



**BADAN PENGEMBANGAN INFRASTRUKTUR
WILAYAH (BPIW) KEMENTERIAN PUPR**

INFRASTRUKTUR PUPR TERPADU UNTUK NEGERI

Gedung BPIW Lantai 1

Jl. Pattimura No.20 Kebayoran Baru, Jakarta Selatan 11210

Email: humasbpiw@gmail.com

Telp. +6221-7279 8112

Pelindung:

A. Hermanto Dardak

Penasehat:

Dadang Rukmana

Pengarah:

Hadi Sucahyono
Harris H. Batubara
Rezeki Peranginangin
Agusta Ersada

Pemimpin Redaksi:

P. Yudiantoro

Redaktur Pelaksana:

Shovich

Redaksi:

M. Salahudin Rasyidi
Mochammad Tranggono
Hari Suharto Diyaksa
Erwin Adhi Setyadhi
Wahyu Hendrastomo
Melva Eryani Marpaung

Editor :

Hendra Djamal

Kontributor:

Mutri Batul Aini
Andina Dwiky
Ichlasul Naufal
Daris Anugrah

Diterbitkan oleh:

Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW)
Kementerian PUPR

Alamat Redaksi:

Gedung G, BPIW Lantai 1
Jl. Pattimura No.20 Kebayoran Baru
Jakarta Selatan 11210
Email: humasbpiw@gmail.com
Website: www.bpiw.pu.go.id
Twitter: @informasiBPIW
Youtube: Layanan informasi BPIW
No. Telp. +6221-2751 5804

Redaksi menerima tulisan/artikel/opini/foto yang berkaitan dengan bidang pengembangan infrastruktur dan keterpaduan wilayah dalam lingkup kegiatan Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat. Redaksi berhak menyunting naskah/artikel yang masuk sesuai dengan tema penerbitan dan ketersediaan jumlah halaman/rubrik.

Tulisan dapat dikirim ke email:

humasbpiw@gmail.com

Design : Heri Hito

SALAM REDAKSI

Pembaca yang budiman, pada Buletin Sinergi Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW) edisi bulan Juli ini, kami menfokuskan pada pengembangan kawasan perkotaan dan perdesaan. Kabar Utama mengenai urbanisasi dan kota cerdas berkelanjutan. Pada kabar utama ini dibahas berbagai hal seperti konsep dan pengembangan kota cerdas berkelanjutan tersebut.

Kemudian untuk rubrik wawancara menampilkan Sekretaris BPIW Kementerian PUPR, Dadang Rukmana. Dalam rubrik ini dibahas seputar kegiatan kesekretariatan dan perencanaan infrastruktur yang mendukung kualitas hidup. Untuk laporan khusus tentang pengembangan kawasan perdesaan.

Selanjutnya, dalam rubrik opini diisi oleh Kepala Bidang Perencanaan Infrastruktur I, Pusat Perencanaan Infrastruktur BPIW Kementerian PUPR, Benny Hermawan. Dalam rubrik opini dibahas tugas dari bidang perencanaan infrastruktur I terkait penyiapan koordinasi dan penyusunan rencana keterpaduan antarsektor dan antarwilayah jangka panjang dan menengah di wilayah Sumatera dan Jawa-Bali.

Pembaca juga dapat menikmati sajian informasi kegiatan BPIW sepanjang bulan Juli, melalui rubrik Kilas BPIW. Tidak hanya itu, sajian ringan juga telah disiapkan tim redaksi seperti rubrik Jalan-Jalan yang menampilkan Jembatan Surabaya. Jembatan tersebut merupakan salah satu ikon wisata baru di kota tersebut.

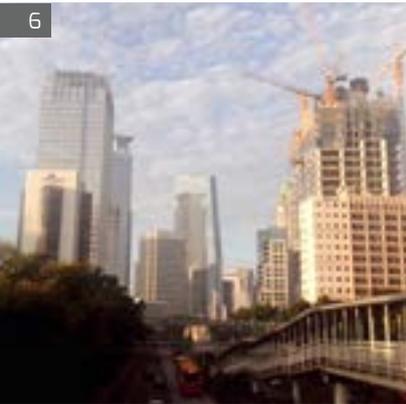
Kemudian dalam rubrik Tips dibahas tentang memaksimalkan waktu kerja di kantor, sehingga lebih efisien. Kemudian pada rubrik *Glossary* menampilkan istilah tentang kawasan. Demikian berbagai informasi yang