanaan tersebut. Pertama, dengan mengidentifikasi infrastruktur apa saja yang sudah ada di masing-masing daerah. Kedua, memastikan bagaimana infrastruktur itu bisa dimanfaatkan bukan hanya untuk konsumsi, tetapi lebih jauh lagi untuk mendorong kegiatan ekonomi dan produksi. Fokusnya adalah mencari sektor mana yang paling potensial untuk didorong, lalu melihat *bottleneck* apa yang masih menghambat. Dari situ, bisa dirancang infrastruktur pendukung apa yang perlu dibangun, serta siapa saja mitra pemerintah maupun swasta yang perlu dilibatkan.

Pendekatan ini menuntut kolaborasi lintas sektor dan lintas aktor. BPIW tidak bisa bekerja sendiri, tetapi menjadi *enabler* yang menghubungkan perencanaan infrastruktur dengan pusat-pusat pertumbuhan ekonomi di daerah. Dengan begitu, investasi yang sudah dikeluarkan tidak berhenti sebagai proyek fisik, melainkan benar-benar menjadi penggerak ekonomi yang konkret, menumbuhkan sektor produksi, membuka lapangan kerja, dan pada akhirnya menurunkan nilai ICOR secara nasional.

Saya yakin BPIW sudah memiliki peta infrastruktur dan potensi wilayah di banyak daerah. Tinggal bagaimana peta itu dievaluasi, dipadukan dengan strategi, dan diimplementasikan dalam program yang nyata. Dengan begitu, setiap pembangunan infrastruktur bisa menghasilkan efek berganda (*multiplier effect*) yang lebih maksimal, efisien, dan berkontribusi langsung pada pertumbuhan ekonomi.



Pembangunan infrastruktur seharusnya dilakukan *by design*, bukan sekadar membangun dan berharap nantinya aktivitas ekonomi akan tumbuh dengan sendirinya.

Peluang dan Strategi Pencapaian Target ICOR < 6

Target ICOR di bawah angka 6 bukanlah sesuatu yang mustahil. Pengalaman Indonesia pada periode sebelumnya bahkan pernah mencatatkan ICOR pada kisaran 5 koma sekitar. Artinya, dengan strategi yang tepat dan konsistensi pelaksanaan, penurunan ICOR masih sangat mungkin untuk diwujudkan. Namun demikian, pencapaian target tersebut sangat bergantung pada *effort* kolektif dan arah kebijakan yang benar-benar menyasar faktor-faktor utama penyebab kenaikan ICOR. Upaya yang diperlukan meliputi:

ICOR mengukur jumlah investasi yang dibutuhkan untuk menambah satu unit output (PDB/PDRB).
Semakin rendah ICOR, semakin efisien investasinya.

Sumber: Badan Pusat Statistik

- 1. Optimalisasi Tingkat Utilisasi Infrastruktur**
Infrastruktur yang telah dibangun harus dioptimalkan pemfaatannya, tidak sekadar selesai secara fisik. Misalnya, pembangunan jalan tol perlu disertai dengan perencanaan kawasan yang mampu mendorong tumbuhnya pusat-pusat pertumbuhan ekonomi baru di sekitarnya.
- 2. Reformasi Kelembagaan**
Diperlukan penguatan koordinasi antar lembaga agar pembangunan tidak berjalan parzial, melainkan terintegrasi. Kelembagaan yang solid akan mengurangi tumpang tindih dan mempercepat penciptaan nilai tambah dari infrastruktur yang ada.
- 3. Integrasi Perencanaan Pembangunan**
Pembangunan infrastruktur harus benar-benar sinergis antarsektor di internal sendiri dan terhubung dengan strategi pengembangan wilayah. Dengan integrasi tersebut, infrastruktur tidak hanya berfungsi sebagai konektivitas, tetapi juga mampu memberikan *push up* bagi munculnya pusat pertumbuhan baru.

Jadi, kuncinya ada pada usaha yang konsisten, strategi yang tepat, serta fokus pada penyelesaian hambatan-hambatan struktural, target ICOR di bawah 6 diyakini dapat dicapai dan menciptakan *multiplier effect* yang lebih kuat. (**)



Sumber: Dokumen Penulis



PENANDATANGANAN KES DAN PERJANJIAN

Antara
**Kementerian Peke
dan Badan Pus**



Perjanjian Kerja Sama Kementerian PU dan BPS

Mengawal Pertumbuhan Ekonomi melalui Infrastruktur Berkualitas dan Penurunan ICOR



Oleh
Dr. Sonny Harry B. Harmadi, S.E., M.E., CRGP.
Wakil Kepala Badan Pusat Statistik RI

KONSEP *Incremental Capital Output Ratio* (ICOR) pada awalnya dikembangkan oleh Sir Roy Harrod (1939) dan Evsey Domar (1946) untuk menunjukkan kaitan antara kapital dengan *output*. Secara matematis, ICOR dihitung sebagai rasio antara perubahan *output* dengan perubahan kapital. Namun, perubahan kapital seringnya diaproksimasikan dengan Pembentukan Modal Tetap Bruto (PMTB) atau investasi dalam bentuk aset tetap. Oleh karena itu, ICOR dapat diinterpretasikan sebagai jumlah investasi yang dibutuhkan untuk menciptakan satu unit tambahan *output* setiap tahun di masa yang akan datang. Misalnya, ICOR sebesar 6 berarti untuk meningkatkan *output* satu satuan diperlukan investasi sebesar 6 satuan.

Berdasarkan formula penghitungannya, ICOR ditentukan oleh nilai investasi dan nilai perubahan

EPAKATAN BERSAMA KERJA SAMA

erjaan Umum at Statistik



Sumber: Kompu BPIW

output. Jika nilai investasi relatif besar, namun perubahan *output* relatif kecil, akan diperoleh ICOR yang relatif besar sehingga investasi yang dilakukan dianggap tidak efisien. Kondisi ideal ialah dengan nilai investasi yang relatif kecil dapat meningkatkan *output* secara signifikan. Meskipun demikian, perlu menjadi catatan bahwa perubahan *output* tidak hanya dipengaruhi oleh investasi, tetapi juga faktor lain seperti tenaga kerja dan teknologi. Oleh karena itu, perlu kehati-hatian dalam penggunaan ICOR karena tenaga kerja, teknologi, dan faktor lain diasumsikan tetap.

Dengan demikian, meskipun ICOR dapat menjadi indikator awal untuk menilai efisiensi investasi, analisis yang lebih mendalam tetap diperlukan agar hasilnya tidak keliru. Salah satu caranya adalah dengan melihat bagaimana investasi benar-benar memberi kontribusi pada berbagai sektor ekonomi. Dalam pembangunan nasional, hal ini sangat penting karena investasi infrastruktur, khususnya yang dilakukan Kementerian PU, berdampak luas. Dampaknya tidak hanya menambah *output* secara keseluruhan, tetapi juga memengaruhi susunan perekonomian dan produktivitas di banyak bidang usaha.

Dampak Infrastruktur PU pada Lapangan Usaha

Konsep ICOR hanya dapat dimaknai secara utuh apa-

bila dikaitkan dengan dampak nyata investasi, khususnya pada pembangunan infrastruktur. Disinilah peran Kementerian PU menjadi krusial, karena seperti telah disinggung di atas, bahwa infrastruktur yang dibangun tidak hanya mendorong *output*, tetapi juga membentuk struktur perekonomian melalui kontribusinya terhadap berbagai lapangan usaha.

Infrastruktur yang dibangun oleh Kementerian PU dapat berdampak terhadap berbagai lapangan usaha baik pada tahap pembangunan maupun pada tahap operasi. Pada tahap pembangunan, proyek infrastruktur berdampak terhadap peningkatan aktivitas lapangan usaha konstruksi. Pada tahap operasi, infrastruktur diharapkan dapat menciptakan peningkatan *output* yang signifikan sehingga investasi yang dilakukan efisien. Namun, jika pembangunan infrastruktur memerlukan waktu penyelesaian yang relatif lama atau bahkan mangkrak, investasi menjadi tidak efisien karena infrastruktur belum atau bahkan tidak menghasilkan *output*.

Pada tahap operasi, lapangan usaha yang terdampak bergantung terhadap jenis infrastrukturnya, meskipun dari sisi kepemilikan, semua infrastruktur yang dibangun oleh Kementerian PU dicatat pada lapangan usaha Administrasi Pemerintahan, Pertahanan dan Jaminan Sosial

Wajib. Misalnya, infrastruktur jaringan irigasi berdampak terhadap lapangan usaha pertanian. Namun, identifikasi lapangan usaha tunggal untuk infrastruktur bendungan menjadi lebih rumit karena bendungan dapat dimanfaatkan untuk beberapa sektor misalnya ketahanan irigasi, pariwisata, dan pengembangan energi tenaga air. Oleh karena itu, untuk mengidentifikasi lapangan usaha dari semua proyek infrastruktur Kementerian PU serta untuk menghitung nilai investasi dan ICOR menurut lapangan usaha, diperlukan kajian dan diskusi antara Kementerian PU, BPS, dan *stakeholder* terkait.

Melalui kajian tersebut, dapat diidentifikasi lapangan usaha mana yang paling strategis untuk diperkuat sehingga investasi infrastruktur benar-benar memberikan dampak optimal bagi perekonomian. Lapangan usaha yang memiliki kontribusi besar terhadap perekonomian, efek pengganda kuat, ketergantungan tinggi terhadap infrastruktur, dan penyerapan tenaga kerja besar tentu harus menjadi *list* prioritas untuk didukung oleh Kementerian PU.

Strategi Menurunkan ICOR

Ada beberapa hal yang dapat dilakukan untuk menurunkan nilai ICOR, di antaranya:

1. Perlu dilakukan akselerasi pembangunan infrastruktur, perencanaan yang matang, diversifikasi sumber pembiayaan, dan perkuat tata kelola proyek. Pembangunan infrastruktur yang tepat guna agar meningkatkan produktivitas dan efisiensi kegiatan usaha.
2. Sebagai contoh, Belanda memodernisasi Pelabuhan Rotterdam menjadi pelabuhan pintar berbasis *Internet of Things* (IoT), *Artificial Intelligence* (AI), dan kolaborasi *cloud* yang memungkinkan operasi *crane* tanpa awak, pemeriksaan dan pemeliharaan perbantuan *Augmented Reality* (AR), serta optimalisasi logistik sehingga secara signifikan meningkatkan efisiensi pelabuhan, mengurangi waktu tunggu kapal, dan meningkatkan produktivitas pekerja.
3. Meningkatkan kualitas dan kemampuan infrastruktur. Kualitas infrastruktur yang baik, seperti jalan yang mantap, jaringan irigasi yang andal, serta pelabuhan dan logistik yang efisien, secara langsung mendorong peningkatan produktivitas sektor-sektor ekonomi di suatu wilayah. Infrastruktur yang terpelihara dan berfungsi optimal menurunkan biaya produksi, distribusi, serta waktu tempuh, sehingga mempercepat arus barang, jasa, dan tenaga kerja. Hal ini membuat aktivi-

tas ekonomi lebih efisien dan *output* sektor meningkat, yang pada akhirnya meningkatkan Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) wilayah tersebut secara signifikan. Selain itu, infrastruktur yang baik juga memperluas akses pasar dan mendorong spesialisasi produksi, memperkuat daya saing daerah dalam skala nasional maupun global. Dapat disimpulkan bahwa semakin baik kualitas dan keterpeliharaan infrastruktur, maka semakin efisien investasi yang dilakukan, dan semakin kecil ICOR yang dihasilkan.

Selain itu, ketersediaan dan kualitas infrastruktur juga menjadi salah satu faktor utama yang dipertimbangkan investor dalam menentukan lokasi investasi. Infrastruktur yang lengkap dan berkinerja baik seperti akses jalan ke kawasan industri, pasokan energi yang stabil, serta konektivitas digital menurunkan risiko operasional dan biaya logistik, sehingga meningkatkan kelayakan finansial suatu proyek. Wilayah dengan infrastruktur yang siap pakai cenderung lebih cepat menyerap Penanaman Modal Asing (PMA) maupun Penanaman Modal Dalam Negeri (PMDN), dan mampu mengaktifasi kawasan ekonomi yang sudah dibangun namun sebelumnya belum termanfaatkan optimal. Dengan demikian, infrastruktur berkualitas bukan hanya menarik investasi baru, tetapi juga mempercepat realisasi investasi dan menciptakan efek pengganda terhadap perekonomian setempat.

Dari perspektif BPS sendiri, karena pentingnya kualitas infrastruktur dalam peningkatan PDRB dan investasi berdasarkan penjelasan di atas, maka diperlukan statistik stok infrastruktur yang telah mempertimbangkan penyusutan serta diperlukan informasi mengenai kondisi kualitas infrastruktur.

Mengawali Pertumbuhan Ekonomi yang Sehat

Agar pertumbuhan ekonomi tidak hanya tinggi, tetapi juga berkelanjutan dan berkualitas, perlu dimonitori indikator utama yang mencerminkan dimensi kesejahteraan dan keberlanjutan sebagai mana ditekankan dalam *Well-Being Framework*. Misalnya, kerangka yang dikembangkan oleh *Organization for Economic Co-operation and Development* (OECD) mencakup dimensi *well-being* saat ini (*current well-being*) dan *well-being* masa depan (*future well-being*). Dimensi *well-being* saat ini mencakup pendapatan dan kekayaan, pekerjaan dan kualitas kerja, kesehatan, pendidikan dan keterampilan, keseimbangan kehidupan-kerja, hubungan sosial, keterlibatan sipil dan



Konsep ICOR hanya dapat dimaknai secara utuh apabila dikaitkan dengan dampak nyata investasi, khususnya pada pembangunan infrastruktur.

SEKTOR BARANG

| Lapangan Usaha | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
|-------------------------------------|-------|-------|-------|-------|
| Konstruksi | 2,32 | - | 4,40 | 6,59 |
| Industri Pengolahan | 9,03 | - | 9,82 | 7,01 |
| Pertambangan dan Penggalian | 30,39 | - | 10,47 | 9,34 |
| Pengadaan Listrik dan Gas | 23,97 | - | 13,29 | 9,99 |
| Pertanian, Kehutanan, dan Perikanan | 8,83 | 17,52 | 16,41 | 13,78 |
| Pengadaan Air, Pengelolaan Sampah | 41,60 | 53,07 | 52,63 | 75,54 |

Sektor konstruksi merupakan sektor yang relatif **paling efisien** dibandingkan sektor barang lainnya yang diproduksi oleh swasta.

SEKTOR JASA

| Lapangan Usaha | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
|---|-------|------|--------|-------|
| Penyediaan Akomodasi Makan Minum | 3,93 | - | 6,25 | 2,03 |
| Transportasi dan Pergudangan | 6,43 | - | 11,99 | 2,08 |
| Informasi dan Komunikasi | 2,90 | 2,29 | 3,49 | 3,10 |
| Perdagangan Besar dan Eceran; Reparasi Mobil dan Sepeda Motor | 3,90 | - | 4,06 | 3,33 |
| Jasa Perusahaan | 3,07 | - | 43,09 | 3,88 |
| Jasa lainnya | 4,79 | - | 20,54 | 4,36 |
| Jasa Keuangan dan Asuransi | 1,88 | 3,63 | 7,36 | 6,19 |
| Jasa Kesehatan dan Kegiatan Sosial | 7,32 | 4,38 | 4,41 | 16,37 |
| Administrasi Pemerintah, Pertahanan, dan Jaminan Sosial Wajib | 14,22 | - | - | 23,83 |
| Jasa Pendidikan | 4,55 | 8,54 | 204,13 | 41,86 |

Investasi Kementerian PU berkontribusi pada ICOR Administrasi Pemerintah.

Sumber: Badan Pusat Statistik

tata kelola, keamanan pribadi, kondisi perumahan, kualitas lingkungan, serta well-being subjektif. Sementara itu, untuk memastikan keberlanjutan jangka panjang, perlu diawasi modal-modal yang menopang *well-being* masa depan seperti modal alam (misalnya emisi karbon dan kualitas udara), modal manusia (pendidikan dan kesehatan), modal sosial (kepercayaan dan kohesi sosial), serta modal ekonomi (infrastruktur dan aset produksi). Pemanfaatan indikator-indikator ini secara holistik penting agar pertumbuhan ekonomi tidak hanya mendorong *output*, tetapi juga memperkuat kualitas hidup masyarakat dan keberlanjutan lintas generasi.

Infrastruktur juga memainkan peranan penting dalam mendukung berbagai dimensi *well-being* tersebut.

Infrastruktur transportasi dan digital, misalnya, meningkatkan akses terhadap pekerjaan, pendidikan, dan layanan kesehatan, sehingga berkontribusi langsung pada dimensi pekerjaan dan kualitas kerja, pendidikan dan keterampilan, serta kesehatan. Infrastruktur perumahan dan sanitasi mendukung kondisi tempat tinggal. Di sisi lingkungan, infrastruktur ramah lingkungan seperti sistem transportasi massal, pengolahan limbah, dan energi terbarukan berperan penting dalam menjaga kualitas lingkungan hidup, yang menjadi bagian dari *well-being* saat ini sekaligus modal alam untuk generasi mendatang. Dengan demikian, infrastruktur tidak hanya menopang aktivitas ekonomi, tetapi juga menjadi fondasi strategis dalam meningkatkan kualitas hidup suatu negara. (**)



Sumber: Dokumen Penulis

Pengentasan Kemiskinan, antara Perubahan Pola Pikir dan Upaya Kolaborasi Bersama



Oleh

Niken Ariati, S.Si, M.SiKepala Biro Hukum, Organisasi, dan Persidangan
Kementerian Koordinator Bidang Pemberdayaan
Masyarakat

PENGENTASAN kemiskinan menjadi salah satu fondasi utama dalam kepemimpinan Presiden Prabowo Subianto. Melalui Program Asta Cita, Presiden menegaskan komitmen untuk mengurangi kesenjangan dan memperkuat pemerataan ekonomi sebagai bagian dari tujuh prioritas strategis yang menjadi arah pembangunan nasional lima tahun kedepan.

Sebagaimana tertuang dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) tahun 2025-2029, pemerintah menargetkan penurunan angka kemiskinan ekstrem hingga 0 persen pada tahun 2026 dan kemiskinan di bawah 5 persen pada tahun 2029. Berdasarkan hasil Survei Sosial Ekonomi Nasional (Susenas), pada Bulan Maret tahun 2025, tingkat kemiskinan tercatat sebesar 8,47 persen, lebih rendah dari 8,58 persen pada September tahun 2024 sedangkan kemiskinan ekstrem tercatat sebesar 0,85%, di mana sebelumnya tercatat 1,13% pada September 2024.

Presiden Prabowo optimistis bahwa percepatan pengentasan kemiskinan dapat dicapai melalui program-program prioritas yang menyentuh akar persoalan utama mulai dari peningkatan daya beli masyarakat, pengurangan ketimpangan antarwilayah, hingga penguatan kualitas sumber daya manusia (SDM).

Dalam membangun visi Indonesia Maju menuju Indonesia Emas 2045, pemberdayaan masyarakat menjadi pilar penting dalam memastikan kesejahteraan yang merata dan berkelanjutan. Sejalan dengan visi tersebut, dibentuk Kementerian Koordinator Bidang Pemberdayaan Masyarakat yang memiliki mandat untuk memperkuat koordinasi, sinkronisasi, dan pengendalian kebijakan di bidang pembangunan manusia dan kebudayaan.

Pembentukan kementerian ini menjadi langkah stra-

tegis dalam mengakselerasi pelaksanaan agenda Asta Cita, khususnya dalam mendorong pemberdayaan masyarakat sebagai fondasi pengentasan kemiskinan dan pemerataan ekonomi nasional.

Tantangan Penurunan Tingkat Kemiskinan Nasional

Pengentasan kemiskinan Indonesia merupakan sebuah perjalanan panjang. Namun, capaian dari masa ke masa menunjukkan dinamika yang cukup signifikan. Pada periode pemerintahan Presiden Susilo Bambang Yudhoyono tahun 2004 hingga 2009, target penurunan kemiskinan ditetapkan sebesar 8,2 persen namun realisasi masih berada di kisaran 14 persen. Di bawah kepemimpinan beliau periode kedua, target yang lebih realistis ditetapkan di angka 9 persen dengan capaian akhir sekitar 11 persen.

Masuk ke periode pemerintahan Presiden Joko Widodo, target penurunan kemiskinan ekstrem ditetapkan pada angka 7 persen, namun hingga akhir masa jabatan, tingkat kemiskinan nasional masih berada di angka 9 persen. Hal ini menunjukkan bahwa tantangan untuk mencapai kemiskinan 0 persen masih sangat besar, terutama karena pertumbuhan penduduk yang terus meningkat dan berpengaruh terhadap persentase kemiskinan.

Upaya penanggulangan kemiskinan menjadi lebih terarah ketika Presiden Prabowo Subianto menindaklanjuti tantangan ini dengan Instruksi Presiden Nomor 8 Tahun 2025 tentang tentang Optimalisasi Pelaksanaan Pengentasan Kemiskinan dan Penghapusan Kemiskinan Ekstrem. Melalui kebijakan ini, angka kemiskinan ekstrem ditargetkan mencapai 0 persen pada tahun 2026



**Irigasi
Persawahan
Mendukung
Ketahanan
Pangan**

Sumber: Birkom PU

dan angka kemiskinan absolut ditekan hingga 4,5-5 persen pada tahun 2029.

Instruksi Presiden ini diterbitkan karena pemerintah menyadari bahwa penurunan kemiskinan membutuhkan strategi yang lebih adaptif, terukur, dan kolaboratif lintas sektor. Langkah ini tidak hanya bertujuan menurunkan angka kemiskinan secara statistik, tetapi juga memastikan bahwa masyarakat berdaya secara ekonomi dan sosial.

Intervensi Percepatan Pengurangan Kemiskinan

Dalam upaya mewujudkan target pengentasan kemiskinan Kementerian Koordinator Bidang Pemberdayaan Masyarakat menjalankan peran strategis sebagai koordinator lintas kementerian dan lembaga dalam penanggulangan kemiskinan.

Sejalan dengan komitmen pemerintah untuk menuntaskan kemiskinan di Indonesia, ada 3 strategi utama dalam Instruksi Presiden Nomor 8 Tahun 2025, meliputi pengurangan beban pengeluaran masyarakat, peningkatan pendapatan masyarakat, serta penghapusan kantong-kantong kemiskinan.

Pada aspek pertama, pemerintah terus memperkuat berbagai program bantuan sosial dan subsidi, seperti Program Keluarga Harapan (PKH), bantuan pangan, serta subsidi energi dan pendidikan. Namun, bantuan sosial tidak dapat menjadi instrumen permanen.

Melalui Kementerian Koordinator Bidang Pemberdayaan Masyarakat, Presiden Prabowo menunjukkan cara pandang yang berbeda untuk mengentaskan kemiskinan yakni pemberdayaan masyarakat. Bantuan sosial idealnya tidak lagi diberikan secara terus menerus, namun perlu

menciptakan ekosistem yang mendorong masyarakat lebih mandiri dan aktif.

Pemerintah mulai mendorong transformasi dari bantuan sosial menuju pemberdayaan ekonomi. Salah satunya melalui penguatan program padat karya di berbagai kementerian teknis seperti Kementerian Pekerjaan Umum, Perhubungan, Pertanian, dan Kelautan. Proyek-proyek infrastruktur diarahkan agar menyisihkan sebagian anggarannya untuk kegiatan padat karya, sehingga membuka lapangan kerja dan meningkatkan pendapatan masyarakat.

Berbagai program penguatan ekonomi lokal juga dikembangkan, misalnya mendorong Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah (UMKM), koperasi merah putih, dan Badan Usaha Milik Desa (BUMDes) agar masyarakat tidak hanya menerima bantuan, tetapi juga mampu menciptakan sumber penghasilan mandiri.

Selain aspek ekonomi, terjadi reformasi data yang dapat digunakan untuk mendukung perencanaan berbasis spasial, yaitu Data Tunggal Sosial Ekonomi Nasional (DTSEN). Sebagai validata DTSEN, Kemenko PM telah mengembangkan *dashboard* agregat DTSEN yang menampilkan sebaran wilayah kantong kemiskinan dan kondisi infrastrukturnya.

Dashboard ini dapat diakses publik melalui pemberdayaan.go.id dan berfungsi sebagai alat bantu bagi pemerintah daerah dan kementerian teknis untuk menyusun program bersama di wilayah yang paling membutuhkan.

Meskipun demikian, tantangan terbesar terdapat pada perubahan pola pikir masyarakat. Banyak keluarga penerima bantuan sosial yang sudah bertahun-tahun





Waduk Kedungombo, Purwodadi, Jawa Tengah

bergantung pada program, bahkan menjadikannya pola hidup turun-temurun. Karena itu, kami mendorong adanya pendampingan dan edukasi agar masyarakat mulai beralih dari ketergantungan menuju kemandirian.

Sebagai bentuk dukungan terhadap masyarakat yang ingin mandiri, pemerintah juga menyiapkan berbagai insentif untuk meningkatkan kapasitas pendapatan, seperti subsidi bunga Kredit Usaha Rakyat (KUR), penghapusan tunggakan pinjaman mikro, serta dukungan akses pembiayaan bagi calon pekerja migran dan pelaku usaha kecil. Selain itu, program Sekolah Rakyat dan makan bergizi gratis juga dipandang sebagai langkah strategis untuk menekan pengeluaran rumah tangga dan menjaga daya beli masyarakat miskin. Pada akhirnya, pengentasan kemiskinan merupakan suatu program yang seharusnya dapat dipahami bersama dan hanya dapat dicapai melalui kolaborasi lintas sektor.

Peranan Infrastruktur PU dalam Pengentasan Kemiskinan

Pembangunan infrastruktur berperan penting dalam pengentasan kemiskinan. Tidak hanya berfungsi sebagai sarana fisik, infrastruktur juga berfungsi sebagai peng-

ungkit sosial ekonomi yang meningkatkan kualitas hidup dan produktivitas masyarakat.

Daerah-daerah dengan tingkat kemiskinan rendah umumnya merupakan wilayah yang memiliki fasilitas dan infrastruktur yang memadai, mulai dari akses transportasi, ketersediaan perumahan layak huni, hingga jaringan air bersih dan sanitasi yang baik. Sebaliknya, keterbatasan sarana tersebut sering kali menjadi penyebab utama tingginya tingkat kemiskinan di suatu wilayah.

Status kesejahteraan masyarakat diukur melalui pembagian desil di DTSEN, yang salah satunya ditentukan oleh kepemilikan dan kualitas aset. Aset berupa rumah yang layak, akses terhadap air bersih, dan fasilitas sanitasi merupakan indikator penting dalam menentukan apakah seseorang tergolong miskin atau tidak. Dengan demikian, infrastruktur dasar berperan langsung dalam menentukan tingkat kesejahteraan masyarakat.

Pemerataan infrastruktur juga menjadi poin penting dalam menghapus kantong-kantong kemiskinan. Wilayah dengan infrastruktur memadai cenderung memiliki tingkat partisipasi ekonomi yang lebih tinggi karena masyarakat dapat mengakses pasar, pendidikan, dan layanan dasar dengan lebih mudah.



Sumber: Birkom PU

Upaya Kolaborasi Lintas Sektor

Dalam pelaksanaan Instruksi Presiden Nomor 8 Tahun 2025, dibuka kesempatan yang luas bagi sektor swasta, Badan Usaha Milik Negara (BUMN), Badan Usaha Milik Daerah (BUMD), dan lembaga filantropi. Semua sektor diarahkan untuk memiliki tujuan dan strategi yang sama yaitu mempercepat penurunan jumlah penduduk miskin. Adanya DTSEN menjadi dasar penting bagi penyusunan kebijakan tersebut. Dengan dasar data yang sama, program lintas kementerian dan lembaga juga dapat dikonvergensi secara lebih optimal.

Saat ini telah ditetapkan 8 Provinsi Prioritas yang menjadi fokus intervensi karena menampung sekitar 65,84 persen total penduduk miskin di Indonesia. Provinsi tersebut meliputi Jawa Timur, Jawa Tengah, Jawa Barat, Nusa Tenggara Timur, Sumatera Utara, Sumatera Selatan, Lampung, dan Banten. Fokus pada provinsi berpenduduk padat mampu memberikan dampak penurunan persentase kemiskinan nasional yang signifikan.

Sinergi dengan kementerian teknis, terutama Kementerian Pekerjaan Umum, menjadi sangat erat dalam konteks pengentasan kawasan kumuh dan peningkatan kualitas permukiman. Program seperti Kota Tanpa Kumuh

(KOTAKU), Penyediaan Air Minum dan Sanitasi Berbasis Masyarakat (Pamsimas), dan Sanitasi Berbasis Masyarakat (Sanimas) merupakan contoh nyata kontribusi sektor infrastruktur terhadap agenda penghapusan kemiskinan ekstrem.

Dalam hal pemantauan dan evaluasi, Kemenko PM menempatkan *dashboard* penghapusan kemiskinan ekstrem sebagai instrumen utama untuk mengukur capaian lintas kementerian dan lembaga. *Dashboard* ini menampilkan peta daerah prioritas beserta rencana aksi yang harus dilaksanakan oleh 45 kementerian/lembaga, sesuai dengan tugas dan fungsi masing-masing sebagaimana diamanatkan dalam Instruksi Presiden Nomor 8 Tahun 2025.

Melalui mekanisme ini, seluruh rencana aksi yang telah disepakati dipantau secara berkala dan hasilnya dilaporkan kepada Presiden setiap enam bulan sekali.

Evaluasi dilakukan untuk memastikan setiap *output* kegiatan kementerian dan lembaga memberikan *outcome* nyata terhadap penurunan angka kemiskinan.****(Mut)****

Dari Infrastruktur ke Hilirisasi: Menapaki Jalan Menuju Pertumbuhan Ekonomi 8%



Oleh
Moris Nuaimi, S.E., M.T., M.A.
 Direktur Perencanaan Infrastruktur
 Kementerian Investasi dan Hilirisasi/BKPM

PEREMINTAH Indonesia berupaya mempercepat laju pertumbuhan ekonomi hingga 8% dalam lima tahun mendatang. Kementerian Investasi dan Hilirisasi/BKPM merupakan suatu lembaga instansi Pemerintah yang bertugas mengawal keberlangsungan dan pencapaian kegiatan investasi di Indonesia. Dengan mengemban amanat tugas tersebut, Kementerian Investasi dan Hilirisasi/BKPM bergerak cepat melakukan berbagai upaya dan terobosan dalam pengawalan kegiatan investasi dalam upaya untuk mewujudkan Visi Indonesia Emas 2045.

Untuk itu, diperlukan investasi dalam jumlah besar untuk mendorong produktivitas ekonomi, yakni sebesar Rp 13.033 triliun pada periode 2025-2029 dengan rata-rata pertumbuhan investasi sebesar 16,67% per tahun. Kementerian Investasi dan Hilirisasi/BKPM menjalankan salah satu strategi dalam mencapai target investasi tersebut yaitu dengan mendorong investasi hilirisasi di sektor-sektor strategis yang memiliki potensi terbesar untuk mendorong pertumbuhan ekonomi seperti sektor hilirisasi, energi baru terbarukan, industri pertanian dan pangan, kesehatan, pendidikan, ekonomi digital, hingga industri manufaktur yang berorientasi ekspor. Upaya mendorong investasi tersebut haruslah didukung dengan infrastruktur yang memadai dan merata di seluruh wilayah Indonesia.

Dengan adanya infrastruktur yang memadai tersebut baik secara langsung maupun tidak langsung akan menciptakan ketangguhan dalam mendukung pengembangan dan keberlangsungan investasi. Dukungan infrastruktur dapat membantu penciptaan pusat-pusat pertumbuhan ekonomi baru yang tersebar di berbagai wilayah Indonesia sehingga dapat meningkatkan perekonomian tidak hanya secara nasional namun juga di daerah. Infrastruk-

Peran Pemerintah

Pemerintah optimis mer...

Target pertumbuhan

Bisa tercapai di tahun ini

Didongkrak investasi

Fokus pada investasi

Untuk mencapai target...

Meningkatkan investasi

Di tengah terbatasan...

Membangun infrastruktur

Memperkuat rupiah

tur dasar yang sudah terbangun seperti jalan, jembatan, pembangkit listrik, suplai air, pelabuhan, bandar udara, dan jaringan logistik— juga menjadi fondasi dalam mempercepat realisasi investasi di sektor-sektor tersebut.

Lebih jauh, investasi di sektor infrastruktur sendiri memiliki efek ganda pada tahap pembangunan akan menyerap tenaga kerja secara masif di bidang konstruksi, material, dan jasa pendukung; sementara setelah infrastruktur beroperasi, akan menurunkan biaya logistik, memperluas akses pasar, dan meningkatkan kepastian pasokan energi. Dampak berlapis inilah yang membuat investasi infrastruktur menjadi pengungkit langsung bagi pertumbuhan ekonomi dan kunci untuk mencapai target 8% secara berkelanjutan.

Dengan demikian, tentunya dalam mendukung pertumbuhan ekonomi mencapai 8% dalam 5 tahun ke depan, perlu adanya percepatan sinkronisasi regulasi dan kolaborasi yang lebih terarah yang berkesinambungan dari berbagai *stakeholder* yang ada baik dari sisi pemerintah maupun dari pelaku usaha serta masyarakat sendiri.

Ketersediaan infrastruktur dasar tentunya menjadi hal yang sangat penting untuk menjadi fokus dalam keberlangsungan tatanan kehidupan, dan begitu juga tak kalah penting bagi keberlangsungan investasi di Indonesia. Pembangunan Infrastruktur, baik berupa infrastruktur dasar maupun lainnya, menjadi pendorong sekaligus

Target untuk Genjot Pertumbuhan Ekonomi 8%

targetkan pertumbuhan ekonomi 8% hingga 2029. Bagaimana Strateginya?

Pertumbuhan ekonomi 2025–2029 **8%**

Tahun ke-3

Investasi swasta dan proyek pemerintah

Investasi hijau

target pengurangan karbon 30%

Investasi asing langsung

nya pendanaan domestik

Industri berbasis ekspor

h terhadap kurs asing



Sumber: konstruksimedia.com

pengungkit dalam pengembangan suatu wilayah termasuk juga pengembangan kawasan kegiatan usaha. Kita mengetahui terdapat banyak kawasan-kawasan kegiatan usaha potensial yang telah ada dan akan direncanakan pembangunannya untuk menaungi kegiatan investasi di antaranya seperti Kawasan Ekonomi Khusus, Kawasan Ibu Kota Negara (IKN), kawasan industri strategis dan lainnya.

Ketersediaan infrastruktur dasar dalam kawasan kegiatan usaha tersebut merupakan salah satu faktor utama yang menjadi pertimbangan investor dalam menentukan lokasi investasinya. Tanpa adanya infrastruktur dasar yang memadai, untuk merealisasikan investasi akan menjadi suatu tantangan dan membutuhkan upaya yang lebih besar khususnya dalam hal finansial. Kawasan yang telah memiliki infrastruktur dasar yang memadai akan memiliki daya tarik lebih tinggi karena

dinilai telah siap untuk menerima investasi. Investor tidak perlu lagi memikirkan akses menuju kawasan, sumber listrik dan pasokan air untuk menjalankan kegiatan investasinya, serta jaringan telekomunikasi yang mendukung.

Dapat kita pahami juga dalam pembangunan infrastruktur dasar untuk menciptakan daya tarik tersendiri bagi para investor tidaklah segampang membalikkan telapak tangan, namun perlu dukungan sumber daya, komitmen dan usaha bersama dari berbagai *stakeholder* yang ada. Pada prinsipnya dapat disampaikan dengan adanya infrastruktur dasar yang memadai, khususnya untuk kawasan-kawasan kegiatan usaha ini sangatlah menjadikan sebuah daya tarik tersendiri bagi para investor dalam memutuskan untuk berinvestasi.

Dalam konteks efisiensi fiskal dan optimalisasi infrastruktur yang sudah terbangun, Kementerian Investasi dan Hilitiesasi/BKPM terus berupaya mendorong para investor





Java Integrated Industrial and Ports Estate, Kawasan Ekonomi Khusus, Gresik, East-Java - Indonesia

lokal dan luar negeri untuk dapat memutuskan berinvestasi di indonesia. Untuk menggapai itu, telah dilakukan beberapa hal hingga saat ini di antaranya melalui evaluasi terhadap potensi dan realisasi investasi yang ada dan melakukan langkah-langkah percepatan dengan berkolaborasi lintas instansi dan perbaikan iklim investasi dengan mederegulasi peraturan dan ketentuan yang ada agar ramah investasi. Di samping itu, dalam rangka mendukung efisiensi fiskal dan optimalisasi infrastruktur yang telah dibangun oleh pemerintah, Kementerian Investasi dan Hilirisasi/BKPM menerapkan strategi terintegrasi untuk mengarahkan investasi swasta ke wilayah-wilayah yang infrastrukturnya telah siap digunakan, yakni:

- Kementerian Investasi dan Hilirisasi/BKPM terus mendorong pemberian kemudahan perizinan dan insentif fiskal dan non-fiskal bagi investor termasuk pemberian fasilitas *tax holiday*, *tax allowance* dan lainnya pada kawasan-kawasan kegiatan usaha seperti KEK, KI, IKN, dan kawasan lainnya sesuai dengan peraturan yang berlaku.
- Kementerian Investasi dan Hilirisasi/BKPM dapat memberikan fasilitasi khusus berupa *debtlenecking* dan *business matchmaking* untuk proyek di wilayah yang telah memiliki infrastruktur dasar tersebut.

• Kementerian Investasi dan Hilirisasi/BKPM juga dapat menyusun agenda promosi investasi yang diarahkan ke wilayah dengan infrastruktur siap pakai, termasuk melalui berbagai *business forum* seperti *Regional Investment Forum* (RIF), dll.

Kementerian Investasi dan Hilirisasi/BKPM terus menjalin sinergi dan kolaborasi lintas sektor seperti dengan Kementerian PU, Kementerian Perhubungan, dan BUMN pengelola infrastruktur untuk memastikan kesiapan teknis dan dukungan operasional bagi investor yang berminat melakukan investasi ke Indonesia.

Seiring dengan dorongan investasi yang inklusif dan berkualitas, konsep dan tujuan utama dari adanya investasi yakni menciptakan *multiplier effect* bagi semua pihak, baik bagi pemerintah maupun masyarakat luas dan pelaku usaha itu sendiri, dan kita sepakat untuk hal ini, maka untuk itu Kementerian Investasi dan Hilirisasi/BKPM terus mendorong investasi yang inklusif dan berkualitas. Di antara sekian banyak manfaat dari investasi yakni terbukanya peluang lapangan pekerjaan sehingga dapat menyerap tenaga kerja serta juga semakin meningkatkan sumber daya dan pemberdayaan ekonomi masyarakat setempat, dalam hal ini Kementerian Investasi dan Hilirisasi/BKPM



Sumber: jiipe.com

melakukan langkah-langkah nyata dengan mengeluarkan peraturan Menteri Investasi untuk mewajibkan investor besar agar bermitra dengan pelaku usaha lokal berskala kecil (UMKM) sebagaimana diatur dalam Peraturan Menteri Investasi dan Hilirisasi/Kepala BKPM Nomor 3 Tahun 2025 Tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Investasi/Kepala BKPM No 1 Tahun 2022 tentang Tata Cara Pelaksanaan Kemitraan di Bidang Penanaman Modal antara Usaha Besar dengan Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah di Daerah.

Pelaksanaan kemitraan bertujuan untuk mewujudkan pemerataan kesempatan dan kontribusi UMKM daerah yang dapat meningkatkan perekonomian di daerah, kemudian juga dapat meningkatkan kapasitas dan kompetensi UMKM daerah, serta mendorong bertumbuhnya UMKM daerah. Salah satu untuk mempercepat konsep dan tujuan investasi tersebut didukung juga dengan Pembangunan infrastruktur. Dengan adanya dukungan pembangunan infrastruktur yang memadai, maka akan mempercepat pengambilan keputusan investor untuk berinvestasi sehingga semakin mengoptimalkan penyerapan tenaga kerja dan pemberdayaan ekonomi baik secara lokal maupun nasional.

Dalam upaya mencapai pertumbuhan ekonomi yang kuat dan berkelanjutan, Kementerian Investasi dan Hilirisasi/BKPM terus mendorong dan membuka diri untuk dapat berkolaborasi dan melakukan langkah langkah strategis dengan kementerian terkait. Di samping itu juga terus berusaha menjaga iklim investasi melalui kemudahan perizinan dan *debtlenecking* permasalahan agar tetap menarik bagi para investor untuk berinvestasi di Indonesia secara merata di seluruh wilayah, tidak lagi terpusat di Pulau Jawa, ini dapat dilihat dari laporan realisasi kegiatan penanaman modal (LKPM) telah terlaporkan kegiatan investasi di luar Jawa lebih besar dari Pulau Jawa sendiri.

Dapat kami sampaikan juga Kementerian Investasi dan Hilirisasi/BKPM berupaya untuk mempercepat realisasi investasi strategis nasional sehingga diharapkan melalui percepatan investasi strategis nasional dapat mempercepat pemerataan pembangunan wilayah dan pada akhirnya dapat meningkatkan pertumbuhan ekonomi yang merata di seluruh wilayah Indonesia.

Selain itu, Kementerian Investasi dan Hilirisasi/BKPM berperan dalam memfasilitasi investasi dalam pengembangan kawasan-kawasan seperti di Bitung, Kuala Tanjung, dan kawasan-kawasan lainnya sebagai salah satu kontribusi untuk mendukung pertumbuhan ekonomi wilayah yang berkualitas dan berkelanjutan. Kemeninves-hil/BKPM aktif menjalin kemitraan dengan pelaku usaha dan pemerintah daerah untuk memastikan kesiapan infrastruktur, regulasi, dan sumber daya manusia untuk mendukung pengembangan kawasan-kawasan tersebut. Dengan demikian, pengembangan kawasan tidak hanya menjadi pusat pertumbuhan ekonomi, tetapi juga menjadi pengukur utama transformasi industri wilayah dan nasional yang berorientasi ekspor dan berdaya saing global. (**)

Strategi Dongkrak Pertumbuhan Ekonomi Proyek yang disiapkan



Investasi Asing

- Pembangunan AI Data Center
- Pengembangan CCS
- Hilirisasi nikel, timah, tembaga, dan bauksit
- Pembangunan IKN



Penguatan Industri dalam Negri

- Pemanfaatan EBT
- Pengolahan bleotanol dan biodiesel
- Carbon trading
- Pengembangan proyek tanggul laut
- Penguatan food estate



Penguatan UMKM

- Makan bergizi gratis
- Renovasi sekolah dan rumah
- Pengembangan infrastruktur
- Hilirisasi pangan



Kebijakan dan Strategi Kementerian PU Mendukung Keselarasan Pertumbuhan Ekonomi dan Keberlanjutan Lingkungan: Antisipasi Pesatnya Pertumbuhan Industri di WM Surabaya



Oleh
Shahnaz Acrydiena, ST., MT.
Perencana Ahli Muda,
Pusat Pengembangan Infrastruktur Pekerjaan
Umum Wilayah II



INDUSTRI yang berkelanjutan adalah jenis industri yang beroperasi dengan cara memenuhi kebutuhan saat ini tanpa mengorbankan kemampuan generasi mendatang dalam memenuhi kebutuhan mereka sendiri. Pada implementasinya, industri ini mengoptimalkan penggunaan sumber daya alam, mengurangi limbah dan emisi, serta mempertimbangkan dampak sosial, ekonomi, dan lingkungan secara holistik. Jawa



**Kawasan Industri
Karawang**

Sumber: Dokumen Penulis

Timur merupakan salah satu provinsi dengan Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) terbesar di Indonesia, menduduki posisi ke-2 setelah DKI Jakarta. Sektor Industri memiliki kontribusi yang besar terhadap perkonomian Jawa Timur yaitu sebesar 30,34% dari total PDRB di tahun 2023. Dengan demikian menjadi tak terelakkan bahwa pertumbuhan sektor industri vital terhadap perkembangan Provinsi Jawa Timur. Di sisi lain, berkembangnya sektor industri juga memunculkan berbagai masalah terutama terkait lingkungan, seperti pencemaran lingkungan akibat kurang optimalnya pengelolaan sampah dan limbah, alih

fungsi lahan, bencana banjir dan erosi, serta eksplorasi sumber daya alam. Pembangunan infrastruktur Pekerjaan Umum berfungsi mendorong potensi pengembangan suatu wilayah, pada konteks Jawa Timur, infrastruktur PU berperan dalam meningkatkan konektivitas, penyediaan air bersih, dan mengelola sampah. *Policy brief* ini disusun dengan maksud untuk menjawab pertanyaan, apakah infrastruktur PU yang telah dibangun mampu mendorong pertumbuhan industri sekaligus menjaga kelestarian lingkungan sehingga visi industri yang berkelanjutan di Jawa Timur dapat terwujud.



Pendahuluan

Wilayah Metropolitan (WM) Surabaya atau yang sebelumnya disebut sebagai Kawasan Perkotaan Gerbangkertosusila, merupakan wilayah metropolitan terbesar kedua di Indonesia setelah Jabodetabek. WM Surabaya terdiri dari Kota Surabaya sebagai kota inti dan hinterlandnya yang meliputi Kab. Gresik, Kab. Bangkalan, Kab. Mojokerto, Kab. Sidoarjo, dan Kab. Lamongan. Kota dan Kabupaten dalam WM ini saling terhubung secara ekonomi, sosial, dan transportasi. Dalam Perpres No. 66 Tahun 2022 tentang Rencana Tata Ruang Kawasan Strategis Nasional (KSN) Kawasan Perkotaan Gerbangkertosusila, tujuan penataan ruang Gerbangkertosusila adalah untuk menjadi pusat ekonomi nasional dan ekonomi kelautan yang berdaya saing global, terpadu, tertib, aman, dengan tetap memperhatikan daya dukung lingkungan dan berkelanjutan. Hal ini sejalan dengan prinsip ekonomi sirkuler. Provinsi Jawa Timur merupakan salah satu kontributor terbesar terhadap Produk Domestik Bruto (PDB) Nasional dan Ekspor ke Pasar Global. Industri pengolahan di Jawa Timur menyumbang sebesar 18,9% atau senilai Rp 901,8 T dari Produk Domestik Bruto (PDB) Nasional sektor industri, nilai ini merupakan yang terbesar kedua di Indonesia setelah Jawa Barat (23,03% atau Rp 1.099 T) di tahun 2023. Peraturan Pemerintah No. 14 Tahun 2015 tentang Rencana Induk Pembangunan Industri Nasional menetapkan 9 Kawasan Industri (KI) eksisting dan 6 KI rencana di Jawa Timur. 7 KI eksisting tersebut meliputi Surabaya Industrial Estate Rungkut di Kota Surabaya; Sidoarjo Industrial Estate Berbek dan Kawasan Industrial *Safe N Lock* di Kab. Sidoarjo; Maspion Industrial Estate, *Java Integrated Industrial and Port Estate*, dan Kawasan Industri Gresik di Kab. Gresik; dan Ngoro Industrial Park di Mojokerto. Adapun 4 KI rencana yaitu KI SiRIE di Kab. Sidoarjo, KI Salt Lake di

Kab. Gresik, KI Maritim di Kab. Lamongan, dan Madura Industrial Seaport City di Kab. Bangkalan.

Dari jumlah tersebut 7 KI eksisting dan 4 KI rencana berada dalam WM Surabaya, sehingga bisa dikatakan WM Surabaya merupakan penopang sektor industri di Jawa Timur. Beberapa sektor industri utama di Surabaya meliputi manufaktur/industri pengolahan termasuk galangan kapal, alat-alat berat, pengolahan makanan, elektronik, dan perabotan rumah tangga. Beberapa perusahaan besar yang memiliki pabrik di WM Surabaya diantaranya PT Semen Indonesia, Maspion Group, Wings Group, Unilever Indonesia, PT. PAL Indonesia, dll.

Pendekatan

Bagaimana mengukur tingkat keberhasilan infrastruktur PU dalam mendorong pertumbuhan industri yang berkelanjutan di WM Surabaya? Mengukur industri yang berkelanjutan memerlukan pendekatan holistik yang mencakup 3 aspek utama: lingkungan, sosial, dan ekonomi. Pada *policy brief* ini, hanya akan dibahas pada aspek yang terkait erat dengan Pembangunan infrastruktur Pekerjaan Umum yaitu aspek lingkungan dan ekonomi. Pembahasan juga akan dikerucutkan pada sektor-sektor yang menjadi kewenangan Kementerian Pekerjaan Umum, yaitu konektivitas, penyediaan air baku industri, dan sanitasi.

A. Konektivitas

Identifikasi ruas-ruas jalan prioritas terhadap aktivitas industri di WM Surabaya dapat dilihat pada pergerakan lalu lintas (matriks asal dan tujuan). Berdasarkan matriks dibawah ditemui bahwa pergerakan tertinggi terjadi antara Kabupaten Sidoarjo, Kabupaten Gresik, dan Kota Surabaya. Pada Kab. Sidoarjo terdapat bandara Juanda, sedangkan pada Kab. Gresik dan Kota Surabaya terdapat pelabuhan Utama Tanjung Perak



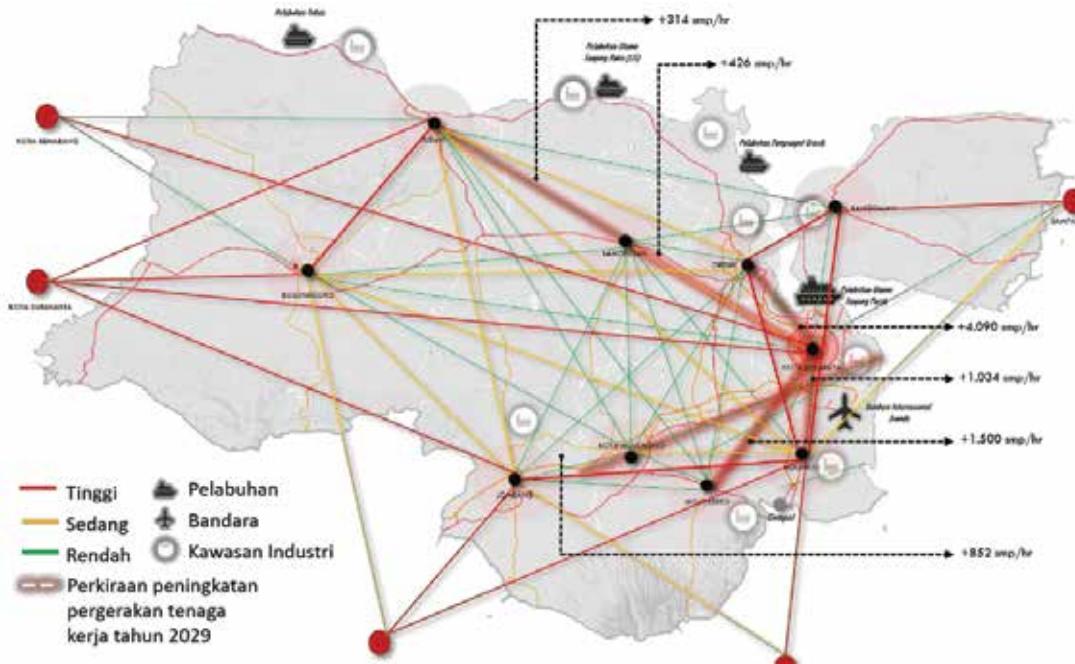
Sumber: Dokumen Penulis

Kawasan Industri Grsik JIPIE

dan pelabuhan-pelabuhan industri. Pada ketiga Kab/Kota tersebut juga terdapat jumlah kawasan industri terbanyak.

Total panjang jalan nasional di GKS Plus adalah sebesar 606,61 km dengan lebar rata-rata 12,59 m. Dari segi kinerja, kemantapan jalan 98% (594,48 km), IRI rata-rata 4,92, dan VCR rata-rata 0,68. terdapat jalan dengan VCR>0,8 (LoS kategori D) sepanjang 162,8 km (26,84%)

Matriks Pergerakan lalu lintas di WM Surabaya



Sumber: Hasil Analisis BPIW 2022

dan jalan dengan VCR>1 (LoS kategori E) sepanjang 160,74 (26,49%). Ruas-ruas jalan dengan VCR besar tersebut sudah membutuhkan penanganan strategis agar tidak terjadi kemacetan parah yang dapat mengurangi kinerja jalan.

Untuk mendukung koneksi industri, WM Surabaya juga didukung dengan pembangunan ruas-ruas jalan tol. Berdasarkan Kepmen PUPR No. 367/KPTS/M/2023 tentang Rencana Umum Jaringan Jalan Nasional Tahun 2020-2040, Jalan tol yang sudah beroperasi meliputi Mojokerto-Surabaya (36,27 km), Krian-Legundi-Bunder (29 km), Surabaya-Gresik (20,7 km), Surabaya-Gempol (48,85 km), dan SS Waru-Bandara Juanda (12,8 km). Adapun jalan tol yang masih rencana meliputi Krian-Pucukan (32 km), Bandara Juanda-Tj. Perak (23 km), dan Waru-Wonokromo-Tj. Perak (18,2 km). Pembangunan ruas-ruas jalan tol tersebut dimaksudkan untuk memisahkan pergerakan antara aktivitas logistik termasuk di dalamnya industri dengan aktivitas perkotaan, dengan demikian distribusi logistik antar kawasan industri dengan pelabuhan bisa dipercepat.

B. Air Baku Industri

Capaian akses air perpipaan di WM Surabaya mencapai 27,28%, dimana akses air perpipaan tertinggi berada di Kota Surabaya (96,81%) dan terendah berada di Kab. Lamongan (6,64%).



Sumber: Dokumen Penulis

Pada skala regional, terdapat 2 SPAM Regional yaitu SPAM Umbulan dan SPAM Mojolagres. SPAM Umbulan adalah proyek dengan skema KPBUs pertama untuk sektor air minum di Indonesia. SPAM Umbulan melayani 5 Kab/Kota yaitu Kab. Sidoarjo (1200 lps), Kab. Gresik (1.000 lps), Kab. Pasuruan (410 lps), Kota Pasuruan (110 lps), Kota Surabaya (1.000 lps), dan PDAB Jawa Timur (280 lps). SPAM Umbulan memiliki kapasitas produksi 2.700 l/dtk masih dibawah kapasitas desain 4.000 l/dtk dikarenakan tidak tersedianya sumber air baku lagi.

SPAM Regional Mojolagres memanfaatkan sumber air yang berasal dari Sungai Brantas dengan kapasitas intake terpasang direncanakan sebesar 300 l/dt. Pembangunan unit pengolahan air bersih direncanakan terbagi ke dalam 3 tahap pengembangan dengan total kapasitas produksi sebesar 300 l/dt. Pembangunan tahap I SPAM pada tahun 2012 dengan kapasitas IPA sebesar 50 l/dt. Pembangunan tahap II tahun 2017 dengan penambahan kapasitas IPA 150 l/dt. Pada tahun 2026 direncanakan pembangunan SPAM lanjutan dengan pembiayaan diajukan dari loan. Penerima manfaat yang ditargetkan adalah sebanyak ±14.929 SR atau 400.000 jiwa di 3 Kab/Kota, Kab. Mojokerto 7.819 SR, Kab. Lamongan 1.177 SR, dan Kab. Gresik 5.933 SR.

Terdapat pula SPAM Karangbinangun dan SPAM Brondong yang berlokasi di Kabupaten Lamongan dan termasuk dalam proyek strategis sesuai Perpres Nomor 80 Tahun 2019. Selain itu, beberapa kabupaten/kota di Gerbangkertosusila juga mengembangkan SPAM lokal untuk memenuhi kebutuhan air baku

SPAM Umbulan

Tabel Capaian Akses Air Minum Perpipaan

| Kab/Kota | Air Layak (%) | Air Perpipaan (%) | Penduduk Terlayani (Jiwa) |
|--------------------|---------------|-------------------|---------------------------|
| Kab. Gresik | 94,63 | 26,42 | 361.454 |
| Kab. Bangkalan | 93,92 | 14,16 | 150.104 |
| Kota Mojokerto | 100 | 14,80 | 19.605 |
| Kab. Mojokerto | 99,20 | 8,78 | 102.385 |
| Kota Surabaya | 98,74 | 96,81 | 2.787.664 |
| Sidoarjo | 99,06 | 23,38 | 490.892 |
| Lamongan | 92,18 | 6,64 | 89.218 |
| WM Surabaya | 96,81 | 27,28 | 3.998.322 |

Sumber: Laporan Kinerja PDAM diolah BPIW, 2021

industri dan domestik. Misalnya, Kabupaten Sidoarjo memanfaatkan sumber air dari Kalimati dan Kali Pelayaran untuk pelayanan di wilayah Sidoarjo Barat. Penyediaan air baku untuk industri di wilayah Gerbangkertosusila merupakan hasil kerja sama antara pemerintah daerah, PDAM setempat, dan SPAM regional maupun lokal. Upaya ini dilakukan untuk memastikan ketersediaan air baku yang cukup bagi kebutuhan industri dan masyarakat.

C. Pengelolaan Sanitasi

Pengelolaan sanitasi yang menjadi kewenangan Kementerian PU mencakup pengelolaan limbah domestik, lumpur tinja, dan pengelolaan sampah. Pada prinsipnya, Kementerian PU bertanggung jawab pada pengelolaan sanitasi di kawasan permukiman dan bukan pada pengelolaan limbah di dalam Kawasan Industri. Beberapa peraturan seperti Permen Lingkungan Hidup No.3/2010 tentang Baku Mutu Air Limbah bagi Kawasan Industri, PP No. 142/2015 tentang Kawasan Industri, dan PP No. 22/2021 tentang Penyelenggaraan perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup menegaskan bahwa Kawasan Industri wajib mengelola limbahnya sendiri melalui fasilitas pengolahan yang memenuhi standar baku mutu yang telah ditetapkan oleh pemerintah.

Permen PUPR No.4/2017 menyatakan bahwa daerah dengan kepadatan penduduk >150 jiwa/Ha dapat dibangun SPALD-T, sedangkan untuk kawasan strategis berkepadatan penduduk <150 jiwa/ha dapat dibangun SPALD-S. Kepadatan penduduk di masing-masing kabupaten/kota pada WM Surabaya adalah sebagai berikut: Kota Surabaya (85,85 jiwa/Ha), Kab. Gresik (10,89 jiwa/Ha), Kab. Bangkalan (10,31 jiwa/Ha), Kab. Mojokerto (15,96 jiwa/Ha), Kota Mojokerto (69,93 jiwa/Ha), Kab. Sidoarjo (30,82 jiwa/Ha), dan Kab. Lamongan (7,76 jiwa/Ha). Kepadatan penduduk tertinggi terdapat di Kota Surabaya, diikuti dengan Kota Mojokerto, dan Kab. Sidoarjo. Namun demikian,

berdasarkan angka tersebut, jika dilihat dalam skala kota/kab, belum ada kota/kab di WM Surabaya yang sudah memenuhi kriteria pembangunan SPALD-T. Analisis yang dihasilkan mungkin berbeda jika perhitungan dilakukan pada skala kecamatan.

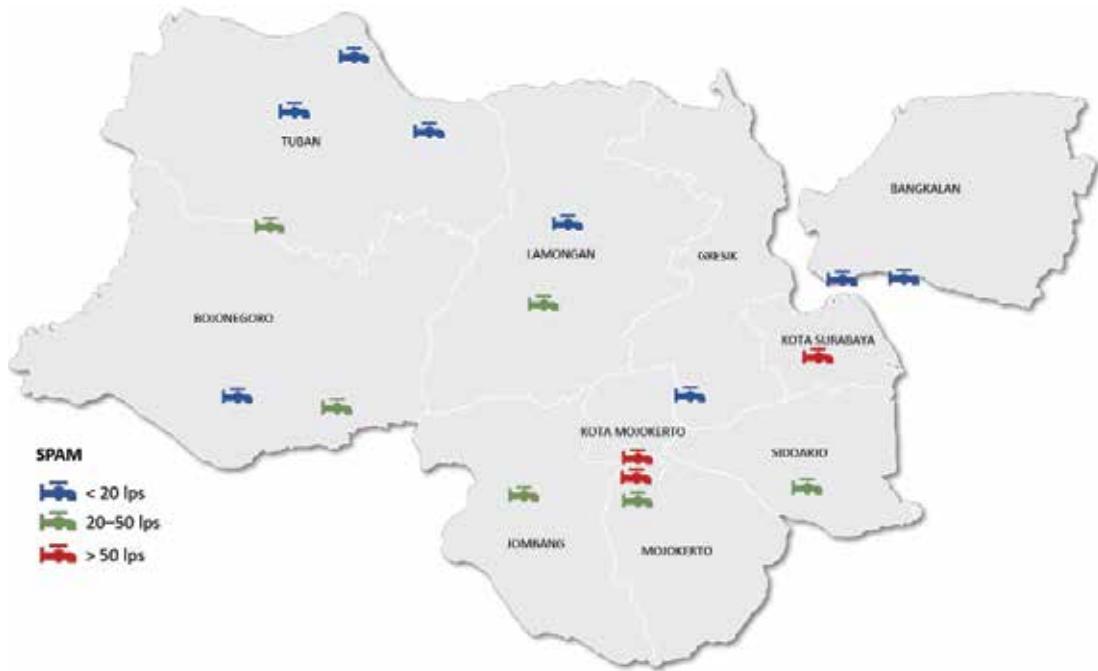
Terkait pengolahan lumpur tinja, terdapat 4 Instalasi Pengolahan Lumpur Tinja (IPLT) di WM Surabaya, yaitu IPLT Keputih di Kota Surabaya, IPLT Betyoguci di Kab. Gresik, IPLT Sidokumpul di Kab. Lamongan, dan IPLT Griyomulyo Jabon di Kab. Sidoarjo. Masih terdapat Kabupaten/Kota yang belum memiliki IPLT yaitu, Kab. Bangkalan, Kota Mojokerto, dan Kabupaten Mojokerto. Pada pelayanan persampahan, seluruh Kab/Kota telah memiliki Tempat Pemrosesan Akhir (TPA) masing-masing. Namun demikian, berdasarkan analisis kapasitas dan timbunan sampah/tahun didapatkan bahwa hampir seluruh TPA di WM Surabaya dalam kondisi overload, hanya terdapat 1 TPA yaitu TPA Benowo di Kota Surabaya yang masih memiliki umur layanan hingga 3 tahun lagi. Untuk memenuhi kebutuhan hingga 5 tahun ke depan masih dibutuhkan program-program peningkatan layanan persampahan berupa pembangunan TPST, TPS3R, perluasan landfill, hingga pembangunan instalasi RDF.

Hasil

Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah memiliki tugas merumuskan kebijakan pengembangan infrastruktur wilayah secara terpadu dan berkelanjutan. Pada tahun 2024, Pusat Pengembangan Infrastruktur PU Wilayah II telah melaksanakan kajian penyusunan Rencana Pengembangan Infrastruktur Kawasan Prioritas Gerbangkertosusila (WM Surabaya). Hasil studi ini diharapkan dapat menjadi salah satu acuan dalam perencanaan infrastruktur wilayah metropolitan yang sesuai dengan kebutuhan pengembangan wilayah khususnya sektor industri serta sebagai masukan dalam pembaruan dokumentasi RPIW Provinsi Jawa Timur khususnya pada Bab VIII Rencana Aksi Pembangunan Infrastruktur.



Tabel Sebaran SPAM di WM Surabaya



Sumber: PDAM Provinsi Jawa Timur diolah BPIW 2022

Dalam membuat perencanaan WM Surabaya dengan tujuan akhir peningkatan pertumbuhan ekonomi melalui sektor industri dengan memperhatikan keberlanjutan lingkungan, perencanaan dimulai dari mengidentifikasi isu dan permasalahan, menganalisis kinerja infrastruktur terbangun dan menghitung gap kebutuhan infrastruktur sehingga kemudian dihasilkan rencana aksi pembangunan infrastruktur yang sesuai dengan kebutuhan pengembangan wilayah.

Permasalahan

- Hub transportasi khususnya Pelabuhan belum maksimal mendukung arus logistik di WM Surabaya
- Masih dibutuhkan peningkatan koneksi antara WM Surabaya dengan *hinterland* dan pusat-pusat pertumbuhan lain di Jawa Timur untuk menjamin pemerataan

- Tingginya kebutuhan air baku dikarenakan besarnya jumlah penduduk di WM Surabaya serta aktivitas industri yang juga menuntut ketersediaan tumpangan air baku permukaan dalam jumlah yang besar
- Masih rendahnya capaian akses air minum perpipaan di WM Surabaya.
- Tingginya tingkat pencemaran lingkungan akibat aktivitas industri khususnya di Kab. Gresik dan Kab. Sidoarjo
- Tingginya alih fungsi lahan akibat pertumbuhan penduduk, urbanisasi, dan pertumbuhan industri yang pesat di WM Surabaya.

Rekomendasi Kebijakan

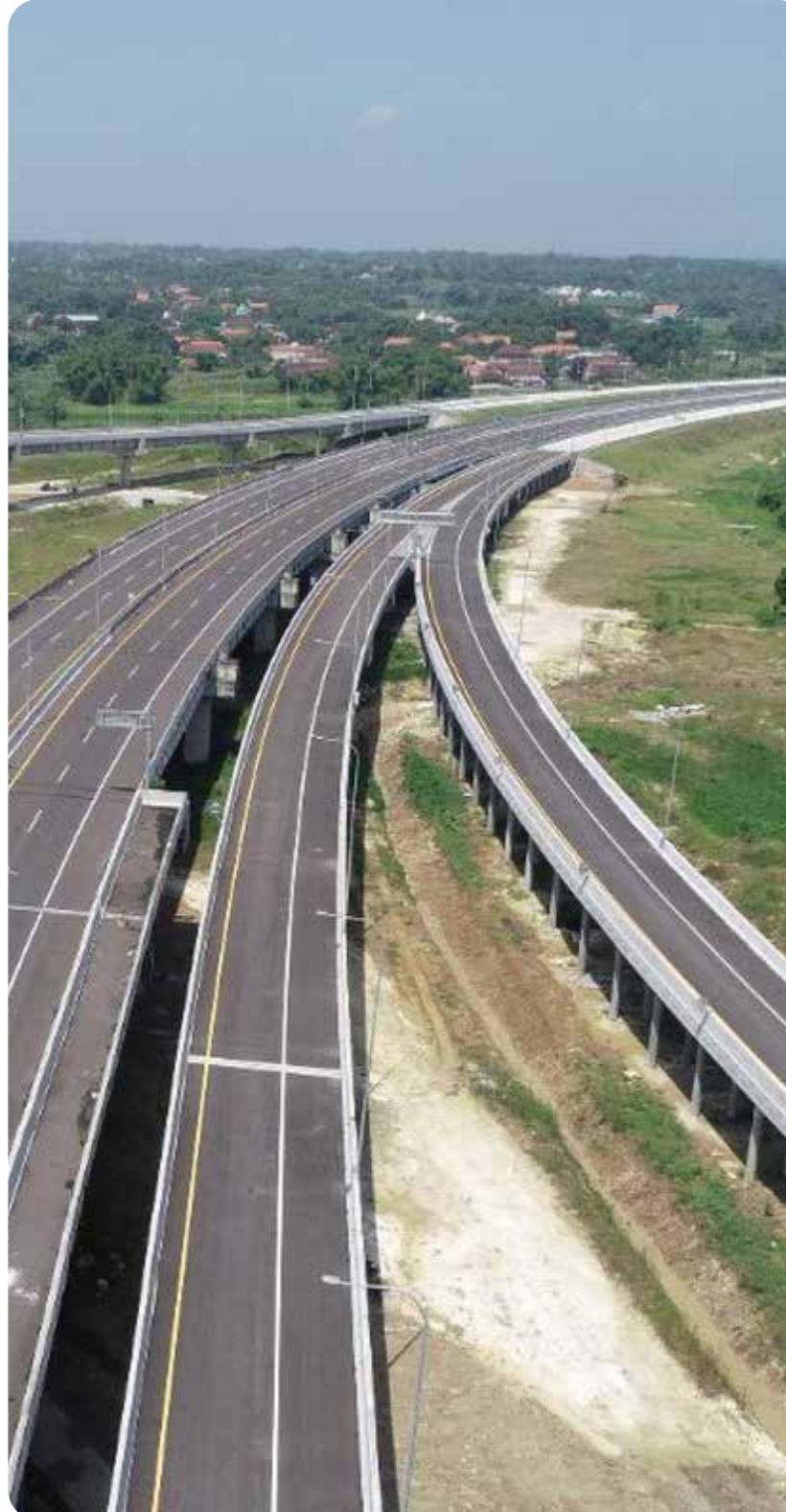
- Saat ini koneksi antar Kawasan Industri (KI) di WM Surabaya dan antara KI dengan hub transportasi berupa bandara dan pelabuhan sudah terhubung dengan



Sumber: Dokumen Penulis

cukup baik melalui jaringan jalan tol. Namun demikian, masih dibutuhkan peningkatan kapasitas hub transportasi khususnya pelabuhan untuk mendukung arus logistik dari dan keluar kawasan menuju wilayah-wilayah lain di Indonesia.

- Untuk mendukung pemerataan logistik antara WM Surabaya dengan wilayah lain di Jawa Timur, masih dibutuhkan penuntasan tol Probolinggo-Banyuwangi dan Jalur Jalan Lintas Selatan (JJLS) Jawa beserta sirip-siripnya.
- Dalam rangka memenuhi kebutuhan air minum baik untuk industri maupun Kawasan permukiman di WM Surabaya, masih dibutuhkan pembangunan SPAM Regional Pantura salah satu proyek dalam Peraturan Presiden Nomor 80 Tahun 2019. SPAM ini akan melayani wilayah Kab. Tuban, Kab. Bojonegoro, dan Kab. Lamongan dengan total layanan sebesar 166.000 SR.
- Selain itu, untuk meningkatkan capaian air minum perpipaan di WM Surabaya dibutuhkan pemenuhan RC oleh pemda dan PDAM.
- Untuk mendukung pelayanan persampahan, dibutuhkan pembangunan TPST baru dengan konsep 3R, untuk mengurangi *volume* sampah yang masuk ke TPA, mengurangi dampak lingkungan, dan meningkatkan nilai ekonomi dari sampah daur ulang.
- Selain itu, untuk meningkatkan nilai ekonomi dari pengolahan sampah dibutuhkan dukungan pembangunan instalasi *Refuse Derived Fuel* (RDF) yang dapat mengubah sampah padat menjadi bahan bakar alternatif.
- Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW) melakukan kegiatan penyusunan kajian Pengembangan WM Surabaya dengan fokus perencanaan sektor industri pengolahan dengan memperhatikan daya dukung dan daya tampung lingkungan.



Jalan Tol Krian-Legundi-Bunder

Sumber: Dokumen Penulis

- Hasil kajian akan menjadi dasar dalam pembahasan program kegiatan pada forum-forum perencanaan baik jangka menengah maupun tahunan, seperti Musrenbangnas, Rakortekrenbang, Rapat Koordinasi Pengembangan Wilayah (Rakorbangwil), dan Konsultasi Regional (Konreg).
- Dibutuhkan revisi dokumen RPIW Provinsi Jawa Timur yang menyesuaikan dengan hasil kajian daya dukung dan daya tampung lingkungan khususnya pada bab skenario pengembangan dan rencana aksi.
- BPIW melakukan koordinasi dengan Kementerian/Lembaga lain serta pemerintah daerah untuk merumuskan langkah-langkah komitmen pengembangan industri di WM Surabaya dengan tetap memperhatikan keberlanjutan lingkungan.

Kesimpulan

Pesatnya pertumbuhan Industri di WM Surabaya memberikan dampak ekonomi yang besar bagi kesejahteraan masyarakat. Namun, hal ini harus didukung dengan pertumbuhan infrastruktur yang memadai agar dampak negatif dari industri seperti meningkatnya kemacetan, limbah, dan pencemaran lingkungan dapat ditanggulangi dengan baik. Hal ini untuk menjamin keberlanjutan pembangunan, efisiensi sumber daya dan distribusi, serta peningkatan produktivitas tenaga kerja sehingga manfaat pertumbuhan industri dapat dirasakan masyarakat luas. BPIW diharapkan dapat melakukan monitoring dan evaluasi terhadap RPIW Kawasan Prioritas WM Surabaya yang telah disusun, hal ini untuk mendapatkan masukan revisi RPIW Jawa Timur khususnya pada bab rencana aksi. Revisi RPIW akan menjadi dasar dalam penetapan program tahunan pada forum-forum perencanaan seperti Rakorbangwil dan Koreg yang dilaksanakan setiap tahun. Selanjutnya, dokumen RPIW KP WM Surabaya akan menjadi masukan dalam RPJMD, RISPAM, *masterplan* air limbah dan *masterplan* persampahan WM Surabaya.(**)

Referensi/Rujukan

1. Undang-undang Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2014 Tentang Pemerintah Daerah
2. Perpres No. 80 Tahun 2019 tentang Percepatan Pembangunan Ekonomi di Kawasan Gresik-Bangkalan-Mojokerto-Surabaya-Sidoarjo-Lamongan, Kawasan Bromo-Tengger-Semeru, serta Kawasan Selingkar Wilis dan Lintas Selatan
3. Peraturan Menteri PUPR No. 17/PRT/M/2019 tentang Rencana Pengembangan Infrastruktur Wilayah (RPIW)
4. Keputusan Menteri PUPR No. 367/KPTS/M/2023 tentang Rencana Umum Jaringan Jalan Nasional Tahun 2020-2040
5. PDRB Provinsi-Provinsi di Indonesia Menurut Lapangan Usaha 2019-2023 (BPS)

*Wilayah
Metropolitan
Surabaya*



Sumber: Dokumen Penulis

Hari Habitat Dunia

06 Oktober 2025

"Aksi Nyata Jaga Habitat: Pilah Sampah, Rawat Lingkungan!"
Menjaga bumi bukan pilihan, tapi kewajiban bersama.



BADAN PENGEMBANGAN INFRASTRUKTUR WILAYAH (BPIW)
KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM

Sustainable Riverfront and Heritage Site

”Mewujudkan Al Munawar yang Berbudaya, Asri, dan Berkelanjutan”.



Oleh
Boby Ali Azhari, S.T., M.Sc.
Direktur Jenderal Bina Konstruksi

1. Pendahuluan

Kesultanan Palembang Darussalam didirikan pada awal abad ke-16, dipimpin oleh Sultan Mahmud Badaruddin I. Ia menjadikan Palembang sebagai pusat perdagangan dan penyebaran Islam. Terletak di tepi Sungai Musi, Palembang menjadi pusat perdagangan penting antara Malaka, Cina, dan India, berkat akses jalur sungai yang baik. Palembang terkenal dengan hasil rempah-rempah, terutama lada dan karet, yang menarik minat para pedagang dari berbagai negara. Kesultanan memainkan peran penting dalam penyebaran agama Islam di Sumatera, dengan banyak masjid dan lembaga pendidikan didirikan. Kesultanan ini juga dikenal dengan perkembangan seni dan budaya, termasuk sastra, musik, dan tari, yang mencerminkan kekayaan

budaya lokal. Kesultanan memiliki sistem pemerintahan yang terorganisir dengan pembagian kekuasaan antara sultan, penasihat, dan pengasas daerah. Kesultanan ini sempat memperluas pengaruhnya hingga ke daerah sekitarnya, termasuk Jambi dan Bengkulu.

Pada abad ke-17, Belanda mulai berusaha menguasai perdagangan di Palembang, mengakibatkan konflik antara Kesultanan Palembang dan VOC (Perusahaan Hindia Timur Belanda). Beberapa perjanjian dibuat, namun sering kali dilanggar, yang mengarah pada perang. Salah satu yang terkenal adalah Perang Palembang (1821-1823) yang berakhir dengan penaklukan Belanda. Setelah perang, Belanda semakin menguatkan kekuasaan di Palembang, dan pada tahun 1850-an, kesultanan se-



Rencana Pembangunan dermaga



Sumber: Dokumen Penulis



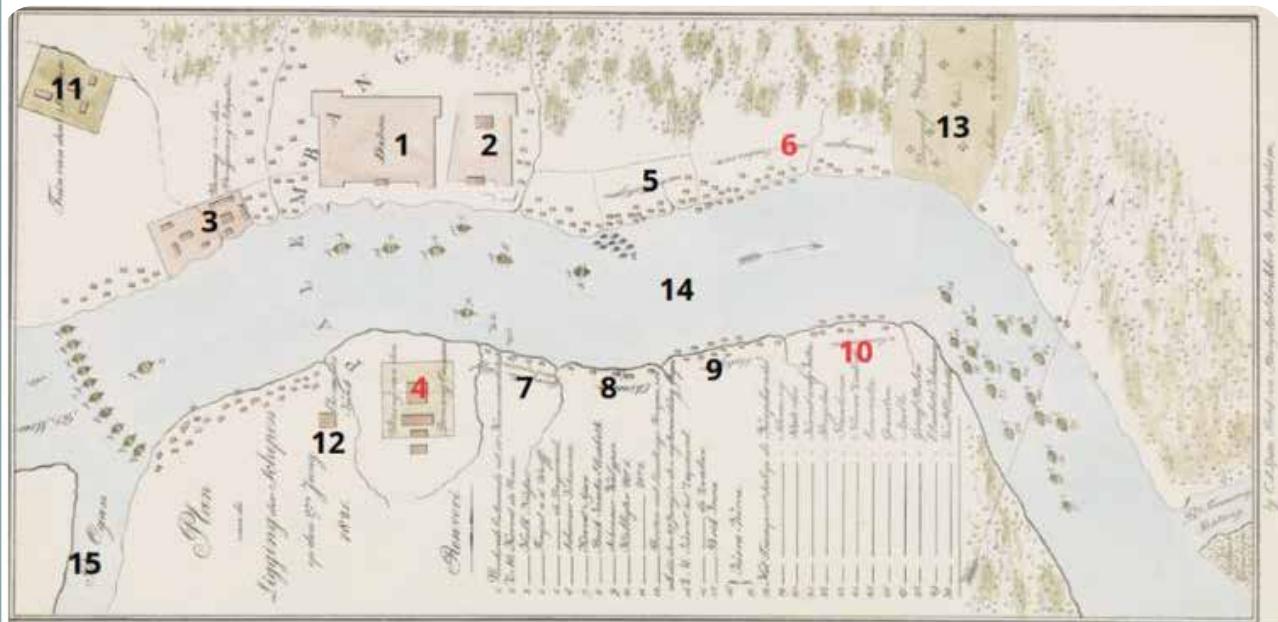
Foto lama perahu dan rumah di Sungai Musi

Sumber: Dokumen Penulis

cara resmi dihapuskan dan digantikan oleh sistem pemerintahan kolonial. Meskipun kesultanan telah berakhir, warisan budaya dan sejarahnya tetap hidup, terlihat dari tradisi, seni, dan arsitektur di Palembang hingga saat ini. Kesultanan Palembang Darussalam merupakan bagian penting dari sejarah perjuangan dan perkembangan masyarakat di Sumatera dan Indonesia.

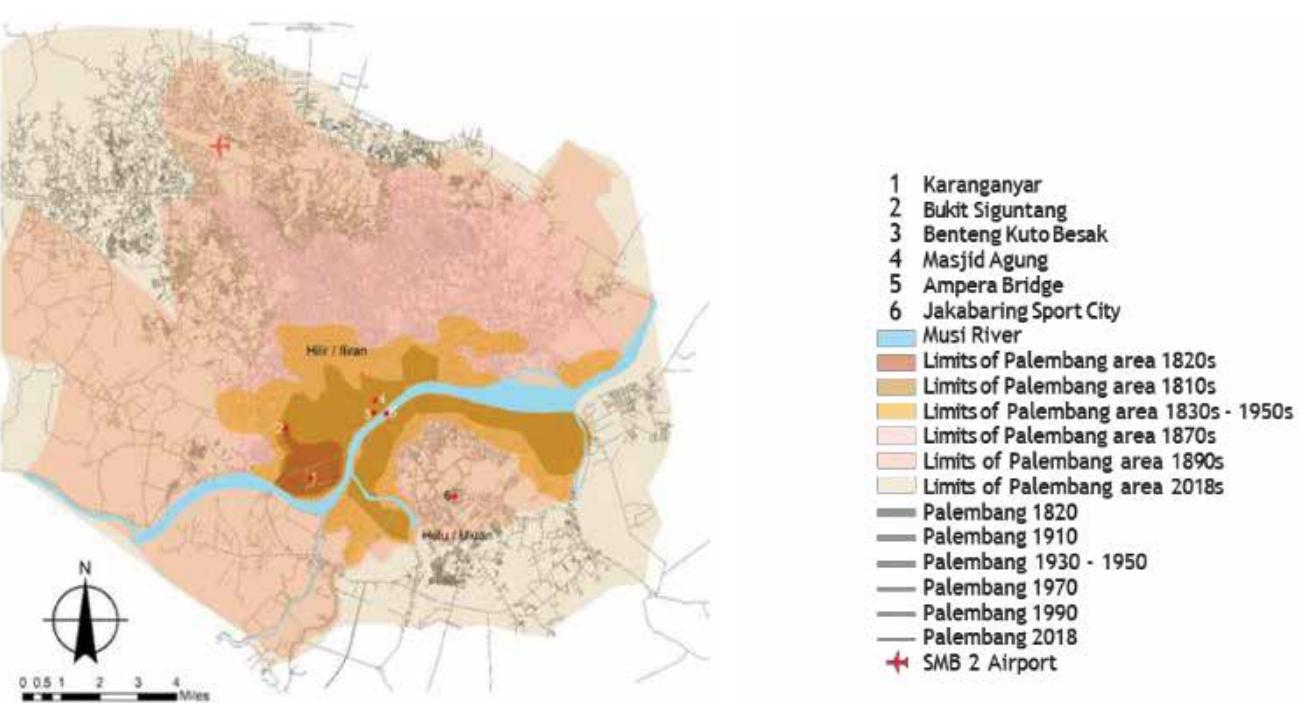
Masa kesultanan ini menunjukkan bagaimana Palembang memainkan peran kunci dalam sejarah perdagangan dan penyebaran Islam di Indonesia, serta pengaruhnya terhadap dinamika politik dan sosial di wilayah tersebut.

Meskipun kesultanan telah berakhir, warisan budaya dan sejarahnya tetap hidup, terlihat dari tradisi, seni, dan arsitektur di Palembang hingga saat ini. Kesultanan Palembang Darussalam merupakan bagian penting dari sejarah perjuangan dan perkembangan masyarakat di Sumatera dan Indonesia. Masa kesultanan ini menunjukkan bagaimana Palembang memainkan peran kunci dalam sejarah perdagangan dan penyebaran Islam di Indonesia, serta pengaruhnya terhadap dinamika politik dan sosial di wilayah tersebut.



Sumber Foto: Peta Sungai dan Pemukiman di Palembang tahun 1821 (<https://www.rjiksmuseum.nl/>)

- | | | |
|---------------------------|---------------------|----------------------|
| 1. Keraton Kesultanan | 6. Pemukiman Arab | 11. Taman Sultan |
| 2. Keraton Pangeran Ratu | 7. Pemukiman Eropa | 12. Kelenteng Cina |
| 3. Griya Pangeran Adipati | 8. Pemukiman Cina | 13. Makam Kesultanan |
| 4. Griya Demang Osman | 9. Pemukiman Melayu | 14. Sungai Musi |
| 5. Pemukiman Melayu | 10. Pemukiman Arab | 15. Sungai Ogan |



Berawal sebagai kota pelabuhan di tepi Sungai Musi, masyarakat menetap dengan pola hunian tradisional. Sebagai pusat perdagangan, Palembang berkembang dengan aktivitas ekonomi yang kuat, terutama dari jalur sungai. Pada masa kolonial, pembangunan infrastruktur seperti jalan, jembatan, dan bangunan publik mulai dilakukan.

Munculnya kelas baru akibat interaksi dengan penjajah dan peningkatan perdagangan. Setelah kemerdekaan, fokus pada rehabilitasi infrastruktur yang rusak selama perang dan pembangunan fasilitas publik.

Palembang memiliki angka pertumbuhan yang pesat pada sektor pertanian dan perdagangan, dengan pengembangan industri kecil. Pembangunan besar-besaran di sektor industri dan infrastruktur, seperti jalan raya dan transportasi telah berlangsung hingga kini.

Pertumbuhan penduduk dan ekonomi yang pesat menuntut perluasan wilayah pengembangan untuk menampung kebutuhan hunian, infrastruktur, dan fasilitas umum. Pengembangan ke arah Jakabaring (Ulu) menjadi strategi yang menarik karena sebagian besar perkembangan Kota Palembang selama ini berpusat di wilayah ilir, yang mencakup pusat bisnis, perdagangan, dan pemerintahan. Pengembangan di wilayah Jakabaring atau Ulu dapat membuka ruang baru untuk kegiatan ekonomi dan sosial sehingga pengembangan wilayah lebih berimbang.

Jakabaring telah berkembang menjadi kawasan olahraga, terutama setelah pembangunan Jakabaring Sport City yang digunakan untuk acara nasional dan internasional. Selain kompleks olahraga, wilayah ini dimanfaatkan untuk pariwisata air, taman kota, serta kawasan rekreasi lainnya yang dapat menarik wisatawan lokal dan mancanegara.

2. ARAH KEBIJAKAN DAN PROFIL DAERAH

Berdasarkan RTRW Provinsi Sumatera Selatan 2016 – 2036, peruntukan lahan di Kota Palembang didominasi oleh peruntukan untuk permukiman perkotaan. Hal ini sejalan dengan ditetapkannya Kota Palembang sebagai Ibukota Provinsi Sumatera Selatan (sebagai PKN).

Menurut RTRW Kota Palembang, arahan pengembangan Kota Palembang adalah mewujudkan kota menjadi pusat bisnis dan tujuan wisata berskala internasional di tepian sungai yang berkelanjutan. Kawasan strategis dari sudut kepentingan ekonomi di Kota Palembang meliputi Kawasan Sungai Musi, Kawasan Sungai Sekanak dan Sungai Lambidaro.

Adapun tujuan penataan ruang kawasan kota baru Jakabaring sesuai dengan adalah mewujudkan kawasan kota baru Jakabaring Palembang sebagai kawasan olahraga, wisata, investasi, dan budaya yang mendukung pembangunan berkelanjutan.

Arahan pengembangan kawasan Jakabaring didominasi kawasan permukiman dengan peningkatan bangkitan terutama di pusat-pusat kegiatan : Kawasan sport centre, kawasan perkantoran, kawasan perumahan, kawasan perdagangan dan jasa, kawasan pariwisata, dan kawasan pendidikan.

Kota Palembang memiliki luas 36.652,82 Km² terdiri dari 18 (delapan belas) kecamatan, dimana Kecamatan Gandus menjadi kecamatan yang memiliki luas administrasi terluas yaitu 4.964,40 Km². Sedangkan, Kecamatan Bukit Kecil memiliki luas administrasi terkecil yaitu 238,20 Km². Jumlah penduduk Kota Palembang sekitar 1,77 juta jiwa (2023)



Stadion Gelora Sriwijaya, Jakabaring, Palembang

Perkembangan Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) atas Dasar Harga Konstan (ADHK) di Kota Palembang dalam periode 2014 hingga 2023, memperlihatkan tren positif dalam pertumbuhan ekonomi Kota Palembang dengan industri pengolahan dan pariwisata sebagai dua sektor dengan kontribusi terbesar.

3. CITRA KOTA & INDIKATOR KINERJA UTAMA

Pengembangan Kota Baru Jakabaring dilakukan untuk merubah wajah kawasan seiring dengan pelaksanaan Asian Games 2018. Saat ini, Kawasan Kota Baru Jakabaring menjawab tuntutan kebutuhan pengembangan Kota di Palembang. Jakabaring *Riverfront and Sport City* membawa perubahan untuk Kota Palembang yang memiliki kesenjangan wilayah antara kawasan permukiman lama dengan kawasan *sport city* dan sekitarnya.

Selain itu, diperlukan juga aksi nyata untuk: (1) peinggitan karakter Jakabaring sebagai kawasan *heritage* yang mendukung kegiatan olahraga dan pariwisata kota; (2) pengelolaan Jakabaring *Sport Center* (JSC) yang dapat membuka peluang bisnis; (3) penataan kawasan kumuh permukiman di sempadan Sungai; dan (4) Pemerataan kualitas dan cakupan pelayanan infrastruktur kota bagi

seluruh lapisan masyarakat.

Konsep branding terintegrasi untuk *Riverfront City* ini menekankan sinergi antara olahraga dan lingkungan tepi sungai, menciptakan identi- tas unik yang mengedepankan kesehatan, keterlibatan masyarakat, dan pengalaman budaya yang dinamis.

Jakabaring *Riverfront & Sport City* menggabungkan energi budaya olahraga yang dinamis dengan keindahan lingkungan tepi sungai, menciptakan citra kota yang unik yang mempromosikan kesehatan, keterlibatan masyarakat, dan kecintaan terhadap alam.

Kota yang menjadi pusat pertumbuhan ekonomi, namun tetap menjaga lingkungan hidup yang berkualitas dan memiliki ketahanan terhadap energi, air, dan tanah dengan mengadopsi konsep smart environment dan smart mobility, diharapkan menjadi contoh pengembangan perkotaan yang berkelanjutan.

Kota yang berhasil mencapai target ini akan menjadi kota yang tidak hanya tumbuh secara ekonomi tetapi juga menyediakan kualitas hidup yang lebih baik bagi warganya serta lebih tahan terhadap tantangan masa depan seperti perubahan iklim dan kelangkaan sumber daya. Indikator keberhasilan dari pencapaian ini akan melibatkan



Sumber: dispora.palembang.go.id

pengukuran tingkat ekonomi, kualitas hidup, kebersihan lingkungan, efisiensi energi, dan akses masyarakat terhadap air dan pangan.

4. ISU STRATEGIS

Kota Palembang merupakan pusat ekonomi di Provinsi Sumatera Selatan, dengan kawasan yang relatif lebih kecil dari kota dan kabupaten sekitar namun memegang 32,9 persen perekonomian di Sumatera Selatan.

Optimalisasi sektor unggulan di Kota Palembang dapat melalui peningkatan infrastruktur, pemberdayaan ekonomi mas- yarakat, revitalisasi kawasan kumuh, serta keterlibatan aktif masyarakat dalam perencanaan dan pengelolaan lingkungan yang berkelanjutan.

Namun persentase penduduk miskin di Kota Palembang masih tinggi, mencapai 10,22% pada tahun 2023, disebabkan oleh keterbatasan akses modal, kesempatan kerja, dan usaha.

Kota Palembang memiliki pusat pertumbuhan baru yang dikenal sebagai Kota Baru Jakabaring. Kawasan ini memiliki potensi untuk berkembang sebagai pusat ekonomi, bisnis, destinasi olahraga dan pariwisata, kawasan hunian, serta pusat pendidikan yang didukung dengan

ketersediaan simpul transportasi.

Disamping Kota Baru Jakabaring memiliki potensi bagi pertumbuhan Kota Palembang, kawasan ini menghadapi permasalahan yang perlu diperhatikan yaitu ancaman bencana banjir dengan risiko tinggi di sekitar tepian Sungai Musi. Selain itu terdapat tantangan belum optimalnya ketersediaan infrastruktur dasar seperti saluran drainase dan sanitasi, karena di beberapa wilayah Jakabaring masih mengalami banjir saat musim hujan.

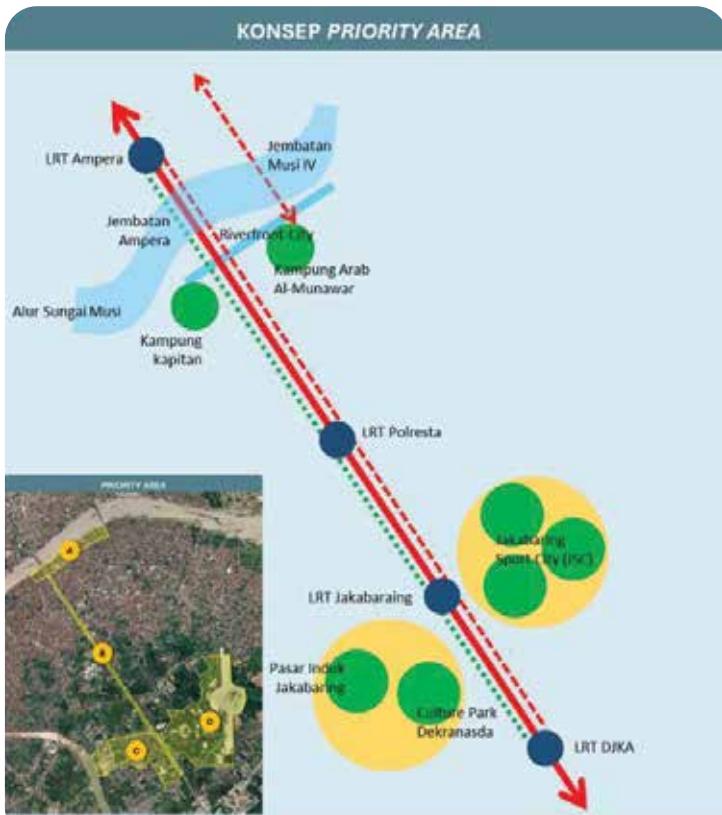
Penciptaan Kawasan Kota Baru Jakabaring yang terintegrasi dengan fokus pada pengembangan sebagai pusat permukiman, budaya, Pendidikan, serta Olahraga, yang didukung dengan aksesibilitas yang memadai.

Area Perumahan dan Pendidikan Kota Baru Jakabaring memiliki peluang untuk dikembangkan sebagai kawasan perumahan dan pusat pendidikan serta kebudayaan yang mencerminkan kekayaan budaya Palembang. Kawasan

Keberadaan Kampung Kapitan dan Kampung Arab sebagai kawasan cagar budaya dapat menjadi daya tarik wisata dan edukasi.

5. KONSEP DESAIN PERANCANGAN

Kawasan Prioritas di Kota Baru Jakabaring terbagi



menjadi empat blok yaitu blok A *Waterfront & Heritage*, Blok B *Koridor & TOD*, blok C *Jakabaring Sport Centre*, blok D *Culture Park Dekranasda & Pasar Induk Jakabaring*. Adapun Strategi Pengembangan Kawasan Perkotaan Baru Jakabaring untuk tahun 2025-2029 meliputi:

1. Optimalisasi Sektor Pariwisata

Pengembangan sektor pariwisata di Kawasan Kota Baru Jakabaring dengan fungsi wisata budaya dan sport tourism.

2. Peningkatan Infrastruktur dan Aksesibilitas

Revitalisasi kawasan cagar budaya dan penataan permukiman kumuh di tepian Sungai Musi, serta pembangunan infrastruktur dasar dan aksesibilitas untuk mendukung pariwisata.

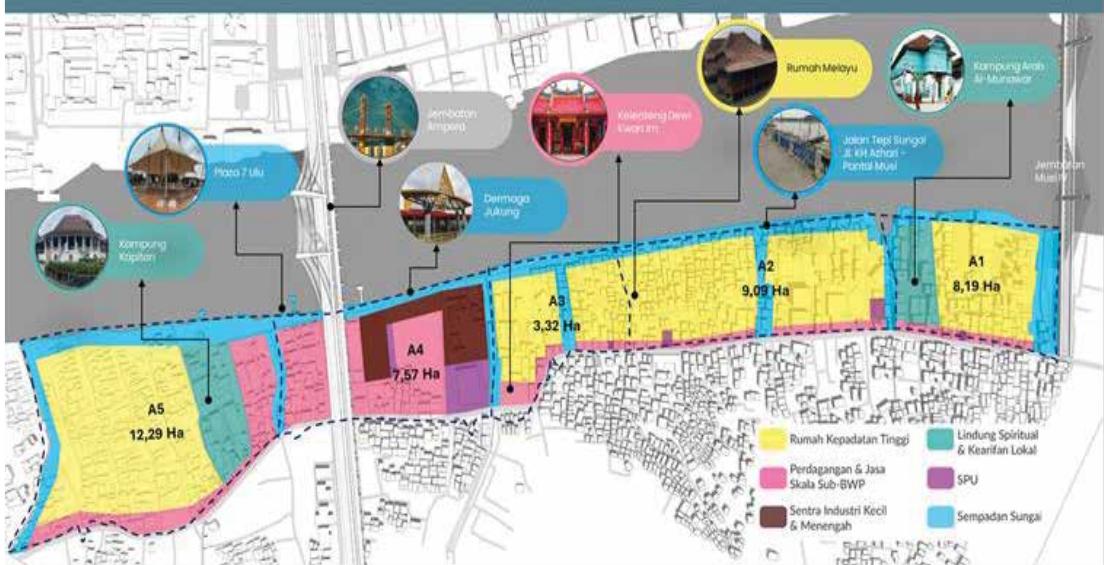
3. Integrasi Sistem Transportasi

Integrasi transportasi publik dengan kawasan wisata dan perdagangan untuk meningkatkan aksesibilitas dan kenyamanan pengunjung.

Blok plan A memiliki potensi kearifan lokal dengan adanya Peninggalan & Akulturasi 3 budaya kampung Kapitan Tionghoa & kelenteng Dewi Kwan Im, Kampung Arab Al-Munawar dan Permukiman melayu dimana beberapa rumah masih menjaga keaslian *architectural* bangunannya

Selain itu juga didukung oleh adanya jalan tepi sungai dari sepanjang 1.3 km, plaza 7 Ulu, Dermaga Jukung yang kesemuannya berada pada "teras depan" Sungai Musi dan Jembatan Ampera, dan juga dilintasi oleh jalan nasional pada Jembatan 4 Ulu. *District scale* seluas 40,46 hektar

DISTRIC SCALE (40,46 HA)





Sumber: atourin.com

Jembatan apung di Sungai Musi

dan terpilih Blok Plan A yang terdiri dari lima (5) Subblok (Subblok A1-A5). Adapun Kampung Al Munawar berada di Blok A1.

Penataan kawasan ruang terbuka tepi Sungai Musi riverfront sebagai pelataran yang berorientasi langsung Jembatan Ampera & Sungai Musi. Dengan tujuan untuk meningkatkan *value* kawasan dari kesan kumuh menjadi lebih baik & dapat digunakan sebagai ruang publik bagi masyarakat sekitar dan destinasi wisata.

Permukiman Melayu-Arab (Yamani/Hadramaut) yang ada sejak abad 19 yang terletak tepat di pelataran Sungai Musi sebagai bagian dari fragmen kultur dan menjadi

Citra Inklusivitas Budaya Melayu Palembang dan memori kebesaran Kerajaan Sriwijaya.

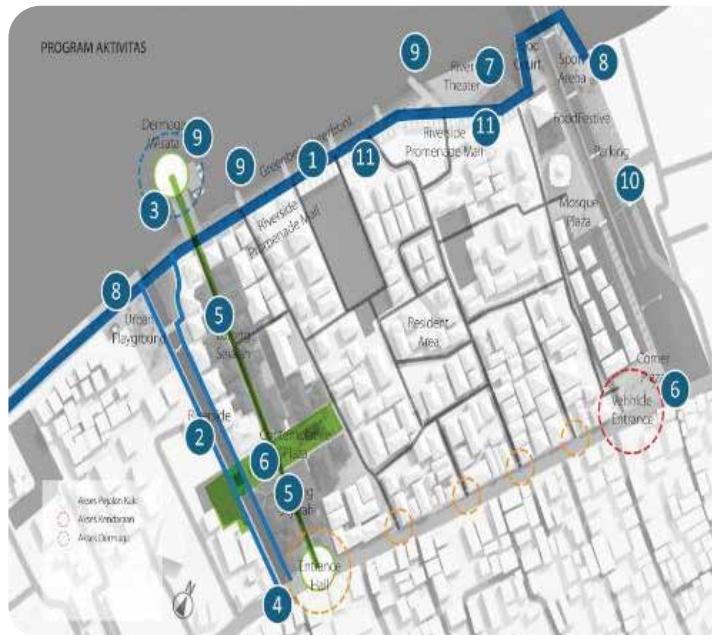
Aktivitas khusus warga kampung Al- Munawar dan sekitarnya adalah aktivitas ta'lim atau pendidikan agama, hal ini diperkuat dengan adanya bangunan khusus Majlis tal'im dan madrasah. Warga kampung Arab Al-Munawar, masih men- jaga tradisi baik bersifat ritus dan ritual budaya maupun keagamaan. Aktivitas lain adalah dengan banyaknya pengunjung yang datang untuk wisata religi (pengajian, haul, dll) yang dikunjungi oleh ratusan orang, maupun wisata Sejarah secara berkala.

Sebagai bagian integral dari revitalisasi Sungai Musi,



Sumber: madaninews.id

Kampung Al Munawar



Rencana Aktivitas Pada Sub - Blok A1



dermaga wisata dirancang dengan pendekatan yang fungsional, estetis, dan berkelanjutan. Dermaga ini tidak hanya menjadi titik naik-turun kapal wisata, tetapi juga menjadi daya tarik masyarakat untuk menikmati keindahan sungai lebih dekat.

Riverfront sebagai ruang publik yang dirancang dengan konsep modern dan ramah lingkungan, terletak di tepi sungai. Area ini mencakup jalur pedestrian yang luas dengan pola paving yang unik, mengundang pengunjung untuk berjalan-jalan santai sambil menikmati peman-

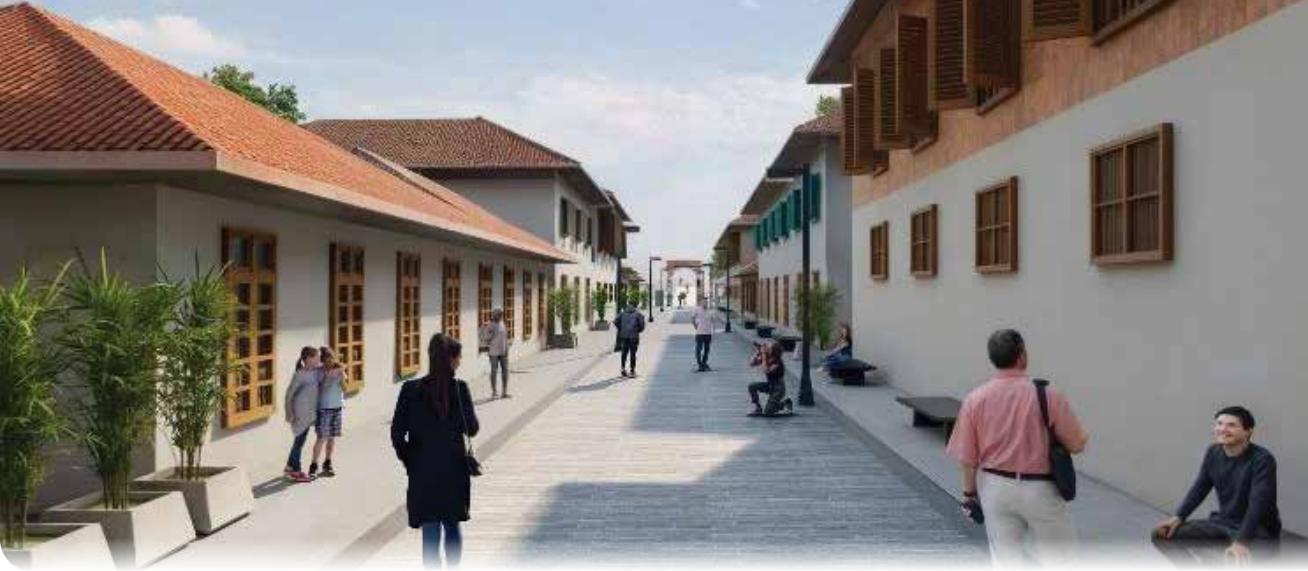
dangan sungai. Terdapat tempat duduk dengan desain melingkar yang menyatu dengan area hijau, di mana pohon-pohon ditanam sebagai peneduh alami. Elemen ini tidak hanya menambah estetika ruang tetapi juga memberikan kenyamanan bagi pengunjung yang ingin beristirahat atau bersantai.

Akses masuk ke kawasan Al-Munawar memancarkan pesona arsitektur tradisional Arab yang khas, terlihat dari detail desain seperti lengkungan yang menjadi gerbang pada jalur pejalan kaki. Elemen ini menggambarkan



Disain dermaga Al Munawar

Sumber: Dokumen Penulis



Disain jalur pejalan kaki diapit bangunan Kampung Al Munawar

Sumber: Dokumen Penulis

keanggunan gaya arsitektur Arab yang berpadu dengan gaya melayu. Sentuhan jendela berjeruji kayu, atap genteng merah, dan pola geometris sederhana pada elemen gerbang menciptakan suasana yang hangat dan mengundang, seolah mengajak pengunjung untuk menikmati kekayaan budaya dan sejarah yang terpancar di setiap sudut kawasan ini.

Plaza utama dirancang menjadi ruang kontemplasi yang menggabungkan keindahan arsitektur islami dengan fungsi sosial dan religius. Plaza ini menjadi tempat refleksi, menonjolkan suasana spiritual yang erat kaitannya dengan sejarah budaya Arab dan nilai-nilai religius masyarakat Palembang. Terdapat kolam berbentuk persegi dengan air yang tenang, menciptakan efek visual air yang seolah tak berujung. Permukaan air yang tenang mencerminkan bayangan langit dan bangunan sekitar, memberikan nuansa mendalam yang mengajak pengunjung untuk merenung dan bersyukur.

Suasana tepi sungai yang modern dengan sempadan sungai yang lebar, pohon-pohon hijau, dan fasilitas publik untuk pejalan kaki. Di tepi sungai, ada pagar pembatas yang menghadap ke arah aliran air. *Outdoor Park* dapat diperuntukan menjadi zona bermain anak, Zona olahraga ringan, seperti area yoga, dan *jogging track*. Dapat juga difungsikan untuk zona piknik, dengan meja dan kursi yang menghadap ke Sungai Musi dan memungkinkan keluarga atau teman berkumpul dengan nyaman.

Viewing deck menjadi elemen desain yang menonjol di taman ini, memberikan ruang bagi pengunjung untuk menikmati pemandangan Sungai Musi dari sudut pandang terbaik. *Viewing deck* dirancang dengan material kayu ulin yang tahan cuaca, berpadu dengan rangka baja berwarna netral. Struktur ini memberikan kesan modern namun tetap ramah lingkungan, melengkapi keindahan alam di sekitarnya. Tersedia Sentra UMKM dengan kursi-kursi taman untuk ruang bersantai.



Disain Plaza Utama Kampung Al Munawar

Sumber: Dokumen Penulis



Disain bangunan UMKM dan ruang publik

Sumber: Dokumen Penulis

Upaya mendukung pengembangan ekonomi lokal dan memberikan ruang bagi Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah (UMKM), kawasan *riverfront* Al-Munawar Sungai Musi hingga di bawah Jembatan Musi IV Palembang juga dilengkapi dengan sentra UMKM yang mengusung nuansa arabian. Desain melengkung ini tidak hanya memperkaya estetika ruang, tetapi juga menciptakan suasana yang nyaman dan menambah nilai budaya pada kawasan revitalisasi tepian Sungai Musi. Setiap kios dilengkapi dengan fasilitas listrik, pencahayaan yang memadai, dan tempat penyimpanan untuk mendukung kenyamanan pedagang.

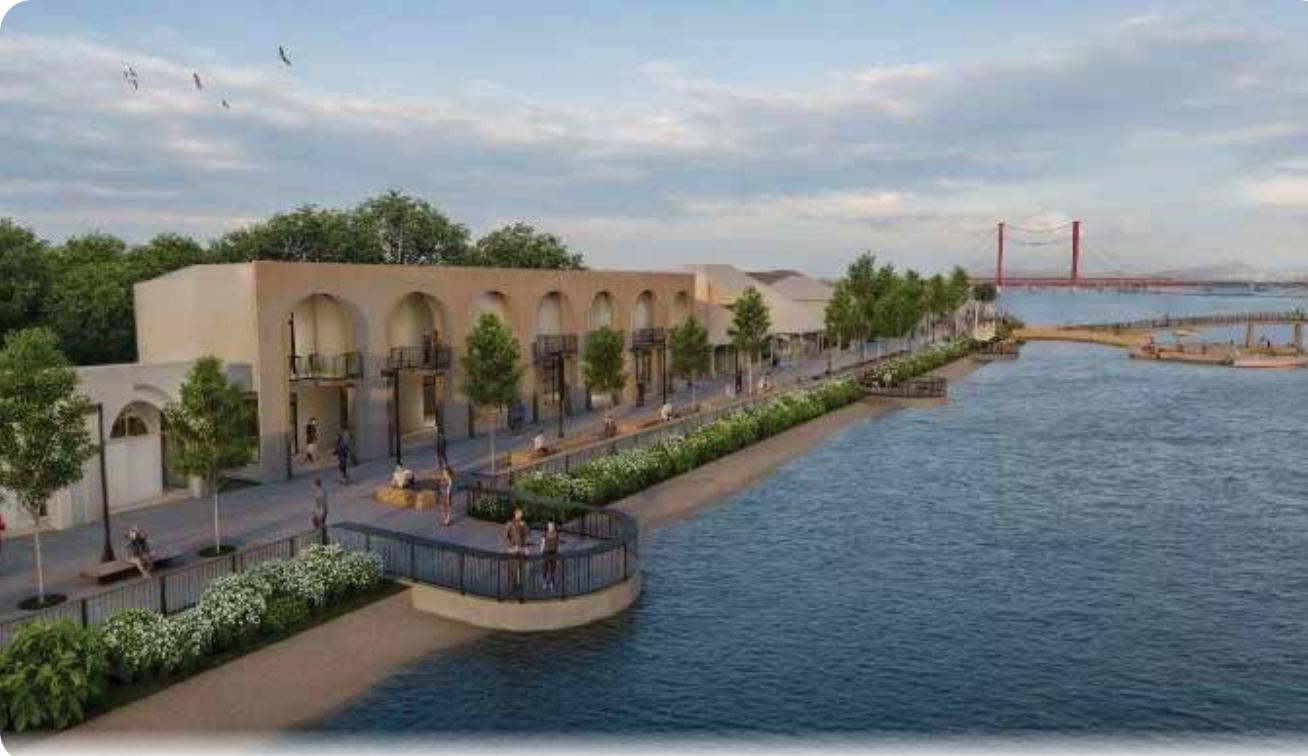
Kawasan *outdoor park* di tepian Sungai Musi dirancang sebagai ruang publik multifungsi yang mengakomodasi berbagai kebutuhan masyarakat. Lapangan basket yang berdekatan dengan area *food truck* dan masjid menciptakan titik temu yang dinamis, menyatukan aktivitas olahraga, kuliner, dan spiritualitas dalam satu lingkungan yang harmonis.

Parking bay di bawah Jembatan Musi IV ini akan menjadi solusi inovatif untuk kebutuhan parkir yang semakin meningkat di Palembang. Kawasan ini juga dirancang sebagai sarana parkir (*parking bay*) untuk memudahkan ak-



Disain kawasan outdoor park di tepian Sungai Musi

Sumber: Dokumen Penulis



Disain bangunan pinggir sungai Musi

Sumber: Dokumen Penulis

ses pengunjung ke destinasi revitalisasi tepi Sungai Musi. Parkir multifungsi ini dapat digunakan untuk kendaraan pribadi, sepeda motor, hingga bus wisata, yang mendukung peningkatan jumlah wisatawan. Tersedia fasilitas sentra UMKM, food truck, masjid, dan taman untuk berkumpul.

Penataan kawasan Al-Munawar merupakan kolaborasi berbagai pihak antara pemerintah pusat, daerah, swasta, dan masyarakat setempat. Pada tahap awal Kementerian Pekerjaan Umum mengusulkan model perancangan kawasan ini melalui Badan Pengembangan Infrastruktur

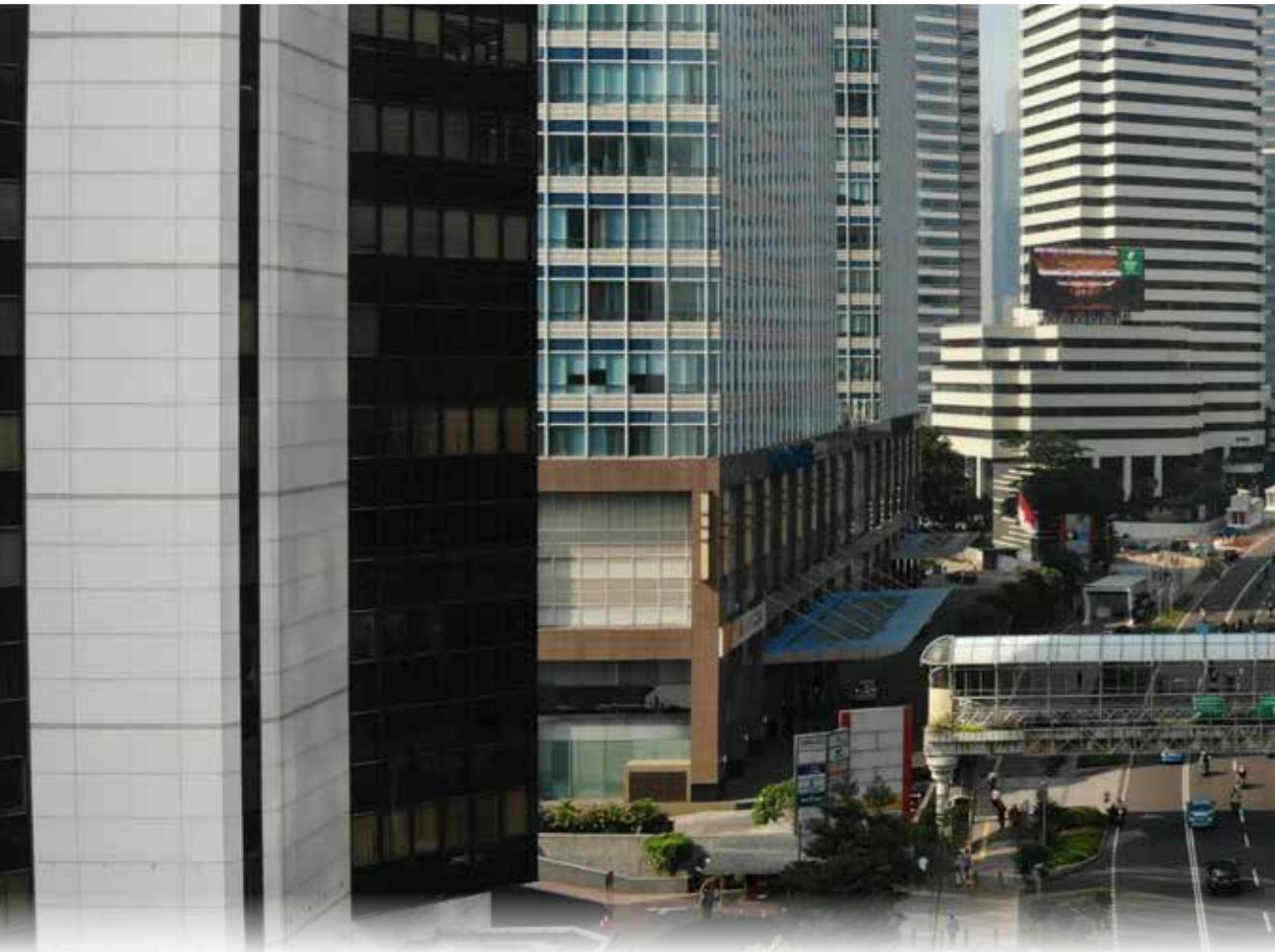
Wilayah, yang selanjutnya dapat diusulkan program *waterfront* sungai, penataan kawasan cagar budaya, peningkatan sanitasi dan air minum untuk kawasan, serta pembangunan ruang taman, kawasan komersil dan wisata sepanjang *waterfront*.

Harapannya konsep penataan ruang publik ini dapat meningkatkan kualitas lingkungan, mendukung upaya pengendalian banjir, dan memberikan pilihan bagi masyarakat untuk menikmati kota Palembang. (**)



Disain lapangan basket (atas) dan Parking bay (bawah)

Sumber: Dokumen Penulis



Metropolitan Jakarta

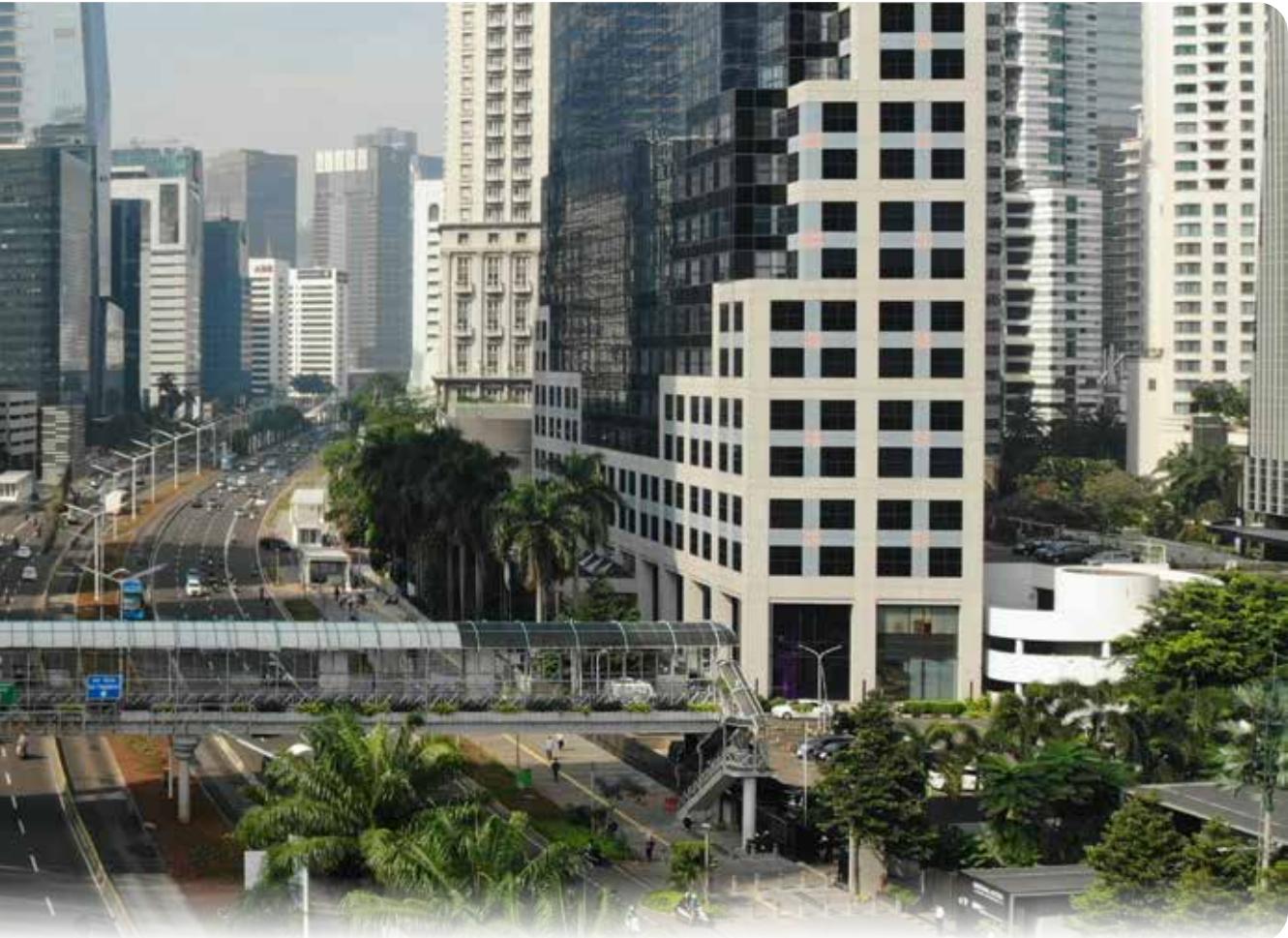
Strategi Mewujudkan *Green City* Metropolitan Jabodetabek



Oleh
Dina Rachmayati, ST., MT.,
Perencana Ahli Muda,
Pusat Pengembangan Infrastruktur Pekerjaan
Umum Wilayah II

PENDAHULUAN

Pembangunan kawasan metropolitan di Indonesia, khususnya di Pulau Jawa, menghadapi tantangan besar berupa degradasi lingkungan, polusi udara, penurunan kualitas hidup, dan tekanan terhadap sumber daya alam. Urbanisasi yang pesat tanpa pengelolaan tata ruang dan lingkungan yang baik telah menyebabkan kemacetan, banjir, serta peningkatan emisi karbon. Konsep Kota Hijau merupakan salah satu respon terkini terhadap beragam permasalahan yang disebabkan oleh model pembangunan kota yang tersebar (*urban sprawl*) sehingga kota menjadi lebih berkelanjutan dan lebih layak huni. Kota hijau didefinisikan sebagai kota yang meningkatkan



Sumber: unsplash.com

kualitas lingkungan (udara, air, tanah, dan biodiversitas); kota yang telah melakukan mitigasi dan adaptasi ke resiko bencana, melindungi dan meningkatkan ketahanan infrastruktur, layanan, operasi, dan komunitas; dan memastikan kebijakan lingkungan yang berkontribusi ke sosial dan ekonomi kesejahteraan masyarakat yang inklusif.

Banyaknya permasalahan lingkungan hidup dan permasalahan perkotaan lainnya di suatu kota telah mengakibatkan berkembangnya definisi dan pendekatan konsep kota hijau seperti disebutkan secara singkat di atas, sehingga menimbulkan kesulitan dalam penerapannya. Beberapa konsep hanya berfokus pada aspek lingkungan hidup, namun ada juga

yang mencakup elemen sosio-ekonomi, lingkungan hidup dan infrastruktur, dan ada pula yang mencakup kebijakan, ketahanan, teknologi dan rencana ICT, dan rencana risiko bencana. Pengukuran performa kinerja kota hijau dapat dilakukan melalui indikator kuantitatif, kualitatif, atau campuran kuantitatif-kualitatif. Kesulitan yang dihadapi adalah kurangnya pendataan komponen kota hijau di perkotaan terutama di negara-negara berkembang serta kurangnya keseragaman konsep dan pendekatan kota hijau mengakibatkan heterogenitas metode dan indikator dalam pengukuran kinerja lingkungan dan keberlanjutan.

Untuk membantu mencapai tujuan ini, *European Bank for Recon-*

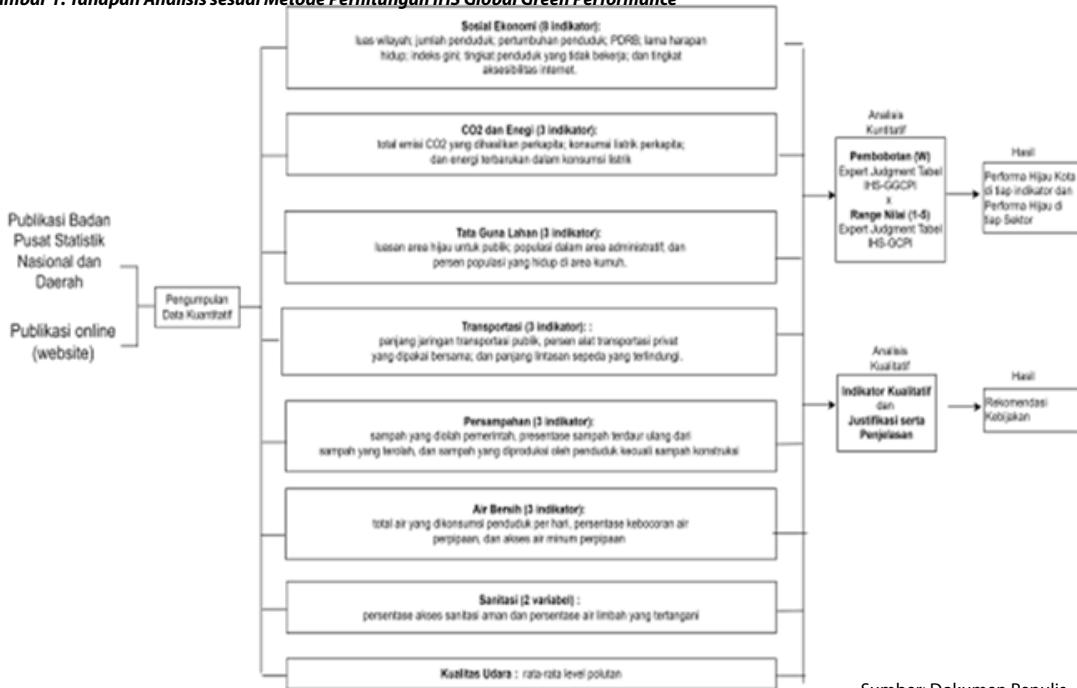
struction and Development (EBRD) menerapkan *Green City Action Plan* (GCAP) yang memprioritaskan tantangan lingkungan dan keterbatasan berdasarkan indikator spesifik yang dipilih berdasarkan kerangka *Green City Pressure-State-Response* (PSR). Indikator-indikator tersebut bertujuan untuk meningkatkan ketahanan lingkungan melalui intervensi kebijakan dan investasi infrastruktur berkelanjutan.

Selain EBRD, terdapat juga *Asian Development Bank* (ADB) dan *Erasmus University* yang mengembangkan konsep kota hijau. Efisiensi energi menjadi ciri khas konsep yang dikembangkan oleh IHS-Erasmus University yang mengasumsikan bahwa efisiensi energi secara keseluruhan

di seluruh aktivitas kota akan membantu meningkatkan efisiensi sumber daya kota yang pada akhirnya akan berkontribusi pada peningkatan kinerja lingkungan, keberlanjutan, dan kelayakan hidup kota. Indikator yang dibuat tersebut disebut *IHS Green City Performance Index* (IHS-GCPI) yang terus dikembangkan untuk membuat indikator baru yang disebut *IHS Global Green City Performance Index* (IHS-GGCI).

Tujuan penerapan kota hijau di beberapa perkotaan di Indonesia adalah menciptakan lingkungan yang lebih sehat, layak, nyaman dan aman. Namun di Indonesia sendiri penilaian capaian penerapan kota hijau belum pernah diukur, kecuali kota Jakarta pada tahun 2018. Penilaian capaian penerapan kota hijau penting untuk mengetahui aspek apa yang perlu ditingkatkan dalam penerapan kota hijau. Alasan penulis memilih metode IHS-GGCI dalam kajian ini karena indikator ini mampu mengukur kinerja kota hijau di seluruh dunia karena dapat diaplikasikan secara sederhana. Selain itu penulis ingin memberikan rekomendasi kebijakan terkait peran Kementerian PU dalam membantu meningkatkan performa kota hijau melalui penyediaan infrastruktur PU.

Gambar 1. Tahapan Analisis sesuai Metode Perhitungan IHS Global Green Performance



Sumber: Dokumen Penulis

Metode

Metode analisis yang digunakan di kajian ini pendekatan literatur. Salah satunya adalah literatur pengembangan metode IHS-GCCF. Pengembangan metode IHS-GCCF terletak pada tambahan elemen baru antara lain konsep pengembangan kota kompak, penghijauan, energi efisiensi, energi terbarukan, penghijauan, dan in-

frastruktur ramah lingkungan. Sehingga melalui temuan tersebut dapat dimulai pendekatan yang lebih mudah untuk diterapkan di seluruh dunia dan menjadi dasar dalam metode pengukuran performa hijau perkotaan yang kemudian disebut metode pengukuran IHS-GGCI. Adapun input data berbasiskan data sekunder. Adapun data sekunder yang digunakan ini menggunakan data statistik terbaru yang dapat penulis peroleh dari berbagai sumber. Dalam merumuskan rekomendasi kebijakan dilakukan metode analisis SWOT EFAS-IFAS.

Kebutuhan Data

Terdapat dua puluh enam indikator yang digunakan dalam penelitian terkait pengukuran performa kota hijau. Keseluruhan indikator dikelompokkan dalam delapan sektor yang menekankan fenomena antarwilayah, yaitu: (1) sosial-ekonomi; (2) CO2 dan energi; (3) tata guna lahan; (4) transportasi; (5) persampahan; (6) air bersih; (7) sanitasi; dan (8) kualitas udara. Sektor ke-1 (sosial ekonomi) yang mendeskripsikan profil demografi dan sosial ekonomi masyarakat di kota tersebut, terdiri dari 8 indikator meliputi: luas wilayah; jumlah penduduk; pertumbuhan penduduk; PDRB; lama harapan hidup; indeks gini; tingkat penduduk yang tidak bekerja; dan tingkat aksesibilitas internet.

gini; tingkat penduduk yang tidak bekerja; dan tingkat aksesibilitas internet. Sektor ke-2 (CO2 dan energi) yang menggambarkan kebutuhan energi dan emisi karbon, terdiri dari 3 indikator meliputi: total emisi CO2 yang dihasilkan perkapita; konsumsi listrik perkapita; dan energi terbarukan dalam konsumsi listrik. Sektor ke-3 (tata guna lahan), terdiri 3 indikator yang meliputi: luasan area hijau

untuk publik;

kepadatan penduduk; dan persen populasi yang hidup di area kumuh. Sektor ke-4 (transportasi) yang terkait aksesibilitas masyarakat, terdiri dari 3 indikator yang meliputi: panjang jaringan transportasi publik; persen alat transportasi privat yang dipakai bersama; dan panjang lintasan sepeda yang terlindungi. Sektor ke-5 (persampahan) yang menggambarkan bagaimana manajemen persampahan masyarakat perkotaan, terdiri dari 3 indikator meliputi: sampah yang diolah pemerintah; persentase sampah terdaur ulang dari sampah yang terolah; dan sampah yang diproduksi oleh penduduk kecuali sampah konstruksi. Sektor ke-6 (air bersih) terdiri dari 3 indikator, meliputi: total air yang dikonsumsi penduduk per hari;

persentase kebocoran air perpipaan; dan akses air minum perpipaan. Sektor ke-7 (sanitasi) yang meliputi 2 indikator yaitu: persentase akses sanitasi layak dan persentase sanitasi aman. Sektor ke-8 (kualitas udara) hanya terdiri 1 sektor yaitu: rata-rata level polutan yang dihasilkan oleh suatu kota.

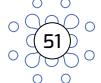
Hasil dan Pembahasan

Berdasarkan hasil analisis yang dilakukan penulis didapatkan hasil perhitungan pengukuran kota hijau Metropolitan Jabodetabek sebesar 17,08. Dari hasil analisis masing-masing sektor, nilai performa hijau paling tinggi didapat dari sektor sosial-ekonomi dengan nilai 7,57, menyusul sektor transportasi yang mencapai 3,91, sektor

Tabel 2. Pengukuran performa hijau metropolitan Jabodetabek menggunakan metode IHS-GGCP

| Indikator | Sektor | INDIKATOR (QT) | Bobot (Wav) (%) (Rata-rata bobot di tiap kelompok) | Nilai sebenarnya (Data Skunder: BPS dan Dokumen lainya) (V2) | Sumber Data | IHS SCORE (Range rata-rata dan nilai normal) | | | | | Nilai (sesuai IHS Score) | Performa kota hijau tiap indikasi (S.Wav) | Performa kota hijau tiap sektor (Σ S.Wav) | |
|-----------|----------------------------|---|--|--|-------------|--|----------------------|------------------------------------|-----------------------------|-------------------------|----------------------------|---|---|------|
| | | | | | | Nilai | Tahun (V2) | Sangat dibawah rata-rata (1 point) | Dibawah rata-rata (2 point) | Rata-rata (3 point) | Diatas rata-rata (4 point) | Sangat diatas rata-rata (5 point) | | |
| 1 | Sosial Ekonomi | Luas Wilayah (km ²) | | 6.825,00 | [19] | (-) | (-) | (-) | (-) | (-) | (-) | (-) | | 7,57 |
| 2 | | Total populasi (orang) | 0,90 | 31.286.414,00 | 2022 | [19], [26] | kurang dari 790.017 | 790.017 sd 2.220.445 | 2.220.445 sd 3.915.000 | 3.915.000 sd 10.154.134 | lebih dari 10.154.134 | 5 | 4,5 | |
| 3 | | Pertumbuhan Penduduk (%) | 0,11 | 2,61 | 2022 | [19], [26] | kurang dari 0,33 | 0,33 sd 0,89 | 0,89 sd 1,4 | 1,4 sd 2,19 | lebih dari 2,19 | 5 | 0,55 | |
| 4 | | PDRB per Kapita (Juta Rupiah) | 0,16 | 204.887,33 | 2022 | [21], [27] | kurang dari 14.222 | 14.222 sd 22.139 | 22.139 sd 42.103 | 42.103 sd 46.344 | lebih dari 46.344 | 5 | 0,8 | |
| 5 | | Lama Harapan Hidup (tahun) | 0,16 | 73,65 | 2022 | [24], [28] | kurang dari 73,2 | 73,2 sd 77,2 | 77,2 sd 80,2 | 80,2 sd 82,41 | lebih dari 82,41 | 2 | 0,32 | |
| 6 | | Gini index (0 sd 100) | 0,18 | 39,40 | 2022 | [22], [25] | lebih dari 55 | 55 sd 43,6 | 43,6 sd 36 | 36 sd 30 | kurang dari 30 | 3 | 0,54 | |
| 7 | | Angka Pengangguran Rata-Rata (%) | 0,17 | 8,11 | 2022 | [23], [29] | lebih dari 10,6 | 10,6 sd 7,7 | 7,7 sd 5,08 | 5,08 sd 4 | kurang dari 4 | 2 | 0,34 | |
| 8 | | Tingkat Aksesibilitas Internet (%) | 0,13 | 84,65 | 2022 | [20] | kurang dari 57 | 57 sd 69,61 | 69,61 sd 82,1 | 82,1 sd 88 | lebih dari 88 | 4 | 0,52 | |
| 9 | CO ₂ dan Energi | Emissi CO ² | 0,34 | 6,58 | 2022 | [30] | lebih dari 9,1 | 9,1 sd 5,58 | 5,58 sd 3,868 | 3,868 sd 2,43 | kurang dari 2,43 | 2 | 0,68 | 3,55 |
| 10 | | Total energi listrik yang di konsumsi perkapita | 0,23 | 34,57 | 2022 | [31] | kurang dari 4,72 | 4,72 sd 12,24 | 12,24 sd 21,09 | 21,09 sd 32,37 | lebih dari 32,37 | 5 | 1,15 | |
| 11 | | Energi listrik dari energi terbarukan yang dikonsumsi oleh kota (%) | 0,43 | 12,30 | 2022 | [32] | kurang dari 0,1 | 0,1 sd 3,3 | 3,3 sd 11,5 | 11,5 sd 27 | lebih dari 27 | 4 | 1,72 | |
| 12 | Tata Gunungan | Luasan area hijau untuk publik (kilo meter persegi) | 0,41 | 14,82 | 2022 | [33] | kurang dari 4,4,9 | 4,4,9 sd 11,87 | 11,87 sd 23,76 | 23,76 sd 45,93 | lebih dari 45,93 | 3 | 1,23 | 2,67 |
| 13 | | Kepadatan penduduk (orang/m ²) | 0,26 | 4.555,00 | 2022 | [34], [35] | kurang dari 1.639,79 | 1.639,79 sd 3.808,78 | 3.808,78 sd 5.849,19 | 5.849,19 sd 9.942 | lebih dari 9.942 | 3 | 0,78 | |
| 14 | | Populasi yang hidup di area kumuh (%) | 0,33 | 18,82 | 2022 | [12] | lebih dari 22,03 | 22,03 sd 10,2 | 10,2 sd 3 | 3 sd 0,34 | kurang dari 0,34 | 2 | 0,66 | |
| 15 | Transportasi | Transportasi masal (meter untuk 10.000 orang) | 0,43 | 393,40 | 2022 | [36] | kurang dari 64,38 | 64,38 sd 253,9 | 253,9 sd 590 | 590 sd 1.410 | lebih dari 1.410 | 3 | 1,28 | 3,91 |
| 16 | | % Penduduk menggunakan transportasi umum | 0,25 | 18,45 | 2022 | [37] | lebih dari 50 | 50 sd 41 | 41 sd 28,4 | 28,4 sd 20 | kurang dari 20 | 4 | 0,98 | |
| 17 | | Panjang jalur khusus sepeda dan pejalan kaki yang terlindungi (meter tiap 10.000 orang) | 0,33 | 313,61 | 2022 | [38] | kurang dari 87 | 87 sd 504 | 504 sd 1.753 | 1.753 sd 3.530 | lebih dari 3.530 | 5 | 1,65 | |
| 18 | Persampahan | % sampah yang dlangkut/terolah oleh pemerintah/swasta | 0,30 | 60,00 | 2022 | [12] | kurang dari 60 | 60 sd 85 | 85 sd 93,18 | 93,18 sd 97,8 | lebih dari 97,8 | 2 | 0,60 | 2,93 |
| 19 | | % sampah yang terdaur ulang | 0,39 | 14,00 | 2022 | [12] | kurang dari 2,9 | 2,9 sd 16 | 16 sd 25 | 25 sd 51 | lebih dari 51 | 2 | 0,78 | |
| 20 | | Sampah yang dihasilkan penduduk kecuali sampah bangunan (kilogram/kapita) | 0,31 | 262,59 | 2022 | [12] | lebih dari 550 | 550 sd 450 | 450 sd 350 | 350 sd 266,45 | kurang dari 266,45 | 5 | 1,55 | |
| 21 | Air Bersih | Jumlah air bersih yang dikonsumsi penduduk (liter/hari) | 0,30 | 420,13 | 2022 | [12] | lebih dari 329,78 | 329,78 sd 243,51 | 243,51 sd 184 | 184 sd 116,4 | kurang dari 116,4 | 1 | 0,30 | 1,00 |
| 22 | | 5 kebocoran layanan air bersih perupaan | 0,35 | 46,00 | 2022 | [12] | lebih dari 37,36 | 37,36 sd 20,2 | 20,2 sd 12 | 12 sd 5 | kurang dari 5 | 1 | 0,35 | |
| 23 | | % akses air perpipaan | 0,36 | 38,30 | 2022 | [12] | kurang dari 89,6 | 89,6 sd 95 | 95 sd 98,71 | 98,71 sd 99 | lebih dari 99 | 1 | 0,36 | |
| 24 | Sanitasi | % akses sanitasi aman | 0,49 | 55,40 | 2022 | [12] | kurang dari 86,6 | 86,6 sd 93,8 | 93,8 sd 96,3 | 96,3 sd 98,36 | lebih dari 98,36 | 1 | 0,49 | 2,02 |
| 25 | | % akses sanitasi layak | 0,51 | 80,30 | 2022 | [12] | kurang dari 25 | 25 sd 55 | 55 sd 89,9 | 89,9 sd 95,52 | lebih dari 95,52 | 3 | 1,53 | |
| 26 | Kualitas Udara | Rata-rata polutan PM10 levels (ug/m ³) | 1,00 | 67,77 | 2019 | [30] | lebih dari 71 | 71 sd 36 | 36 sd 24 | 24 sd 18 | kurang dari 18 | 1 | 1,00 | 1,00 |

Sumber: Hasil Analisis, 2024





Mass Rapid Transit Jakarta

Sumber: paxel.com

CO² dan energi sebesar 3,55, sektor persampahan yang mencapai 2,93, tata guna lahan 2,67, dan sanitasi 2,02. Sedangkan satu-satunya aspek yang memiliki nilai dibawah 2 adalah sektor kualitas udara dan air bersih.

Sektor sosial-ekonomi berkorelasi positif terhadap tingginya populasi Jabodetabek yang berbanding lurus dengan kepadatan penduduk yang tinggi dalam sektor tata guna lahan, namun tingginya angka indeks gini yang menunjukkan ketimpangan pendapatan masyarakat. Pengaruh jumlah penduduk Jabodetabek yang mencapai 31.286.414 pada tahun 2022, dengan pertumbuhan penduduk diperkirakan mencapai 2,61% pertahun. Hal tersebut menyebabkan juga terjadinya kebutuhan energi yang besar terkait listrik dan juga bahan bakar. Hal tersebut terlihat dari tingginya angka sektor CO₂ dan energi yang mencapai 3,55.

Tingginya penduduk Jabodetabek tidak berbanding lurus dengan angka pendapatan perkapa yang rendah, sedangkan angka pengangguran tinggi. Hal tersebut berkorelasi positif terhadap tingginya angka indeks gini di Jabodetabek yang mencapai 39,4. Hal ini menggambarkan sangat tingginya kesenjangan pendapatan penduduk di Jabodetabek. Selengkapnya hasil analisis performa hijau untuk Jabodetabek dapat dilihat pada Tabel 2.

Tingginya penduduk juga dibutuhkan banyaknya transportasi massal. Sektor transportasi di Jakarta menempati peringkat kedua dari pengukuran performa perkotaan, hal ini menunjukkan bahwa Jabodetabek telah mengalami peningkatan terutama dibidang aksesibilitas yang terlihat dari jumlah transportasi masal yang terus naik dari tahun ke tahun dan juga panjang jalur pejalan kaki yang juga terus naik dari tahun ke tahun. Pada September 2022, cakupan layanan angkutan umum Jakarta sudah mencapai 86 persen, yang ditargetkan meningkat menjadi 95 persen. *Rapid transit* di Jabodetabek terdiri dari

LRT Jabodetabek, TransJakarta BRT, LRT Jakarta, MRT Jakarta, KRL *Commuterline*, dan Lin Soekarno-Hatta. Sistem bus swasta seperti Kopaja, Metromini, Mayasari Bakti dan PPD juga menyediakan layanan penting bagi komuter Jakarta dengan banyak rute di dalam Jakarta. Pengguna angkutan umum di Jabodetabek pada tahun 2022 tercatat sebesar 18,45%. Dalam kaitannya dengan pembangunan jalur sepeda dan pejalan kaki di Jakarta sampai dengan akhir 2022 panjang jalur sepeda telah mencapai 313.607 Km, sehingga jika ditambah oleh kota satelitnya total jalur pejalan kaki dan sepeda mencapai 413.237 Km.

Tingginya performa hijau perkotaan untuk sektor tata guna lahan terlihat terlihat dari luas area hijau perkapa yang tinggi di Metropolitan Jabodetabek yaitu seluas 14,82 m²/orang. Selanjutnya, untuk sektor persampahan mencapai nilai performa sebesar 2,93 dan pada sektor sanitasi mencapai nilai performa hijau metropolitan Jabodetabek mencapai 2,02. Jabodetabek didukung oleh 3 Instalasi Pengolahan Air Limbah (IPAL) dan 9 Instalasi Pengolahan Limbah Tinja (IPLT).

Sedangkan, untuk mendukung layanan persampahan di Jabodetabek terdapat 4 Tempat Pembangunan Sampah Akhir (TPAS) dan 1 Tempat Pengolahan Sampah Terpadu (TPST). Kapasitas terbesar dimiliki oleh TPST Bantar Gebang yang memiliki kapasitas tumpang 8.000 ton/hari. Dari kelima TPST tersebut diprediksi TPA Rawa Kucing dan TPA Cipeuncang diprediksi akan overload. Berdasarkan data Kementerian Lingkungan Hidup tahun 2022, DKI Jakarta menyumbang timbulan sampah tertinggi di Jabodetabek dengan jumlah 7.425 ton/hari dengan tingkat layanan 85%. Penduduk Kabupaten Tangerang juga sudah terlayani persampahannya sebesar 85%. Sementara, Kabupaten Bekasi hanya 46% masyarakatnya yang terlayani persampahannya. Hal ini sangat ironis karena TPA regional yang utama untuk Jabodetabek berada di Bantar Ge-

bang, Kabupaten Bekasi. TPA Bantar Gebang ini diprediksi akan segera penuh, sehingga saat ini telah dioperasikan juga TPA Nambo yang berada di Kabupaten Bogor.

Selain pengoperasian TPA regional baru, terdapat 4 regulasi terkait manajemen persampahan terutama di kota Jakarta yaitu Perda DKI Jakarta no. 3 Tahun 2013 tentang Pengelolaan Sampah. Melalui Perda DKI Jakarta no.3 Tahun 2013, pemerintah DKI Jakarta mulai mengimplementasikan konsep zonasi sehingga pelayanan persampahan dibagi menjadi beberapa area. Khusus untuk kawasan yang diperkirakan dapat mengelola sampah secara mandiri seperti permukiman elit, perkantoran, dan komersial dilimpahi tugas untuk mengelola sendiri pesampahannya. Hal ini sejalan dengan Pergub no. 108 Tahun 2019 yang menyebutkan target untung pengurangan sampah dari sumber sebesar 30% dan pengolahan sampah sebesar 70% dan ditindaklanjuti dengan Pergub no. 77 Tahun 2020 tentang Pengelolaan Sampah Lingkup Rukun Warga, dan Pergub DKI Jakarta no. 102 Tahun 2021 tentang Kewajiban Pengelolaan Sampah di Kawasan dan Perusahaan.

Performa hijau terendah metropolitan Jabodetabek terdapat pada sektor kualitas udara, terkait dengan besarnya polusi yang dihasilkan Jabodetabek melampaui ambang batas rata-rata standar perkotaan yaitu 50 ug/m^3 .

Analisis untuk Usulan Alternatif Kebijakan

Untuk menentukan isu dan strategi yang menghasilkan masukan rekomendasi kebijakan. Berdasarkan pemetaan isu-isu eksternal yang terkait dengan pengembangan Jabodetabek menjadi kota hijau maka dapat dilihat hasil EFAS seperti tabel 6, sedangkan berdasarkan pemetaan

isu-isu lokal dalam kawasan metropolitan Jabodetabek dapat dipetakan menjadi tabel IFAS seperti tabel 7.

Berdasarkan hasil EFAS dan IFAS tersebut terlihat bahwa strategi yang diperlukan dalam peningkatan performa hijau metropolitan Jabodetabek adalah diversifikasi (Kuadran IV) karena meskipun menghadapi berbagai ancaman, namun sebagai perkotaan Jabodetabek masih memiliki kekuatan dari segi internal. Strategi yang harus diterapkan adalah menggunakan kekuatan untuk memanfaatkan peluang jangka panjang. Adapun kekuatan Jabodetabek diantaranya: (1) Jabodetabek merupakan kota metropolitan dengan kontribusi PDRB terbesar di Indonesia yang mencapai 24% dari PDRB nasional; (2) telah tersedianya integrasi antar moda sudah terhubung dan ketersediaan transportasi masal yang berbasis rel yang menjangkau dari kawasan inti ke kota-kota satelit dengan waktu tempuh yang sangat cepat sehingga meningkatkan preferensi penggunaan angkutan umum; (3) Ketersediaan angkutan umum fasilitas jalur sepeda pejalan kaki yang aman dan nyaman, sehingga meningkatkan preferensi penduduk untuk berjalan kaki, bersepeda, dan berolahraga; (4) Persentase capaian akses perpipaan sudah diatas 38,3% (target nasional 30%); (5) Persentase capaian akses sanitasi aman sudah diatas 55% (target nasional 15%); dan (6) Ketersediaan area hijau untuk publik.

Namun, dalam upaya peningkatan performa hijau perkotaan masih dihadapkan pada tantangan antara lain: (1) Pertumbuhan penduduk yang sangat tinggi dan juga total populasi yang mencapai 31 juta orang menyebabkan kebutuhan layanan infrastruktur permukiman meliputi layanan air minum, air limbah, drainase perkotaan, hu-

Tabel 6. Hasil EFAS metropolitan Jabodetabek

| ISU PERFORMA GREEN CITY METROPOLITAN JABODETABEK | | | TINGKAT | BOBOT | RATING | SKOR |
|--|---|---|---------|-------|--------|-------|
| OPPORTUNITIES | 1 | Sebagai hub transportasi nasional dan internasional | 4 | 0,25 | 3 | 0,75 |
| | 2 | Terdapat peningkatan aksesibilitas regional-kawasan dengan dibangunnya tol, kereta cepat, dan pelabuhan baru (Patimban) | 3 | 0,19 | 3 | 0,56 |
| | 3 | Terdapat beberapa kawasan TOD di Jabodetabek (Blok M, SCBD, Serpong, Bekasi Kota, dll) | 3 | 0,19 | 3 | 0,56 |
| | 4 | Adanya rencana perluasan kawasan menjadi Megapolitan | 3 | 0,19 | 3 | 0,56 |
| | 5 | Adanya rencana penambahan panjang kereta cepat | 3 | 0,19 | 3 | 0,56 |
| | | | 16 | 1,00 | | 3,00 |
| THREAT | 1 | Ancaman abrasi dan penurunan muka tanah di utara | 2 | 0,17 | -4 | -0,67 |
| | 2 | Dilewati oleh beberapa sungai besar yang jika tidak dikelola dapat meningkatkan risiko banjir | 2 | 0,17 | -4 | -0,67 |
| | 3 | Terdapat alih fungsi lahan untuk mendukung kegiatan perkotaan. | 4 | 0,33 | -4 | -1,33 |
| | 4 | Tingginya resiko pencemaran lingkungan akibat aktivitas sektor industri dan perkotaan. | 4 | 0,33 | -3 | -1,00 |
| | | | 12 | 1,00 | | -3,67 |
| | | TOTAL | | | | -0,67 |

Sumber: Hasil Analisis, 2024

Tabel 7. Hasil IFAS metropolitan Jabodetabek

| | | ISU PERFORMA GREEN CITY METROPOLITAN JABODETABEK | | | | |
|----------|---|---|---------|-------|--------|-------|
| | | FAKTOR INTERNAL | TINGKAT | BOBOT | RATING | SKOR |
| STRENGTH | 1 | Kawasan perkotaan Jabodetabek menyumbang PDRB terbesar nasional (24%) | 5 | 0,22 | 5 | 1,09 |
| | 2 | Integrasi antar moda sudah terhubung dan ketersediaan transportasi masal yang berbasis rel yang menjangkau dari kawasan inti ke kota-kota satelit dengan waktu tempuh yang sangat cepat sehingga meningkatkan preferensi penggunaan angkutan umum. | 4 | 0,17 | 4 | 0,70 |
| | 3 | Ketersediaan angkutan umum fasilitas jalur sepeda pejalan kaki yang aman dan nyaman, sehingga meningkatkan preferensi penduduk untuk berjalan kaki, bersepeda, dan berolahraga. | 3 | 0,13 | 3 | 0,39 |
| | 4 | Persentase capaian akses perpipaan sudah diatas 38,3% (target nasional 30%) | 4 | 0,17 | 4 | 0,52 |
| | 5 | Persentase capaian akses sanitasi aman sudah diatas 55% (target nasional 15%) | 4 | 0,17 | 3 | 0,70 |
| | 6 | Ketersediaan area hijau untuk publik | 3 | 0,13 | 2 | 0,52 |
| | | | 23 | 1,00 | | 3,91 |
| WEAKNESS | 1 | Pertumbuhan penduduk yang sangat tinggi dan juga total populasi yang mencapai 31 juta orang menyebabkan kebutuhan layanan infrastruktur permukiman meliputi layanan air minum, air limbah , drainase perkotaan, hunian, transportasi, dan energi yang sangat besar. | 5 | 0,29 | -3 | -0,88 |
| | 2 | Tingginya indeks gini yang menggambarkan ketimpangan ekonomi penduduk. | 4 | 0,24 | -4 | -0,94 |
| | 3 | Persentase penduduk yang hidup di area kumuh (target 0%) | 3 | 0,18 | -5 | -0,88 |
| | 4 | Persentase sampah yang diangkut/terolah sudah diatas 60% (target nasional 70%) | 3 | 0,18 | 3 | -0,53 |
| | 5 | Potensi keberadaan badan sungai sebagai jalur biru belum dimanfaatkan secara optimal untuk meningkatkan kualitas lingkungan dan permukiman | 2 | 0,12 | -2 | -0,24 |
| | | | 17 | 1,00 | | -3,47 |
| | | | 63 | 3,00 | | 0,66 |
| TOTAL | | | | | | |

Sumber: Hasil Analisis, 2024

nian, transportasi, dan energi yang sangat besar; (2) Ancaman abrasi dan penurunan muka tanah di utara; dan (3) Terdapat alih fungsi lahan untuk mendukung kegiatan perkotaan. Selain itu diperlukan beberapa perbaikan di sektor ekonomi untuk mengatasi ketimpangan ekonomi masyarakat yang tinggi dan juga penguatan sektor persampahan.

Grand strategy untuk meningkatkan performa hijau Jabodetabek serta mewujudkan Jabodetabek sebagai pusat perdagangan dan jasa internasional yang adaptif bencana dan berkelanjutan adalah: (1) meningkatkan kualitas dan kuantitas infrastruktur dasar di Kawasan Perkotaan; (2) meningkatkan koneksi antar moda; (3) menambah luas kawasan TOD dan area hijau; (4) mewujudkan perkotaan yang tangguh dan berketahtan terhadap bencana, (5) meningkatkan pemerataan pertumbuhan ekonomi; dan (6) memperkuat ketahanan bencana.

Rekomendasi Kebijakan

Dari hasil analisis IHS-GGCPI yang dilakukan di ketiga metropolitan dan berdasarkan analisis SWOT dan EFAS IFAS dapat disimpulkan beberapa *Green City Action Plan* (GCAP) yang dapat menghasilkan rekomendasi kebijakan untuk peningkatan performa kota hijau yang dapat dilakukan oleh Kementerian Pekerjaan Umum antara lain:

- Meningkatkan layanan infrastruktur dasar untuk mendukung kota layak huni (Direktorat Jenderal Cipta Karya) melalui strategi: (1) Meningkatkan layanan air bersih dan sanitasi kepada masyarakat baik yang mampu maupun tidak mampu melalui mekanisme subsidi silang dan bantuan pemerintah; (2) Menggunakan air secara bijak dan menjaga air baku melalui reboisasi, budaya buang sampah pada tempatnya, dan membuat sumur resapan; (3) Menangani persampahan secara bijak. Hal

ini dapat dilakukan melalui edukasi dan peningkatan kesadaran masyarakat untuk mengurangi sampah dari individu dan rumah tangga dan melakukan reuse dan recycle. Selain itu diperlukan juga penanganan sampah antar wilayah dan juga penanganan sampah menggunakan teknologi; dan (4) Menggunakan kembali air limbah setelah pengolahan. Air limbah rumah tangga dapat digunakan untuk menyiram tanaman atau toilet.

Sedangkan kolaborasi antar Kementerian dilakukan Kementerian PU (Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah) dengan Kementerian Agraria dan Tata Ruang terkait tata guna lahan:

- Meningkatkan luas area hijau dan penertiban tata guna lahan melalui: (1) Perencanaan tata ruang dan rancang kota yang mendukung dan memudahkan penggunaan transportasi umum dan pedestrian. Pada prinsipnya, *transit oriented development* (TOD) diharapkan dapat mendorong warga kota agar lebih banyak menggunakan transportasi umum, untuk itu tata ruang di sekitar simpul-simpul transportasi perlu dibuat dengan gradasi kepadatan yang semakin tinggi dan penggunaan lahan yang beragam (*mixed used*). (2) Mengurangi dampak kerusakan lingkungan dan bencana melalui perluasan area hijau dan penertiban tata guna lahan, yang dapat dilakukan melalui rehabilitasi lahan dan hutan, pembangunan hutan berbasis masyarakat, reboisasi, pencegahan deforestasi, pengolahan DAS dan pesisir, perlindungan mangrove dan ekosistem terumbu karang. Pengurangan resiko bencana dapat dilakukan melalui perencanaan dan pengelolaan mitigasi bencana (sistem peringatan dini, kesiapsiagaan, pencegahan dan penanganan banjir). (3) Memastikan ketersediaan ruang terbuka hijau untuk meminimalisasi polusi udara. Peningkatan jumlah penduduk dan kebutuhan



Sumber: Hasil Analisis, 2024

pengembangan ekonomi memerlukan lahan dan sumber daya yang tidak sedikit. Pembangunan kota yang tidak terkendali akan menyebabkan degradasi kualitas lingkungan hidup. Dalam UU no 26 tahun 2007 tentang Penataan Ruang mengamanatkan alokasi minimal 30% dari lahan perkotaan untuk Ruang Terbuka Hijau (RTH) yang terbagi atas 20% di lahan publik dan 10% di lahan privat. Mengingat harga lahan yang semakin meningkat RTH dapat dibangun secara vertikal misalnya dengan memanfaatkan juga atap gedung-gedung. Kota perlu pula berperan aktif dalam melakukan upaya konservasi sumber daya alam. Hal ini dapat dilakukan dengan penetapan kawasan lindung dan konservasi sumber daya alam dan menggunakan sumber daya kehutanan dengan bijak dan berkelanjutan. Salah satu upaya lain adalah dengan adanya skema biaya imbal jasa lingkungan. Pembayaran imbal jasa lingkungan diberikan kepada pihak-pihak yang bersedia untuk melakukan konservasi atas lahan yang dimilikinya untuk penyediaan jasa lingkungan bagi publik.

Selain itu kolaborasi antar Kementerian dilakukan Kementerian PU (Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah) dengan Kementerian Perumahan terkait ke-

tersediaan permukiman yang berkualitas:

- Meningkatkan permukiman layak dan berkualitas melalui: (1) Menyediakan ruang huni yang layak (rusunami dan rusunawa) dan lengkap dengan kebutuhan sarana-prasarana dasar bagi masyarakat berpenghasilan rendah (MBR) di lokasi yang tidak jauh dari sumber mata pencarian; (2) Mengizinkan penggunaan campuran antara komersial dan perumahan untuk membuka ruang usaha bagi MBR di lokasi strategis yang menjadi akses transportasi ke perkantoran sebagai sentra-sentra Pedagang Kaki Lima (PKL), pasar rakyat, sentra industri UMKM, dan lain-lain; dan (3) Menyediakan fasilitas kesehatan, pendidikan, dan permodalan untuk MBR.

Daftar Pustaka

- [1] Development, European Bank for Reconstruction and. Green City Action Plan Methodology. London: European Bank for Reconstruction and Development; 2022
- [2] Ogenis B, Jannes K. Green City Concept and a Method to Measure Green City Performance over Time Applied to Fifty Cities Globally: Influence of GDP, Population Size and Energy Efficiency. Sustainability 2018; 10(6), 2031. 30 Desember 2023 [Diakses pada 24 Agustus 2024]. Tersedia di: <https://doi.org/10.3390/su10062031>
- [3] Rakyat, Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan, Pusat Pe-

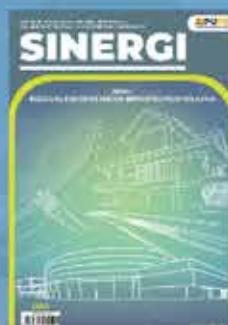
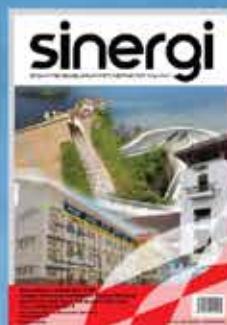
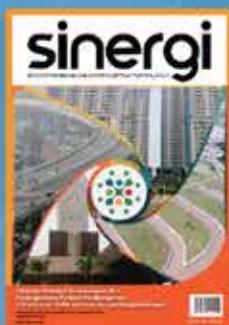
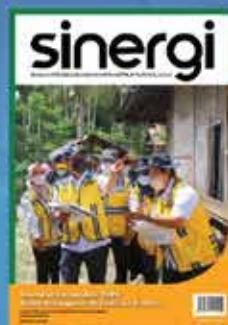
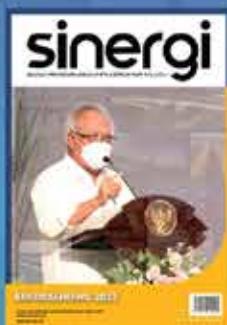
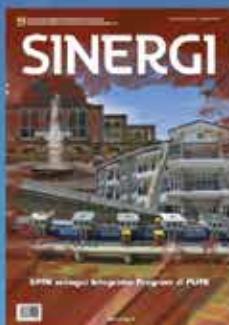


- ngembangan Infrastruktur Wilayah II. Rencana Pengembangan Infrastruktur Wilayah Provinsi DKI Jakarta. Jakarta: Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah; 2023
- [4] Indonesia. Peraturan Menteri PUPR Nomor 25 Tahun 2014 tentang Penyelenggaraan Data dan Informasi Geospasial Infrastruktur Bidang Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat. Kementerian PUPR, Jakarta; 2014
- [5] Kehutanan, Kementerian Lingkungan Hidup dan, Direktorat Pengendalian Pencemaran Udara. Laporan Kinerja Direktorat Pengendalian Pencemaran Udara Direktorat Jenderal Pengendalian Pencemaran dan Kerusakan Lingkungan Tahun 2022. Jakarta: Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan; 2022
- [6] Statistik, Badan Pusat. Kependudukan dan Migrasi di Provinsi DKI Jakarta Tahun 2022. 30 Maret 2023 [Diakses pada 27 Agustus 2024]. Tersedia di: <https://jakarta.bps.go.id/id/statistics-table?subject=519>
- [7] Statistik, Badan Pusat. Persentase Penduduk yang Mengakses Internet menurut Tujuan Menggunakan Internet dan Kabupaten/Kota di Provinsi DKI Jakarta (Persen) 2022-2023. 9 Juli 2024 [Diakses pada 27 Agustus 2024]. Tersedia di: <https://jakarta.bps.go.id/id/statistics-table/2/MTEwMSMy/persentase-penduduk-yang-mengakses-internet-menurut-tujuan-menggunakan-internet-dan-kabupaten-kota-di-provinsi-dki-jakarta.html>
- [8] Statistik, Badan Pusat. Produk Domestik Regional Bruto per Kapita Atas Dasar Harga Konstan 2010 Menurut Kabupaten/Kota di Provinsi DKI Jakarta (ribu rupiah), 2022. 23 Februari 2024 [Diakses pada 27 Agustus 2024]. Tersedia di: <https://jakarta.bps.go.id/id/statistics-table/3/T1hBNVYwVjBjMU5oITA5SFVuWjRVSGhuYUhsv1p6MDkjMw==/produk-domestik-regional-bruto-per-kapita-atas-dasar-harga-konstan-2010-menurut-kabupaten-kota-di-provinsi-dki-jakarta-ribu-rupiah.html?year=2022>
- [9] Statistik, Badan Pusat. Gini Rasio Menurut Kabupaten/Kota di Provinsi DKI Jakarta, 2020-2022. 23 Oktober 2023 [Diakses pada 27 Agustus 2024]. Tersedia di: <https://jakarta.bps.go.id/id/statistics-table/2/ODg0lzl=/gini-rasio-menurut-kabupaten-kota-di-provinsi-dki-jakarta.html>
- [10] Statistik, Badan Pusat. Tingkat Pengangguran Terbuka (Persen) di Provinsi DKI Jakarta, 2020-2022. 25 April 2024 [Diakses pada 27 Agustus 2024]. Tersedia di: <https://jakarta.bps.go.id/id/statistics-table/2/NDUjMg==/tingkat-pengangguran-terbuka.html>
- [11] Statistik, Badan Pusat. [Metode Baru] Umur Harapan Hidup Saat Lahir (UHH) di Provinsi DKI Jakarta, 2022-2023. 21 Agustus 2024 [Diakses pada 27 Agustus 2024]. Tersedia di: <https://jakarta.bps.go.id/id/statistics-table/2/OTAwIzl%3D-/metode-baru-umur-harapan-hidup-saat-lahir-uhh-.html>
- [12] Statistik, Badan Pusat. Gini Rasio Kabupaten/Kota di Provinsi Jawa Barat. 5 Maret 2024 [Diakses pada 27 Agustus 2024]. Tersedia di: <https://jabar.bps.go.id/id/statistics-table/2/NDEjMg%3D%3D/gini-rasio-kabupaten-kota.html>
- [13] Statistik, Badan Pusat. Jumlah Penduduk Menurut Kabupaten/Kota di Provinsi Jawa Barat, 2022-2024. 29 Juli 2024 [Diakses pada 27 Agustus 2024]. Tersedia di: <https://bandungkab.bps.go.id/id/statistics-table/2/MjgwIzl=/jumlah-penduduk-menurut-kabupaten-kota-di-provinsi-jawa-barat.html>
- [14] Statistik, Badan Pusat. PDRB per Kapita Atas Dasar Harga Konstan Menurut Kabupaten/Kota Provinsi Jawa Barat, 2020-2022. 11 Juni 2024 [Diakses pada 27 Agustus 2024]. Tersedia di: <https://jabar.bps.go.id/id/statistics-table/2/NzA5Izl=/pdrb-per-kapita-atas-dasar-harga-konstan-menurut-kabupaten-kota-ribu-rupiah.html>
- [15] Statistik, Badan Pusat. Umur Harapan Hidup Saat Lahir (UHH) di Provinsi Jawa Barat, 2022-2023. 21 Agustus 2024 [Diakses pada 27 Agustus 2024]. Tersedia di: <https://jakarta.bps.go.id/id/statistics-table/2/OTAwIzl%3D-/metode-baru-umur-harapan-hidup-saat-lahir-uhh-.html>
- [16] Statistik, Badan Pusat. Tingkat Pengangguran Terbuka Kabupaten/Kota di Provinsi Jawa Barat, 2021-2023. 7 November 2023 [Diakses pada 27 Agustus 2024]. Tersedia di: <https://jabar.bps.go.id/id/statistics-table/2/NzMjMg==/tingkat-pengangguran-terbuka-kabupaten-kota.html>
- [17] Statistik, Badan Pusat, Badan Pusat Statistik Provinsi DKI Jakarta. Jumlah Daya (kWh) Terjual Menurut Tarif dan Cabang di Provinsi DKI Jakarta, 2020-2022. 30 Maret 2023 [Diakses pada 27 Agustus 2024]. Tersedia di: <https://jakarta.bps.go.id/id/statistics-table/2/MTc4Izl%3D/jumlah-daya-kwh-terjual-menurut-tarif-dan-cabang-di-provinsi-dki-jakarta.html>
- [18] Statistik, Badan Pusat. Bauran Energi Terbarukan, 2021-2022. 6 Mei 2024 [Diakses pada 27 Agustus 2024]. Tersedia di: <https://www.bps.go.id/id/statistics-table/2/MTgyNCMy/bauran-energi-terbarukan.html>
- [19] Kehutanan, Kementerian Lingkungan Hidup dan, Direktorat Penanganan Sampah, Direktorat Jenderal Pengelolaan Sampah, Limbah dan B3. Ruang Terbuka Hijau Tahun 2022. 17 Desember 2024 [Diakses pada 4 September 2024]. Tersedia di: <https://sipsn.menlhk.go.id/sipsn/public/rth>
- [20] Statistik, Badan Pusat. DKI Jakarta Dalam Angka, Kepadatan Penduduk Menurut Kabupaten/Kota di DKI Jakarta (jiwa/km). Jakarta: Badan Pusat Statistik Provinsi DKI Jakarta; 2023
- [21] Statistik, Badan Pusat. Kepadatan Penduduk Menurut Kabupaten/Kota di Provinsi Jawa Barat (jiwa/km). 17 Mei 2023 [Diakses pada 5 September 2023]. Tersedia di: <https://jabar.bps.go.id/id/statistics-table/2/MjQ1Izl=/kepadatan-penduduk-menurut-kabupaten-kota.html>
- [22] Jakarta, Transportasi PT. Laporan Tahunan PT Transportasi Jakarta Tahun 2022. Jakarta: PT Transportasi Jakarta; 2022
- [23] Jakarta, Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Provinsi. Persentase Perjalanan Penduduk Menggunakan Moda Transportasi Publik. 21 Juni 2024. Tersedia di: <https://satadata.jakarta.go.id/open-data/detail/persentase-perjalanan-penduduk-menggunakan-modap-transportasi-publik>
- [24] Policy, Institute for Transportation and Development (ITDP). Catatan Teknis Keberlanjutan Jalur Sepeda Jakarta. Jakarta: ITDP Indonesia; 2023
- [25] Kehutanan, Kementerian Lingkungan Hidup dan, Direktorat Penanganan Sampah, Direktorat Jenderal Pengelolaan Sampah, Limbah dan B3. Timbulan Sampah Tahun 2022. 17 Desember 2024 [Diakses pada 9 September 2024]. Tersedia di: <https://sipsn.menlhk.go.id/sipsn/public/data/timbulan>
- [26] Indonesia. Peraturan Daerah DKI Jakarta Nomor 3 Tahun 2013 tentang Pengelolaan Sampah. Lembaran Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Tahun 2013 Nomor 401. Jakarta: Pemerintah Daerah DKI Jakarta; 2013
- [27] Indonesia. Peraturan Gubernur Nomor 108 Tahun 2019 tentang Kebijakan dan Strategi Daerah Provinsi DKI Jakarta dalam Pengelolaan Sampah Rumah Tangga dan Sampah Sejenis Sampah Rumah Tangga. Sekretariat Daerah Provinsi DKI Jakarta. Jakarta: Pemerintah Daerah DKI Jakarta; 2019
- [28] Indonesia. Peraturan Menteri Lingkungan Hidup Dan Kehutanan Republik Indonesia Nomor P.14/Menlhk/Setjen/Kum.1/7/2020 Tentang Indeks Standar Pencemar Udara. Direktorat Jenderal Peraturan Perundang-Undangan Kementerian Hukum Dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia. Jakarta: Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan; 2020
- [29] Indonesia. Rachmayati, Dina. Kajian pengukuran performa kota hijau kota metropolitan di Pulau Jawa (studi kasus: Jabodetabek, Kedungsepur, dan Gerbangkertasusila). REGION: Jurnal Pembangunan Wilayah dan Perencanaan Partisipatif, Vol. 20(1) 2025, 233-267

Media Informasi Keterpaduan Infrastruktur Wilayah

Kami hadirkan sebagai bentuk apresiasi atas kerja keras dan dedikasi keseluruhan insan BPIW

Buletin Sinergi Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah



Baca Sinergi Edisi Lainnya

Dengan scan barcode di bawah atau klik link <https://bpiw.pu.go.id/buletin>



SINERGI Edisi 64





Kawasan Pertanian Daerah Irigasi Kerekeh Kabupaten Sumbawa

Strategi Perkotaan Berkelanjutan dan Ketahanan Pangan di Provinsi NTB

Oleh

Aziz Harunur Rasyid, S.T

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





Sumber: antaranews.com

A. Perkotaan dan Ketahanan pangan dalam konteks pembangunan berkelanjutan.

Pangan termasuk ke dalam kebutuhan dasar manusia selain sandang dan papan serta merupakan bagian dari hak asasi manusia. Maka penyediaan pangan menjadi sangat krusial dalam konteks pembangunan suatu wilayah. Dalam Undang - Undang No. 18 tahun 2012 tentang Pangan, penyelenggaraan pangan dilakukan untuk memenuhi kebutuhan dasar manusia yang memberikan manfaat secara adil, merata, dan berkelanjutan berdasarkan kedaulatan pangan, kemandirian pangan dan ketahanan

pangan. Ketahanan Pangan sendiri menurut Undang-Undang Pangan yaitu kondisi terpenuhinya pangan bagi negara sampai dengan perseorangan, yang tercermin dari tersedianya pangan yang cukup, baik jumlah maupun mutunya, aman, beragam, bergizi, merata, dan terjangkau serta tidak bertentangan dengan agama, keyakinan, dan budaya masyarakat, untuk dapat hidup sehat, aktif, dan produktif secara berkelanjutan.

Isu ketahanan pangan tidak hanya menjadi isu di Indonesia, namun sudah menjadi perhatian global. Hal ini tertuang dalam *Sustainable Development Goals* (SDGs) tujuan dua

yaitu "Menghilangkan Kelaparan, Mencapai Ketahanan Pangan dan Gizi yang Baik, serta Meningkatkan Pertanian Berkelanjutan". Dari perspektif makro pengembangan wilayah, ketahanan pangan dapat diasumsikan dengan kawasan pertanian yang didukung dengan sistem *hub and spoke* yang hierarkis terkait dengan sistem pertanian dari hulu hingga hilir. Kawasan produksi dan distribusi merupakan satu kesatuan yang tidak terpisahkan dan saling mempengaruhi, dalam hal ini kawasan perkotaan merupakan kawasan distribusi yang potensial mendukung kawasan pertanian.

2. TANPA KELAPARAN

Menghilangkan Kelaparan, Mencapai Ketahanan Pangan dan Gizi yang Baik, serta Meningkatkan Pertanian Berkelanjutan

1. Akses universal terhadap makanan yang aman dan bergizi
2. Mengakhiri segala bentuk malnutrisi
3. Peningkatan produktivitas dan pendapatan produsen makanan skala kecil
4. Produksi pangan berkelanjutan dan praktik pertanian tangguh
5. Menjaga keragaman genetik dalam produksi pangan

11. KOTA DAN PEMUKIMAN YANG BERKELANJUTAN

Menjadikan Kota dan Permukiman Inklusif, Aman, Tangguh dan Berkelanjutan

1. Perumahan dan Pemukiman Layak
2. Transportasi Berkelanjutan
3. Urbanisasi yang Inklusif dan Berkelanjutan
4. Pelestarian Warisan Budaya dan Alam
5. Mengurangi Risiko Bencana
6. Dampak Lingkungan Kota yang Berkelanjutan
7. Ruang Publik yang Aman dan Inklusif
8. Perencanaan Kota yang Inklusif dan Terpadu
9. Pembangunan Berkelanjutan di Daerah Rentan
10. Peningkatan Kapasitas Perkotaan

Target SDGs
poin 2 dan 11

Sumber: diolah dari globalgoals.org

Kawasan perkotaan harus menjadi wadah distribusi komoditas pertanian, baik itu sebagai pasar utama ataupun sebagai “penyalur” ke pasar yang lebih luas dengan dukungan aksesibilitas darat, laut dan udara yang dimiliki. Dalam menjalankan peran penting tersebut, kawasan perkotaan memerlukan dukungan infrastruktur yang inklusif, aman, tangguh dan berkelanjutan, hal ini sesuai dengan tujuan SDGs poin sebelas yaitu “Kota dan Pemukiman yang Berkelanjutan”. Kota dan Pemukiman yang berkelanjutan memiliki beberapa target pembangunan seperti perumahan dan pemukiman layak, urbanisasi yang inklusif dan berkelanjutan, mengurangi risiko bencana serta perencanaan kota yang inklusif dan terpadu. Keterkaitan antara perkotaan dan pertanian khususnya ketahanan pangan memerlukan perencanaan dan implementasi yang perlu memperhatikan aspek keberlanjutan lingkungan, sosial dan ekonomi sehingga masing-masing sektor lebih efektif dan efisien untuk saling mendukung dan meminimalisir potensi *backwash effect* yang bersifat negatif.

B. Dukungan Infrastruktur dalam mendukung pertanian dan perkotaan di Provinsi NTB.

Provinsi Nusa Tenggara Barat (NTB) terdiri atas dua pulau utama, yaitu Pulau Lombok dan Pulau Sumbawa, yang memiliki potensi ekonomi unggulan di sektor pertanian dan pariwisata. Dalam lima tahun terakhir, sektor pertanian menjadi kontributor terbesar terhadap PDRB NTB, dengan rata-rata kontribusi sebesar 22,8% per tahun. Khususnya, subsektor tanaman pangan memberikan sumbangan signifikan, yakni 9,52% terhadap PDRB NTB pada tahun 2021, menjadikannya penyumbang utama PDRB selama satu dekade terakhir.

Dalam Peraturan Presiden Nomor 18 Tahun 2020 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) tahun 2020-2024, pembangunan Provinsi Nusa Tenggara Barat (NTB) difokuskan pada dua koridor utama: pertumbuhan dan pemerataan. Upaya ini diarahkan untuk mendorong diversifikasi industri berbasis pertanian, peternakan, perkebunan, perikanan, dan



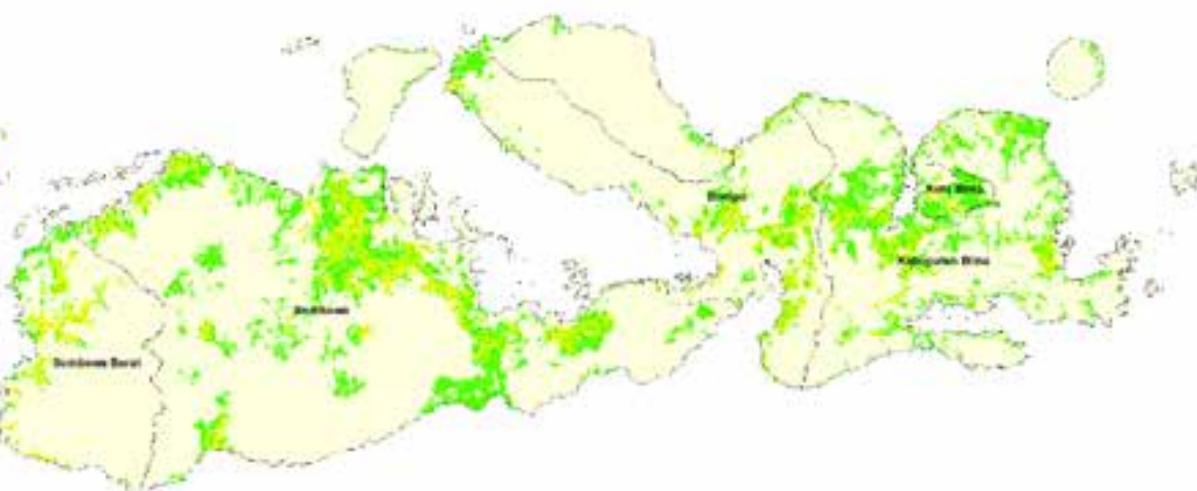
ekowisata, sekaligus mengurangi ketergantungan pada sektor pertambangan. Beberapa *major project* yang telah ditetapkan meliputi: (1) Pengembangan Destinasi Pariwisata Prioritas Lombok; (2) Pemulihan pasca bencana di Pulau Lombok dan sekitarnya; (3) Hilirisasi industri berbasis mineral untuk meningkatkan nilai tambah.

Dari sisi indikator ekonomi dan keuangan, NTB tergolong provinsi dengan tingkat perkembangan sedang. Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) per kapita atas dasar harga konstan tahun 2021 sebesar Rp18,26 juta, termasuk tiga terendah di Indonesia, dengan rata-rata pertumbuhan 1,70% selama periode 2010-2021. Indeks Kapasitas Fiskal Daerah (KFD) NTB pada tahun yang sama berada di kategori rendah, yaitu 0,408. Persentase penduduk miskin mencapai 13,38% atau sekitar 735.768 jiwa, menempatkan NTB di peringkat ke-8 dari 34 provinsi. Dari sisi pendidikan, rata-rata lama sekolah di NTB tercatat sebesar 7,38 pada tahun 2021.

Melihat dari berbagai indikator di atas masih diperlukan upaya perbaikan ekonomi di Provinsi NTB. Salah satu perbaikan ekonomi yang dapat dilakukan yaitu dengan pengembangan sektor unggulan sebagai daya penggerak pertumbuhan ekonomi wilayah. Tanaman pangan sebagai sektor unggulan di NTB tentunya sejalan dengan

konsep ketahanan pangan, hal ini dapat dilihat dari luas panen sebesar 288 ribu hektar dengan produktivitas 53,64 ku/ha dan jumlah produksi sebanyak 1,5 juta ton pada tahun 2023 (BPS NTB, 2024). Distribusi komoditas unggulan di Provinsi NTB terpusat pada outlet masing-masing pulau. Dari Pulau Lombok, pengiriman dilakukan melalui Pelabuhan Lembar menuju Pulau Bali dan Surabaya. Se mentara itu, komoditas dari Pulau Sumbawa dikumpulkan di Pelabuhan Bima untuk didistribusikan ke Makassar dan Flores.

Dukungan infrastruktur fisik maupun non-fisik sangat mempengaruhi perwujudan ketahanan pangan, salah satu Infrastruktur yang berkaitan langsung dengan ketahanan pangan yaitu infrastruktur sumber daya air seperti bendungan, di mana Provinsi NTB memiliki sekitar 14 bendungan besar dengan mayoritas memiliki manfaat irigasi pertanian dan masih terdapat 1 bendungan besar yang masih proses dibangun yaitu Bendungan Meninting di Lombok Barat. Provinsi NTB memiliki dua Wilayah Sungai (WS) yaitu WS Lombok dan WS Sumbawa. Rencana Pengelolaan Sumber Daya Air di kedua WS ini menyatakan rehabilitasi jaringan irigasi diprioritaskan pada Daerah Irrigasi di kawasan lumbung beras provinsi. Terdapat sekitar 501 daerah irigasi (DI) di Provinsi NTB dengan 18



Sumber: Data LBS Provinsi NTB diolah BPIW, 2022

DI merupakan kewenangan pusat, 34 provinsi merupakan kewenangan provinsi dan 449 DI merupakan kewenangan kabupaten/kota.

Lebih lanjut lagi, infrastruktur juga mendukung pencapaian kawasan perkotaan berkelanjutan yang mampu mendukung kawasan pertanian di sekitarnya. Perkotaan di Provinsi NTB semuanya mendukung kawasan *hinterland* di sekitarnya terutama sektor pertanian. Kawasan perkotaan tersebut yaitu PKN Mataram, PKW Praya, PKW Sumbawa Besar, PKW Raba, PKL Gerung, Tanjung, Selong, Taliwang, Dompu, dan Woha. Infrastruktur pendukung kawasan perkotaan tersebut seperti air minum, aksesibilitas darat-laut-udara, air limbah, persampahan, kawasan permukiman dan penyediaan perumahan. Penyediaan infrastruktur perkotaan yang baik secara langsung dan tidak langsung akan mempengaruhi keberhasilan pengembangan pertanian di sekitarnya mengingat perkotaan mempunyai fungsi koleksi dan fungsi distribusi pertanian dari hulu hingga ke hilir.

C. Strategi Mewujudkan Ketahanan Pangan dan Perkotaan Berkelanjutan di NTB

Strategi menuju Provinsi NTB yang memiliki ketahanan pangan mutlak diperlukan agar pembangunan dapat tepat sasaran, tepat fungsi, dan tepat manfaat. Salah satu strategi dalam mengembangkan ketahanan pangan di NTB yaitu dengan analisis faktor internal-eksternal wilayah baik itu di kawasan pertanian itu sendiri maupun dengan kawasan pendukung pertanian dalam hal ini kawasan perkotaan. Infrastruktur memegang peranan penting dalam peningkatan produktivitas di hulu produksi, serta mendorong efektivitas dan efisiensi distribusi hasil pertanian yang pada akhirnya meningkatkan ekonomi wilayah. Mengutip dari Dokumen Rencana Pengembangan Infrastruktur Wilayah (RPIW) Provinsi NTB tahun 2023-2029, terdapat 4 (empat) strategi dalam pengembangan pertanian dan perkotaan di NTB yaitu:

1. Peningkatan produktivitas pertanian untuk mewujudkan



Strategi Pengembangan Pertanian dan Perkotaan Provinsi NTB



Sumber: diolah dari RPIW NTB 2023-2029



Sumber: diolah dari RPIW NTB 2023-2029

- swasembada pangan;
2. Hilirisasi sentra produksi pertanian melalui pengolahan untuk mewujudkan agregasi nilai tambah ekonomi wilayah;
 3. Pemenuhan Standar Pelayanan Minimal (SPM) perkotaan di pusat pelayanan prioritas untuk penguatan pusat-pusat pertumbuhan di wilayah;
 4. Menjamin koneksi simpul koleksi dan distribusi untuk mewujudkan jaringan pemasaran komoditas unggul.

Hubungan keterkaitan antara kawasan pertanian dan perkotaan di Provinsi NTB dapat dilihat lebih jelas lagi dengan melihat studi kasus di Kabupaten Sumbawa tepatnya kawasan pertanian di sekitar Pusat Kegiatan Wilayah (PKW) Sumbawa Besar. Sumbawa Besar memegang peranan penting bagi Provinsi NTB sebagai salah satu lumbung padi dan sebagai salah satu hub utama di Provinsi NTB. Kota ini didukung oleh infrastruktur jalan nasional, bandara dan pelabuhan sehingga menjadi pusat koleksi dan distribusi kawasan sekitarnya terutama komoditas pertanian. PKW ini berfungsi utama sebagai kawasan perkotaan dengan basis pada pertanian di sekitar Kecamatan

Sumbawa, dimana Kecamatan Sumbawa berfungsi utama sebagai perkotaan.

Terdapat dua isu strategis pengembangan kawasan perkotaan mendukung kawasan pertanian di PKW Sumbawa Besar yaitu:

1. Prasarana dasar dan koneksi perkotaan belum optimal mendukung pusat pertumbuhan dan koneksi simpul koleksi serta distribusi. Diperlukan upaya penguatan prasarana dasar mendukung pengembangan perkotaan PKW Sumbawa Besar dan optimisasi koneksi pusat perkotaan dan kawasan hinterland PKW Sumbawa Besar.
2. Infrastruktur pertanian dan jaringan distribusi belum optimal mendukung produktivitas dan hilirisasi pertanian. Tingkat produktivitas belum optimal karena adanya kerusakan infrastruktur pertanian dan belum tuntasnya pembangunan jaringan irigasi serta jaringan distribusi belum optimal karena lokasi sentra produksi pertanian yang tersebar di beberapa lokasi sehingga mempengaruhi koneksi dengan outlet bandara/pelabuhan.

Melihat isu strategis di atas, terdapat beberapa rencana

na aksi yang dapat diusulkan terutama terkait dengan infrastruktur Pekerjaan Umum. Rencana aksi yang disusulkan seperti rehabilitasi jaringan irigasi dan pembangunan prasarana jaringan air baku di Bendungan Beringin Sila dalam rangka mempertahankan Indeks Pertanaman (IP) yang telah mencapai 250% ke atas. Selain dari sisi pertanian, pusat pelayanan perkotaan juga menjadi perhatian, seperti dengan peningkatan sistem pelayanan air minum dan pelayanan persampahan perkotaan terutama di TPST Raberas. Lebih jauh lagi diperlukan penanganan permukiman kumuh terutama kategori barat. Selain itu juga diperlukan infrastruktur pendukung lain seperti infrastruktur pertanian, perdagangan, perhubungan dan peningkatan sumber daya manusia sektor pertanian.

Secara perspektif makro, Kota Sumbawa Besar dapat direncanakan untuk dikembangkan sebagai perkotaan berkelanjutan berbasis pertanian produktif yang didukung simpul logistik skala regional. Kemudian apabila dilihat dari kawasan skala distrik di Kota Sumbawa Besar, terdapat potensi penataan kawasan permukiman, perdagangan, sempadan sungai dan kawasan bersejarah yang berlokasi saling berdekatan yaitu di Kawasan Seketeng dan sekitarnya. Pengembangan dan penataan kawasan ini diharapkan menjadi daya ungkit pertumbuhan perkotaan Sumbawa Besar dan mampu mendukung kawasan pertanian di sekitarnya. (**)

Daftar Pustaka:

1. Indonesia. Undang-Undang Nomor 18 Tahun 2012 tentang Pangan.
2. Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah. Dokumen Rencana Pembangunan Infrastruktur Wilayah (RPIW) Provinsi Nusa Tenggara Barat Tahun 2023-2029.
3. Badan Pusat Statistik Provinsi Nusa Tenggara Barat. Provinsi Nusa Tenggara Barat dalam Angka 2024.
4. www.globalgoals.org



Kawasan Potensial Distrik Seketeng DSK Perkotaan Sumbawa Besar

Sumber: Dokumentasi Puswil II BPIW, 2024

SURVEI PENILAIAN INTEGRITAS (SPI) TAHUN 2025

DI KEMENTERIAN PU

GAMBARAN UMUM SPI

Survei Penilaian Integritas (SPI) mengukur tingkat/risiko korupsi di Instansi, Kementerian, Lembaga, dan Pemerintah Daerah (KLPD). Output yang dihasilkan bukan hanya Indeks, namun juga rekomendasi perbaikan sistem pencegahan korupsi

TUJUAN & DIMENSI

Dimensi SPI 2025



Tujuan SPI

Menyusun rekomendasi peningkatan upaya pencegahan korupsi dengan rencana aksi yang sesuai karakteristik masing-masing Unit Organisasi dan berdasarkan pemetaan empiris

Waktu Pelaksanaan

AGUSTUS - NOVEMBER 2025

RESPONDEŃ SPI

Pegawai (Internal)

- Aparatur Sipil Negara (ASN) yang sudah bekerja dan menjalankan tugas dan fungsi utama Unit Kerja/UPT

Pengguna Layanan (Eksternal)

- Pengguna layanan 1 tahun terakhir antara Juni 2024 s.d Mei 2025

Narasumber Ahli (Eksper)

- Responden Eksper diusulkan oleh masing-masing koordinator Unit Organisasi sesuai kriteria yang telah ditetapkan

Untuk informasi lebih lanjut dapat menghubungi Sekretariat SPI Kementerian PUPR di em ail : jaga.integritas@pu.go.id dan Unit Kepatuhan Intern (UKI) BPIW



Pembukaan Konsultasi Regional Bidang PU 2025

Konreg 2025: Strategi Infrastruktur PU Menuju Ketahanan Pangan, Air, dan Pertumbuhan Inklusif

KEMENTERIAN Pekerjaan Umum (PU) resmi membuka rangkaian kegiatan Konsultasi Regional (Konreg) 2025 dalam rangka perencanaan program dan kegiatan Tahun Anggaran 2026. Diselenggarakan secara *hybrid* dari Auditorium Kementerian PU, kegiatan ini mengusung tema besar: "Pengembangan Infrastruktur Pekerjaan Umum Mendukung Ketahanan Pangan dan Air serta Pertumbuhan Ekonomi Inklusif".

Kegiatan ini menjadi forum penting untuk menyelaraskan program pembangunan infrastruktur PU dengan Prioritas Nasional 2025–2029.



Sumber: Kompu BPIW

PU 608: Strategi Efisiensi dan Transformasi

Menteri Pekerjaan Umum, Dody Hanggodo, dalam arahannya menegaskan bahwa strategi pembangunan infrastruktur PU lima tahun ke depan akan mengacu pada kerangka PU 608—yaitu menekan *Incremental Capital Output Ratio* (ICOR) di bawah 6, mencapai target pengentasan kemiskinan hingga 0%, dan mendorong pertumbuhan ekonomi nasional sebesar 8% per tahun.

Ia memaparkan sejumlah program prioritas, antara lain:

- Dukungan terhadap swasembada pangan, melalui strategi intensifikasi dan ekstensifikasi pertanian.
- Peningkatan konektivitas antar wilayah, dengan pembangunan jalan untuk mendukung kawasan

perkotaan dan industri, termasuk Jalan Paralel Perbatasan Kalimantan dan Trans Papua.

- Perluasan akses air minum dan sanitasi, melalui pengembangan SPAM, pembangunan IPA, serta pengelolaan air limbah dan sampah terpadu berbasis masyarakat.
- Pembangunan sekolah rakyat, sebagai bagian dari pelaksanaan Inpres No. 8 Tahun 2025 untuk penghapusan kemiskinan ekstrem.
- Revitalisasi madrasah dan penyusunan Inpres baru terkait percepatan pembangunan infrastruktur daerah.

“Infrastruktur pendidikan menjadi kunci pengentasan kemiskinan. Ini adalah amanat Presiden, dan salah satunya kami laksanakan melalui

pembangunan sekolah rakyat”, ujar Menteri Dody. Ia juga mendorong BPIW untuk lebih aktif dalam meng-evaluasi konektivitas dan kualitas infrastruktur yang telah dibangun selama ini, termasuk jalan, bendungan, dan irigasi.

Empat Fokus Infrastruktur Nasional dari Kementerian Koordinator Bidang Infrastruktur dan Pembangunan Kewilayahahan

Menteri Koordinator Bidang Infrastruktur dan Pembangunan Kewilayahahan, Agus Harimurti Yudhoyono, yang turut hadir, menyampaikan empat arahan strategis yang perlu menjadi perhatian seluruh pemangku kepentingan:

- Infrastruktur untuk swasembada pangan, energi, dan air, dengan

Saya telah menetapkan target pertumbuhan ekonomi sebesar 8,0 persen.

Marilah berbuat yang terbaik. Perencanaan ini kita laksanakan dengan realisme, dengan hal-hal yang konkret...."

Sumber: Pidato Presiden Prabowo Subianto dalam Musrenbangnas RPJMN Nasional Tahun 2025-2029 (30 Desember 2024)

..... perencanaan dasarnya adalah pengumpulan data yang benar. Perencanaan, sesudah perencanaan mencari awak, mencari orang untuk melaksanakan rencana itu. Rencana terbaik, gagasan terbaik, tanpa awak yang bisa melaksanakan, tidak akan berhasil...."

Sumber: Sambutan Presiden RI dalam Serasahen Ekonomi (8 April 2025)



Sumber: Birkom PU

optimalisasi fungsi bendungan tidak hanya untuk air bersih dan irigasi, tetapi juga sebagai sumber energi terbarukan dan destinasi wisata ekonomi kreatif.

- Infrastruktur untuk peningkatan kualitas hidup masyarakat, seperti pembangunan fasilitas olahraga dan pendidikan.
- Infrastruktur untuk konektivitas dan pertumbuhan ekonomi, melalui tata ruang yang terintegrasi guna menekan biaya logistik dan memperkuat hubungan antar wilayah.
- Infrastruktur untuk ketahanan lingkungan, dengan memperhatikan aspek mitigasi bencana dan adaptasi perubahan iklim dalam setiap pembangunan.

"Saya mengapresiasi kolaborasi yang dibangun Kementerian PU. Infrastruktur yang tepat sasaran dan berdampak langsung akan membawa manfaat besar bagi masyarakat", ujar Agus Harimurti.

Kepala Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW), Bob Arthur Lombogia, menyampaikan bahwa Konreg bertujuan menjamin integrasi antara perencanaan pusat dan daerah. Ini termasuk Rapat Koordinasi Pengembangan Infrastruktur Wilayah (Rakorbangwil), Rapat Koordinasi Teknis Perencanaan Pembangunan (Rakortekrenbang), hingga usulan kegiatan

prioritas baru dari pemerintah provinsi yang sejalan dengan agenda nasional.

"Konreg ini harus memastikan kesiapan pelaksanaan, termasuk kelengkapan *readiness criteria* seperti kesiapan lahan dan komitmen pemerintah daerah, agar konstruksi bisa mulai di tahun 2026," jelas Bob. Ia menambahkan bahwa hasil dari forum ini akan menjadi masukan penting bagi Musrenbangnas 2025, dasar pengusulan pagu indikatif, serta penyusunan Rencana Kerja (Renja) Kementerian PU.

Bob berharap Konreg dapat berperan sebagai forum sinkronisasi program infrastruktur, sekaligus memperkuat kolaborasi antar pihak dalam mewujudkan target Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2025-2029.

Kolaborasi Nasional menuju RPJMN 2025-2029

Kegiatan Konreg 2025 ini dihadiri oleh jajaran pejabat tinggi madya dan pratama Kementerian PU, deputi Kementerian Koordinator, perwakilan

Bappenas, Bappeda, Bapperida, Bappelitbangda, serta para Kepala Balai PU dan Kepala Dinas PU dari seluruh Indonesia. Kehadiran para pemangku kepentingan ini menjadi sinyal kuatnya semangat kolaborasi menuju pembangunan infrastruktur nasional yang terintegrasi, inklusif, dan berkelanjutan. (Fir)

Saya mengapresiasi kolaborasi yang dibangun Kementerian PU. Infrastruktur yang tepat sasaran dan berdampak langsung akan membawa manfaat besar bagi masyarakat

10 KOTA UNTUK PAKET ICP Concept Design dan ICP Wilayah



Merancang Kota Masa Depan: Kolaborasi untuk Perencanaan Terpadu

DALAM upaya menguatkan arah pembangunan perkotaan yang terpadu dan berkelanjutan, Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW) menggelar *Workshop Integrated City Planning Conceptual Design* (ICP-CD) pada Rabu, 15 Mei 2025, di Jakarta. Kegiatan ini bertujuan untuk menjaring berbagai masukan terhadap desain konseptual ICP dari sudut pandang pemerintah daerah, pihak swasta, serta kalangan perancang.

Kepala Pusat Pengembangan Infrastruktur Wilayah Nasional BPIW, Zevi Azzaino, dalam sambutannya menekankan bahwa tantangan pembangunan saat ini tidak lagi semata memenuhi Standar Pelayanan Minimal (SPM), tetapi juga mencakup penyediaan infrastruktur dasar, peningkatan daya saing kota, serta respon terhadap isu-isu pembangunan berkelanjutan dalam konteks global.

Integrated City Planning (ICP) sendiri merupakan salah satu instrumen utama dalam pelaksanaan *National Urban Development Project* (NUDP)—sebuah platform yang didefinisikan untuk mentransformasi wajah perkotaan Indonesia

ke arah yang lebih baik. ICP mencakup proses perencanaan, desain konseptual, hingga pembangunan kawasan permukiman kota secara menyeluruh dan terintegrasi.

Saat ini, ICP tengah dilaksanakan di sepuluh kota sebagai proyek percontohan, yakni: Bukittinggi, Belitung, Purwokerto, Mempawah (Kijing), Samarinda, Gorontalo, Morowali, Weda, Konawe, dan Sorong. Zevi menyampaikan bahwa pada tahun 2025 ini akan disusun desain konseptual dan desain dasar (basic design), yang kemudian akan dilanjutkan dengan desain detail dan proses pembangunan pada tahun 2026 dengan memanfaatkan berbagai sumber pembiayaan.

Ia juga menekankan pentingnya keterlibatan aktif pemerintah daerah dalam keberhasilan program ini. "Kesuksesan program ini tidak lepas dari kontribusi pemerintah daerah, karena mereka yang nantinya akan menjalankan operasional dan pemeliharaan infrastruktur", ujarnya.



Zevi Azzaino ketika membuka acara

Sumber: Kompu BPIW

Ragam Perspektif dari Para Praktisi dan Pakar

Workshop ini menghadirkan tiga narasumber dari berbagai latar belakang yang memberikan wawasan berharga bagi pengembangan kota masa depan.

Imelda, Ketua Tim Inisiatif *Jakarta Asset Management Center* (JAMC), membuka sesi dengan pemaparan tentang strategi optimalisasi aset daerah. JAMC, katanya, berfokus pada pengelolaan dan pemanfaatan Barang Milik Daerah (BMD) untuk meningkatkan Pendapatan Asli Daerah (PAD), termasuk melalui penyewaan properti, kerja sama pemanfaatan lahan, serta lelang titik reklame strategis. Dengan pendekatan profesional berbasis data, JAMC mendukung transformasi Jakarta menuju kota global yang mandiri secara fiskal.

Selanjutnya, Jacob Gatot Surarjo, *Co-Founder M-Bloc Space*, membahas konsep place making dan adaptive reuse—strategi yang menghidupkan kembali kawasan-kawasan terbengkalai melalui pendekatan kreatif dan kolaboratif. Ia mercontohkan transformasi kawasan Battersea di London dan *Shongshan Cultural & Creative Park* di Taipei, yang kini menjadi ruang publik aktif setelah direvitalisasi. Jacob juga berbagi pengalaman membangun M-Bloc Space dengan pendekatan serupa, yakni memanfaatkan aset

yang ada dan memberdayakan komunitas dalam menciptakan ruang kota yang hidup.

Sementara itu, Ferdiansyah Rustam, Direktur Utama PT Integrasi Transit Jakarta, mengangkat isu penting tentang desain kota yang masih lebih banyak mengakomodasi density kendaraan dibanding activity masyarakat. Ia mengkritisi pola pengembangan kota besar yang lebih fokus pada menciptakan lalu lintas daripada ruang aktivitas yang inklusif dan manusiawi, seperti yang tampak dari dominasi pembangunan restoran dan pusat perbelanjaan di ruang perkotaan.

Kolaborasi untuk Masa Depan Kota

Forum ini turut dihadiri oleh perwakilan dari Kementerian Koordinator Bidang Infrastruktur dan Pembangunan Kewilayah, Bappenas, Kementerian Dalam Negeri, Unit Organisasi Kementerian PUPR, serta tim internal dari BPIW. Diharapkan, berbagai masukan dan pandangan dari workshop ini akan memperkaya perumusan desain konseptual ICP dan mendukung pengembangan kota yang terencana, inklusif, serta berkelanjutan. (Fir)





Bagaimana Cara Berkonsultasi Pengembangan Infrastruktur

Visi

Mewujudkan pelayanan informasi publik Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah yang cepat dan tepat.

Misi

1. Menyediakan pelayanan informasi publik secara cepat, mudah dan wajar sesuai dengan petunjuk teknis standar layanan informasi publik.
2. Menyediakan sumber daya manusia dan sarana pelayanan informasi yang memadai.
3. Senantiasa melayani pemohon informasi secara santun, transparan, dan bertanggung jawab.

Maklumat

Pelayanan

Melayani permohonan informasi publik dengan cepat, mudah, dan tanpa biaya sesuai standar pelayanan informasi publik serta ketentuan peraturan perundang-undangan, secara transparan dan bertanggung jawab.

Jam

Operasional Pelayanan

Senin-Kamis: 08.00-15.00 WIB

(istirahat pukul 12.00-13.00)

Jumat: 08.00-16.00 WOB

(Istirahat pukul 11.30-13.00)

1

Pemohon dapat mengajukan permohonan informasi melalui beberapa cara:

- a. Datang langsung ke Bagian Hukum, Kerja Sama, Komunikasi Publik, dan Data dan Teknologi Informasi, Sekretariat BPIW (Gedung G, Lantai 1, Komplek Kementerian PU, Jl. Pattimura, No.20, Kebayoran Baru-Jakarta Selatan)
- b. Menghubungi melalui email hkkompu.bpiw@pu.go.id atau whatsapp ke 0838-0874-7276.
- c. Langsung mengisi form yang ada di website BPIW:
<https://s.id/formkonsultasipengembanganinfrastruktur>



2

Permohonan informasi (konsultasi) diproses dan menunggu penjadwalan sesuai dengan unit kerja yang dituju



3

Pelaksanaan forum konsultasi sesuai dengan jadwal yang telah ditentukan sebelumnya, dan mengisi survei kepuasan masyarakat.



gembangan Infrastruktur Wilayah idang Neraca dan Analisis Statisti

Penghitungan *Incremental Capital Output Ratio* Bidang Pekerjaan Umum

Jakarta, 19 Agustus 2025



Proses Penandatanganan MoU dan PKS antara Kementerian PU dan BPS

Sumber: Kompu BPIW

Kerja Sama Strategis PU–BPS, Targetkan ICOR di Bawah 6

KEMENTERIAN Pekerjaan Umum (PU) melakukan penandatanganan Nota Kesepahaman atau *Memorandum of Understanding* (MoU) dengan Badan Pusat Statistik (BPS) terkait dengan pemanfaatan data statistik dalam mendukung strategi pembangunan infrastruktur nasional yang diselenggarakan di Aula Pendopo, Kementerian PU, Selasa, 19 Agustus 2025.

Kesepakatan ini merupakan pembaruan atas kerja sama yang sudah terjalin sejak 2017, dengan fokus pada penghitungan *Incremental Capital Output Ratio* (ICOR) bidang PU. ICOR merupakan indikator penting dalam mengukur efektivitas dan efisiensi investasi infrastruktur terhadap pertumbuhan ekonomi nasional.

“Kerja sama ini menjadi kebutuhan strategis agar pembangunan infrastruktur dapat didukung dengan data statistik yang akurat, terkini, dan dapat diandalan,” ujar Kepala BPIW, Bob Arthur Lombogia.

Selain itu, kerja sama ini juga diarahkan untuk membangun ekosistem data terintegrasi yang mendukung perencanaan serta pengambilan keputusan pembangunan.

“Kami berharap kerja sama ini tidak hanya meningkatkan kualitas data, tetapi juga memperkuat sinergi antara Kementerian PU dan BPS dalam mendukung RPJMN 2025–2029. Dengan data yang lebih baik, keputusan pembangunan akan lebih tepat saran,” tambah Bob.

Pada kesempatan yang sama, Kepala BPS, Amalia Adininggar Widyasanti, menegaskan bahwa kolaborasi ini sangat penting dalam memperkuat fondasi pembangunan ekonomi.

"Kementerian PU adalah mitra strategis BPS dalam menyediakan data sektor konstruksi yang berkualitas, andal, dan mutakhir. Data ini sangat krusial untuk menghitung indikator makroekonomi, menilai efisiensi investasi melalui ICOR, serta merumuskan kebijakan pembangunan yang lebih tepat sasaran," ujar Amalia.

Untuk penghitungan ICOR bidang PU ini, ditambahkan bahwa BPS berkomitmen menyediakan data dan analisis statistik yang kredibel, konsisten, dan terstandar internasional.

Sementara itu, Menteri PU Dody Hanggodo menyampaikan, ICOR yang diperkenalkan Prof. Soemitro Djojohadikusumo telah lama digunakan Indonesia untuk menilai efisiensi pembangunan dan pertumbuhan ekonomi. Kementerian PU sejak akhir 2024 membahas penerapan ICOR secara sistematis dan kini menetapkannya sebagai sasaran utama lima tahun ke depan melalui visi PU608.

"PU608 yakni ICOR di bawah 6, kemiskinan mendekati 0 persen, dan pertumbuhan ekonomi di atas 8 persen, sejalan dengan Asta Cita sesuai dengan arahan Presiden Prabowo Subianto. Komitmen ini juga diperkuat dalam rapat kabinet dua minggu lalu, ketika Menteri Keuangan menegaskan penurunan ICOR sebagai indikator kinerja yang dipantau berkala," jelas Dody.

Dody menambahkan kerja sama ini adalah langkah konkret untuk mengukur efektivitas setiap program pembangunan. Dia berharap dengan dukungan data dan analisis BPS, Kementerian PU dapat memastikan sektor infrastruktur memberi dampak nyata bagi pertumbuhan.

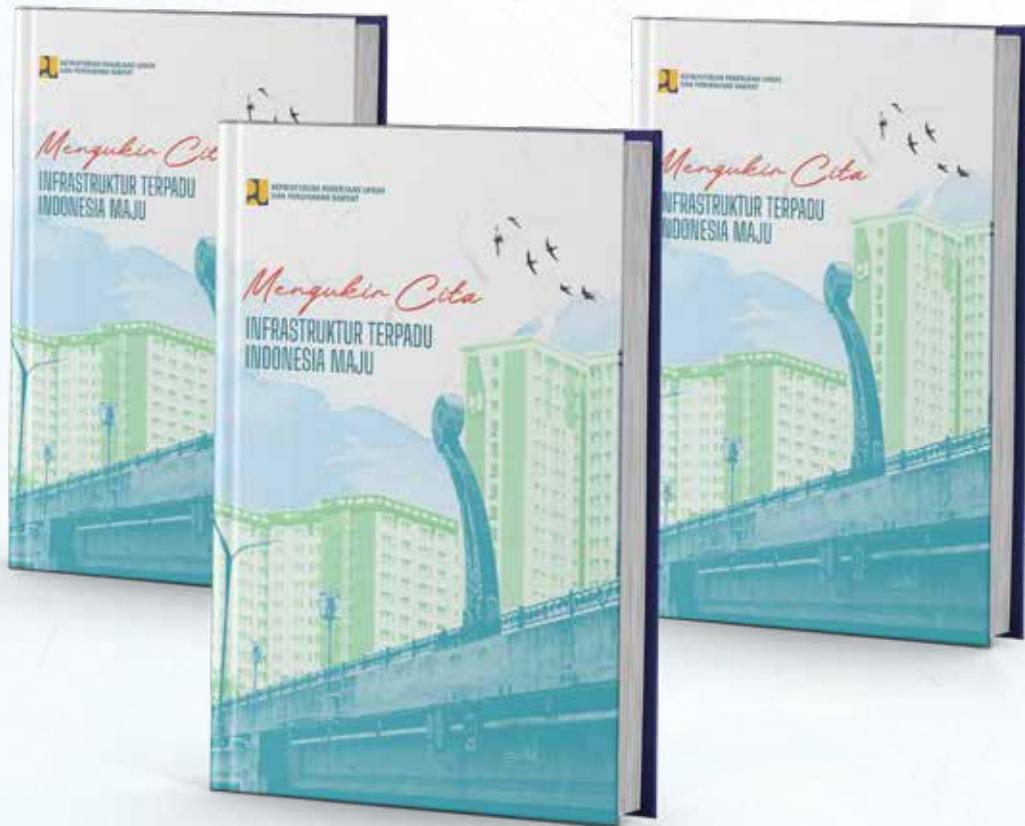
"Harapan kami, pada 2025 ekonomi bisa tumbuh di atas 5,5 persen. Kami akan mengarahkan setiap kebijakan untuk menurunkan ICOR agar pembangunan kian efisien dan berkualitas," ujar Menteri Dody.

Kerja sama strategis dengan BPS ini diharapkan mampu memperkuat pengambilan kebijakan berbasis data sehingga pembangunan infrastruktur tidak hanya efisien, tetapi juga memberikan manfaat langsung bagi masyarakat luas. (Zim/Tiara)



Jajaran BPIW dan BPS Menghadiri Penandatangan MoU dan PKS, Pendopo Kementerian PU

Sumber: Kompu BPIW



Mengukir Cita Infrastruktur Terpadu untuk Indonesia Maju

Judul Buku : *Mengukir Cita Infrastruktur Terpadu Indonesia Maju*

Penulis : *Tim BPIW*

ISBN : *9789798230851*

BUKU ini memberikan narasi terhadap 14 karya pembangunan infrastruktur Kementerian PU. Hal ini diharapkan dapat mendorong pengembangan wilayah di berbagai daerah, serta mempertegas kehadiran Negara untuk mewujudkan Sila Kelima Pancasila, yakni Keadilan Sosial bagi Seluruh Rakyat Indonesia.

Pada Bab 1 Membangun Pusat Peradaban Baru di Bumi Nusantara menandai sejarah baru pembangunan Ibu Kota Negara (IKN) Nusantara di Kalimantan Timur. Dengan konsep Nagara Rimba Nusa, kita akan melihat bagaimana mewujudkan gagasan menjadi karya nyata untuk meraih mimpi di Hari Proklamasi. Bab 2 Mewujudkan Ketahanan Air, Pangan, dan Energi melalui strategi akselerasi pembangunan bendungan di berbagai wilayah Tanah Air secara masif.

Bab 3 Dari Hulu ke Hilir Merajut Solusi Pengendalian Banjir yang Layak merupakan upaya serius pemerintah dalam membebaskan Jakarta dari banjir serta meredam banjir dan rob di Pantura Jawa. Bab 4 Bentang Mahakarya Menyambungkan Keterhubungan dimulai dari membangun peradaban kota sungai, menyalurkan keamanan dan keandalan jembatan, dibuktikan dengan mahakarya monumental.

Bab 5 Merajut Konektivitas Tanpa Batas di Jalan Perbatasan merupakan upaya membangun nasionalisme yang bersemi di garis batas sekaligus kewibawaan di jalan perbatasan. Bab 6 Konektivitas Pesisir Selatan Jawa, Katalis Pertumbuhan Wilayah merupakan upaya mencari inisiatif jalur alternatif, memetik manfaat Jalur Pansela, sambil menikmati sihir Pansela.

Bab 7 Mengubah Wajah Wisata Menjadi Destinasi Dunia melalui pengembangan kawasan pariwisata super prioritas Danau Toba, Sumatera Utara; Borobudur, Jawa Tengah; Lombok-Mandalika, Nusa Tenggara Barat; Labuan Bajo, Nusa Tenggara Timur; Pantai-Likupang, Sulawesi Utara. Bab 8 Menjadi Tuan Rumah yang Ramah merupakan suatu kehormatan Indonesia sukses menghelat Asian Games 2018 (*Energy of Asia*), KTT G20 (*Recover Together, Recover Stronger*), dan KTT ASEAN (ASEAN Matters: *Epicentrum of Growth*).

Bab 9 Merajut Konektivitas Bebas Hambatan Demi Kemudahan Aksesibilitas Nasional bertujuan memastikan konektivitas bebas hambatan, membangun jalan yang menyejahterakan rakyat mewujudkan kemampuan konektivitas. Bab 10 Mengalirkan Keberkahan Air melalui SPAM Regional merupakan upaya menjaga air dan menyediakan akses air antar-wilayah secara berkelanjutan.

Bab 11 Menghidupkan Pusat Ekonomi Kerakyatan memperlihatkan kedekatan presiden dengan

pasar rakyat sebagai cermin ekonomi kerakyatan melalui upaya revitalisasi pasar rakyat dan membangun infrastruktur pasar yang berkelanjutan. Bab 12 Menghidupkan Teras Batas Negeri sebagai ikhtiar mewujudkan Sila Kelima Pancasila dalam mengelola wilayah perbatasan dan menghidupkan beranda negeri.

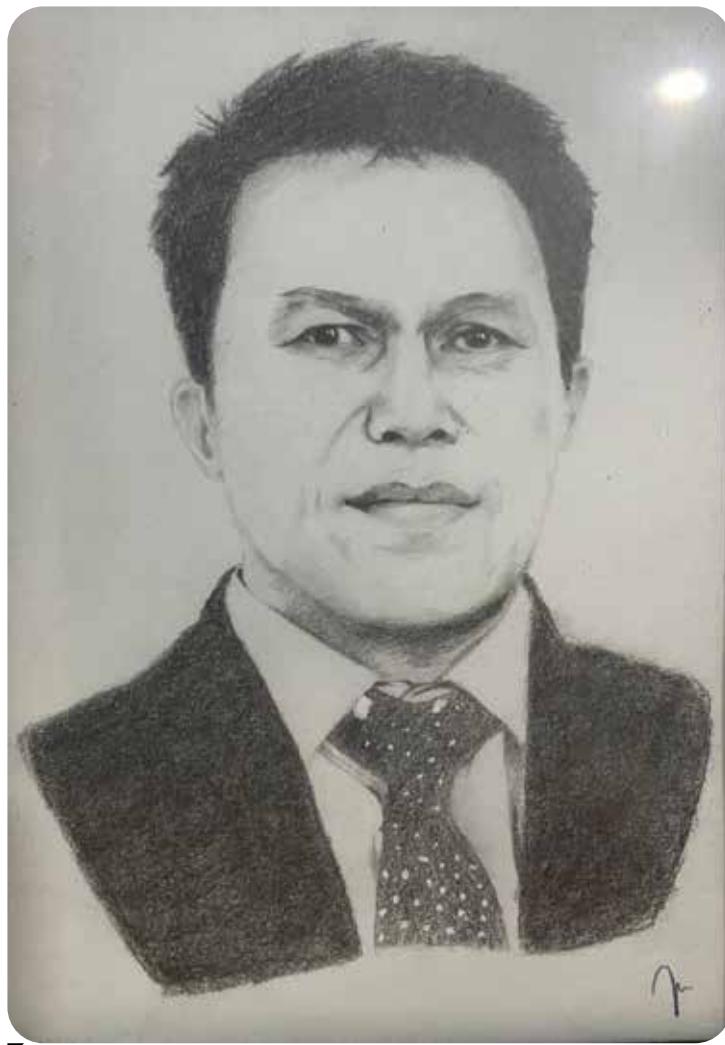
Bab 13 Menapakkan Kehidupan Baru di Uma La yang merupakan upaya mewujudkan asa memiliki papan/rumah/uma, di mana Negara hadir membangun rusun yang cerdas untuk warga. Bab 14 Menjatidirikan Bangsa yang Tangguh merupakan upaya membangun kesadaran kebencanaan dengan mengembangkan wilayah tangguh bencana dan membangun kembali dengan lebih baik pascabencana.

Buku ini menerjemahkan sebuah upaya selama 10 tahun terakhir, bahwa pembangunan infrastruktur dimaksudkan untuk meningkatkan produktivitas rakyat dan mewujudkan kemandirian ekonomi nasional. Pembangunan infrastruktur bukan hanya pembangunan fisik untuk pengembangan wilayah tetapi kegiatan pembangunan yang efektif untuk penciptaan lapangan kerja, pemerataan pembangunan, dan mengurangi kemiskinan. Gagasan infrastruktur yang terpadu dan *holistic* ini adalah sebuah upaya dan harapan untuk mengukir cita-cita menuju Indonesia yang Maju.

(Mutri Batul Aini)



Bob Arthur Lombogia: Ketika Kesederhanaan dan Keterbatasan Membentuk Karakter yang Inovatif



Karya Realis Dari Anak Bob Arthur Lombogia

TIDAK banyak orang yang tahu bahwa di balik sosok pejabat dengan jabatan tinggi, sering tersimpan cerita masa kecil yang penuh perjuangan. Begitu pula dengan Bob Arthur Lombogia, Kepala BPIW Kementerian PU saat ini.

Beliau mengawali pendidikan SD, SMP, dan SMA di Kota Tomohon, kemudian menyelesaikan pendidikan tinggi di Fakultas Teknik Sipil, Universitas Sam Ratulangi Manado pada tahun 1991. Berbekal pendidikan tersebut, beliau mengawali karier di Dinas Pekerjaan Umum Provinsi Sulawesi Utara pada tahun 1992. Sembari bekerja, beliau kemudian melanjutkan ke jenjang pendidikan yang lebih tinggi di Program Pasca-



sarjana Universitas Sam Ratulangi Manado, Jurusan Ilmu Perencanaan Pembangunan Wilayah dan rampong pada tahun 1998.

Perjalanan karier beliau diawali dengan menjadi pegawai honorer pada Dinas Pekerjaan Umum Provinsi Sulawesi Utara di tahun 1992 dan selanjutnya diangkat menjadi Pegawai Negeri Sipil di tahun 1997. Berbagai jabatan yang pernah diamanahkan kepada beliau adalah sebagai Asisten Pemimpin Proyek, Kepala Seksi, Pemimpin Bagian Proyek, Pemimpin Proyek hingga menjadi Kepala Balai Wilayah Sungai di Manado.

Pada tahun 2015, beliau melanjutkan karier sebagai Kepala Subdirektorat di Direktorat Jenderal Sumber Daya Air, Kepala Balai Besar

Wilayah Sungai Cimanuk Cisanggarung di kota Cirebon tahun 2017-2018. Selanjutnya, beliau ditugaskan sebagai Kepala Balai Besar Wilayah Sungai Citarum di Bandung, pada tahun 2018 hingga 2020. Kemudian di bulan Juni 2020, beliau ditugaskan sebagai Direktur Sungai dan Pantai, Direktorat Jenderal Sumber Daya Air. Karier beliau mencapai puncaknya saat diamanahkan sebagai Direktur Jenderal Sumber Daya Air di tahun 2023-2025, hingga saat ini dipercayaan sebagai Kepala Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah.

Saat ini Beliau sedang menjabat sebagai Ketua Umum Himpunan Ahli Teknik Hidrolik (HATHI), sebuah asosiasi profesi di bidang sumber daya air.

Dari seorang anak desa yang hidup sederhana, kisah hidupnya bercerita tentang ketekunan, keberanian, kemandirian, dan keyakinan bahwa mimpi setinggi apa pun bisa diraih jika dijalani dengan kerja keras serta hati yang tulus.

Yuk kita simak ulasan sosok inspiratif edisi kali ini.

Jalan Menuju Insinyur dan ASN

Bob Arthur Lombogia, Kepala BPIW, adalah putra daerah asal Sulawesi Utara tepatnya berasal dari Kota Tomohon. Masa kecil beliau penuh cita-cita besar. Awalnya ia ingin mengikuti jejak sang ayah sebagai seorang Tentara Nasional Indonesia. Namun, hal itu tidak terwujud, karena setelah menyelesaikan pendidikan SMA lebih tertarik untuk menjadi seorang insinyur teknik sipil, karena baginya sosok insinyur adalah sosok yang gagah saat menggunakan helm dengan menggenggam gulungan gambar proyek di lapangan.



Bob Arthur Ketika Bercita-cita Menggunakan Helm Proyek, 1982

Kunjungan Kerja Bob Arthur Lombogia ke Bendungan Pamukulu, Sulawesi Selatan

Sumber: Kompu BPIW

Pilihan itu membawanya menempuh pendidikan di Jurusan Teknik Sipil Universitas Sam Ratulangi. Dengan semangat dan kerja keras, beliau berhasil menyelesaikan studinya dalam waktu 5,5 tahun mendahului teman-teman seangkatananya. Hal ini, merupakan prestasi yang tergolong cepat pada masanya, mengingat banyak mahasiswa teknik sipil butuh waktu hingga delapan tahun bahkan lebih untuk menyelesaikan pendidikan tersebut. Setelah menyelesaikan pendidikan tersebut, ia bekerja di Dinas Pekerjaan Umum Provinsi Sulawesi Utara.



► Menghadiri Penutupan Bela Negara PUSDIKKAV Padalarang 2024



► Mendampingi kunjungan kerja Komisi V ke Kalimantan Barat



► Penjelasan Pembangunan Tanggul Pantai Tanjung Lesung ke Komisi V DPR RI

Masa Kecil yang Membentuk Jati Diri

Bob Arthur Lombogia sejak kecil dikenal cerdas dan berjiwa pemimpin. Hampir setiap jenjang pendidikan ia jalani dengan posisi sebagai ketua kelas. Bahkan di bangku SMA, ia dipercaya menjadi Ketua Majelis Permusyawaratan Kelas (MPK), se macam "DPR"-nya siswa pada masa itu. Jiwa kepemimpinan memang sudah melekat sejak dulu.

Meski diamanahkan sebagai pemimpin, namun jiwa rendah hati dan tetap pada prinsip untuk menjalankan tugas dengan baik dan benar sebagai prioritas utama. Selama berkarier, beliau tidak pernah berpikir



► Supervisi pembangunan sdetan Ciliwung, Jakarta 2023



Kenangan wisuda S1 bersama Ibu tercinta, Manado 1991



Foto kenangan bersama almarhum ayah tercinta, Tomohon 1991



Foto Kenangan Wisuda S2, Manado 1998

untuk sebuah jabatan, karena baginya jabatan adalah sebuah kepercayaan yang diberikan oleh pimpinan. Ada prinsip yang beliau pegang sejak awal meniti karier, yang merupakan pesan seorang senior yaitu "Kalau kamu mau kuasai pekerjaanmu, maka kuasailah peraturan-peraturannya".

Sejak awal masuk PU, ia selalu membiasakan diri untuk mempelajari setiap ada regulasi baru dan mencari dasar aturan apabila ada permasalahan yang dihadapi dalam rangka pengambilan keputusan. Beliau berkeyakinan bahwa memahami aturan adalah kunci untuk bekerja dengan benar. Kebiasaan itu terbawa hingga kini, membuatnya semakin matang dalam menapaki perjalanan karier. Oleh karena itu, beliau selalu berpesan kepada semua jajarannya agar tidak bekerja berdasarkan "ilmu warisan", dalam artian kebiasaan yang dilaksanakan dalam tugas namun tidak sesuai dengan aturan, melainkan baca aturannya agar mendapatkan pedoman bekerja yang benar.

Kedisiplinan itu sesungguhnya berakar dari masa kecilnya. Beliau

adalah anak seorang TNI pejuang kemerdekaan Republik Indonesia yang hidup sederhana. Setelah pensiun, sang ayah tinggal di Tomohon bersama keluarga dan melanjutkan kehidupan dengan aktivitas bertani untuk menambah penghasilan keluarga.

Sejak kecil, Bob sudah terbiasa dengan kreativitas untuk memenuhi



Foto Saat Mengajar Teman-teman Sekelas 3 SMA, Mengantikan Guru yang Sedang Sakit, Tomohon 1985

keinginannya sebagai seorang anak kecil karena keterbatasan keuangan keluarga yang tanpa ia sadari hal tersebut merupakan sebuah inovasi yang terbangun di dalam dirinya dan membawa manfaat di masa depan. Sebagai contoh apabila sepatu sekolahnya rusak ia jahit sendiri. Hal ini ia pelajari dari seorang tukang jahit sepatu ketika beliau sedang memperbaiki sepatunya kepada tukang jahit tersebut.

Selama bersekolah, beliau hanya mendapatkan uang transport dan tidak ada uang jajan sehingga sejak kecil ia sudah terbiasa mencari cara agar bisa beradaptasi dengan kondisi saat itu.

Untuk memenuhi keinginannya, sejak SD beliau sudah berusaha mencari uang dengan cara mencari rumput untuk dijual menjadi pakan kuda yang dibeli oleh para kusir bendi. Rumput tersebut ia jual pada malam hari, sambil belajar di bawah Cahaya obor sembari menunggu kusir bendi datang. Melihat kondisi tersebut, para kusir bendi tersentuh hatinya untuk membeli rumput tersebut. Selain berjualan rumput, pada masa lalu ia dan teman-temannya kerap di



Saat menghadiri Asia Water Council, Korea 2023

minta untuk membantu panen padi tetangganya dengan upah Rp200 per hari. Tidak hanya itu, beliau juga sejak SD sudah pandai membuat layangan yang kemudian ia jual kepada teman-temannya. Dari hasil tersebut, sebagian uang ia gunakan untuk jajan, sebagian lagi ia berikan kepada sang ibu. Hebatnya, di tengah semua kesibukan itu ia tetap konsisten meraih peringkat pertama di sekolah.

Tak berhenti di situ, kemampuan menjahit yang ia pelajari sejak SD pun ia kembangkan. Saat SMP, ia membuat tas sederhana yang kala itu sedang tren—dan ternyata laku terjual kepada teman-temannya. Hidupnya sederhana, penuh perjuangan. Jarak sekolah 4 kilometer ia tempuh dengan berjalan kaki, meski sesekali teman-teman yang naik bendi menanyakan mengapa berjalan kaki. Uang yang diberikan ayahnya selalu ia simpan untuk membeli buku, bahkan setiap kali ke sekolah beliau membawa kantong plastik untuk melindungi buku-buku apabila hujan. Sejak kecil ia juga sudah terbiasa mencuci dan menyentrika pakaianya sendiri. Semua pengalaman itu menempa beliau menjadi pribadi tangguh, mandiri, inovatif, dan rendah hati hingga kini.

Prinsip dan Karakter dalam Bekerja

Seiring perjalanan kariernya, Bob Arthur Lombogia dikenal sebagai sosok yang kuat dalam karakter. Ia tegas pada hal-hal yang tidak sesuai dengan prinsip, terutama soal aturan. Penguasaan regulasi menjadi pegangan utama dalam menjalankan tugas, dan itu pula yang ia ajarkan kepada jajaran pegawai BPIW: apa pun yang dikerjakan, selalu kembali membaca aturan. Prinsip sederhana tapi kokoh ini membuatnya dihormati, sekaligus memberi arah yang

jelas bagi organisasi yang ia pimpin.

Dalam pengalamannya memimpin, baik saat menjabat sebagai Direktur Jenderal Sumber Daya Air maupun kini di BPIW, beliau memegang satu pandangan: manajemen pada dasarnya sama namun tantangannya adalah bagaimana menggerakkan tim dengan prinsip bekerja bersama-sama, bukan sama-sama bekerja. Di mata beliau, kekompakan menjadi kunci keberhasilan sebuah organisasi. Selain itu, inovasi dan integritas juga tidak kalah penting dalam menghadapi tantangan dan dinamika yang dihadapi. Menurut beliau, untuk menghadapi tantangan

tersebut, perlu beradaptasi dengan sebuah inovasi agar tidak terjebak dalam pola *business as usual*.

Salah satu gagasan yang ia dorong di BPIW adalah menyusun konsep Pembangunan Perkotaan Berkelanjutan, dalam pengertian kota yang bertransformasi dengan meletakkan fondasi pengembangan wilayah, empat pilar pengembangan wilayah (infrastruktur, modal/capital, institusi, dan partisipasi masyarakat), delapan indikator transformasi kota, dan tujuan akhir transformasi kota yaitu kota masa depan yang menjadi pusat pertumbuhan ekonomi berbasis potensi wilayah, inovasi, dan berkelanjutan, dengan masyarakat yang adaptif dan produktif serta lingkungan yang lestari.

Bagi beliau, menjadi pemimpin bukan sekadar menduduki posisi atau memberi perintah. "Pemimpin itu adalah guru bagi jajarannya", begitu ia menekankan. Seorang pemimpin harus memberi contoh, banyak belajar, dan kemudian mengajarkan ilmu kepada anak buahnya, dan bukan untuk diri sendiri. Dengan wawasan yang luas, seorang pemimpin bisa menjadi tempat bertanya, tempat



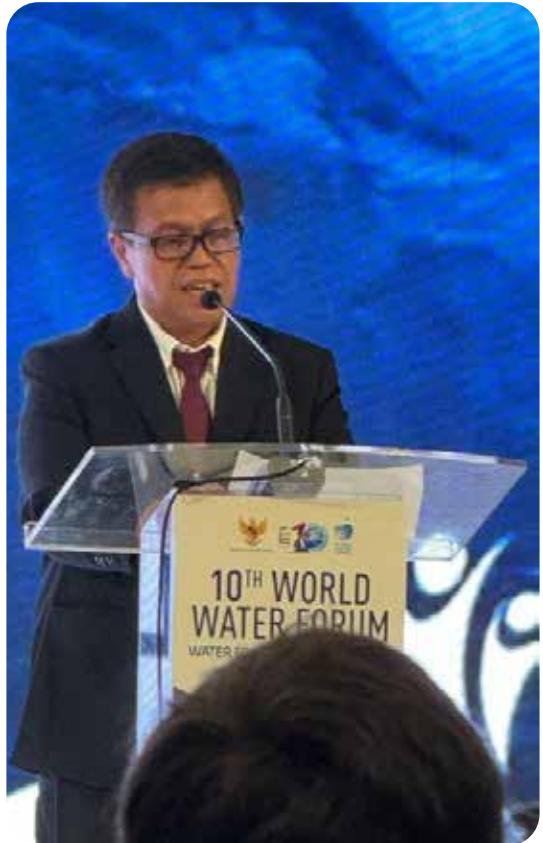
Saat menghadiri Joint Steering Committee, Belanda Juli 2022

konsultasi, sekaligus sumber inspirasi bagi timnya. Itulah mengapa ia selalu menempatkan dirinya untuk terus belajar, agar bisa tumbuh bersama orang-orang yang ia pimpin.

Untuk menciptakan suasana kerja yang hangat, kedekatan dengan tim menjadi salah satu prinsip beliau. Beliau percaya suasana kerja yang hangat lahir dari interaksi yang cair, dari obrolan ringan hingga canda tawa di sela kesibukan. Dengan cara itu, beliau berhasil membangun tim yang solid, bekerja dengan hati, dan bergerak menuju tujuan yang sama. Pesan Bapak Menteri PU yaitu “insan Kementerian PU setiap detik menghadirkan Tuhan di hatinya” juga menjadi pedoman yang beliau pegang dalam pelaksanaan tugas sehari-hari.

Terakhir dan tidak kalah pentingnya dalam perjalanan karier seorang Bob Arthur Lombogia, adalah dukungan orang tua, istri, anak-anak yang baik serta keluarga tercinta.

Peran seorang istri dalam menunjang keberhasilan karier seorang suami adalah sangat penting. Keberhasilan seorang suami tidak berdiri sendiri. Ada peran besar seorang istri di baliknya. Istri bukan sekadar pendamping, melainkan tempat berbagi cerita, baik suka maupun duka, dan sumber semangat di kala tantangan datang. Dukungan doa dan kepercayaan seorang istri menjadi fondasi yang menguatkan keteguhan langkah hingga sampai di titik ini. Baginya, pemimpin yang tangguh di kantor lahir dari rumah yang penuh ketenangan, kebahagiaan, dan keluarga adalah energi yang sejati untuk melangkah lebih jauh. (MBA)



Menyampaikan Speech Pada Satu Event The 10th World Water Forum Bali, Mei 2024



“Sukses bukan milik orang yang beruntung, melainkan bagi orang yang tidak berhenti menyerah”

-Jack Ma-

Kepala BPIW di Meja Kerja

Sumber: Kompu BPIW

BIDIK LENSA



BNPP Kunjungi BPIW Bahas Pengembangan Kawasan Perbatasan Simantipal

Sekretaris Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW), Riska Rahmadia, menerima kunjungan Deputi Penataan Ruang Kawasan Perbatasan (PRKP), Badan Nasional Pengelola Perbatasan (BNPP) di kantor BPIW.

Pertemuan ini menjadi forum koordinasi lintas sektor dalam rangka percepatan tindak lanjut rencana aksi pengembangan kawasan Segmen Sungai Simantipal, Kabupaten Nunukan, Kalimantan Utara. Kawasan ini sebelumnya berstatus *Outstanding Boundary Problem* (OBP) dan kini telah resmi menjadi bagian dari Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI).

BPIW Lantik Empat Pejabat Pengawas Perkuat Formasi Organisasi

Kepala Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW), Bob Arthur Lombogia, resmi melantik 4 Pejabat Pengawas di lingkungan BPIW.

Pelantikan ini dilaksanakan berdasarkan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 1 Tahun 2024 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Pekerjaan Umum. Selain sebagai tindak lanjut regulasi, pelantikan ini juga dimaknai sebagai momentum penyegaran organisasi untuk memperkuat formasi, meneguhkan komitmen integritas, serta meningkatkan kinerja BPIW ke depan.



BPIW Gelar Seminar Nasional ICP - Konesep Desain di 10 Kota Strategis

Sepuluh kawasan strategis yang menjadi fokus pengembangan dalam program ICP ini meliputi Kota Bukittinggi, Kabupaten Belitung, Kabupaten Mempawah, Kota Samarinda, Kabupaten Banyumas (Purwokerto), Kabupaten Morowali, Kabupaten Konawe, Kota Gorontalo, Kabupaten Halmahera Tengah(Weda), dan Kota Sorong.

Kepala BPIW Bob Arthur Lombogia, menegaskan bahwa pelaksanaan seminar ini sangat relevan dengan momentum awal pembangunan perkotaan pada tahun pertama pemerintahan baru. Hal ini juga sejalan dengan pelaksanaan Asta Cita dan RPJMN 2025-2029, serta penyusunan RPJMD oleh kepala daerah terpilih.



BPIW Menyelenggarakan Pertandingan Badminton dalam Rangka HUT ke-80 RI

Kepala BPIW, Bob Arthur Lombogia menegaskan, momen ini bukan hanya tentang olahraga, tapi juga kesempatan untuk mempererat kebersamaan, membangun kolaborasi, dan menumbuhkan semangat satu keluarga besar di lingkungan Kementerian PU.

Meski sederhana, turnamen ini diharapkan dapat menanamkan nilai sportivitas, fairplay, dan energi positif yang terbawa ke ke seharian kita dalam bekerja dan berkarya untuk Indonesia. Bandung yang berada di Desa Jatisawit, Kecamatan Kasokandel, Kabupaten Majalengka, Jawa Barat.





Yuk, ikuti langkah ini

untuk mendapatkan data mengenai pengembangan wilayah



1. SIAPKAN

- a. Mengisi form permohonan informasi (form dapat di download di <https://bpiw.pu.go.id/avam/index.html>).
- b. Fotokopi identitas (KTP).
- c. Harus menyertakan Surat pengantar instansi yang menyatakan keperluan permohonan data.



2. AJUKAN

Ajukan berkas permohonan pada jam kerja (08.00-15.00) ke salah satu dari *channel* berikut:

- a. Booth layanan informasi BPIW di Lobby Gedung G BPIW (kepada petugas jaga atau melalui kotak saran dan pengaduan).
- b. Website BPIW: (<https://bpiw.pu.go.id/avam/index.html>).
- c. Email: hhkompu.bpiw@pu.go.id
- d. Whatsapp: 0838-0874-7276.
- e. Stand layanan informasi di acara atau pameran BPIW.



3. TUNGGU

Tunggu selama permohonan Anda diproses :

- a. Verifikasi informasi publik/ informasi dikecualikan (untuk permohonan informasi).
- b. Proses pengumpulan informasi paling lambat 10 hari dan dapat diperpanjang selama 7 hari dengan pemberitahuan.
- c. Proses tidak dipungut biaya.



4. TERIMA

- a. Pemohon menerima jawaban dari Bagian Hukum, Kerjasama, Komunikasi Publik dan Data dan Teknologi Informasi BPIW.
- b. Puas – selesai.
- c. Tidak puas – pemohon dapat mengajukan keberatan yang diajukan kepada *channel*-*channel* di atas.

Hubungi kami :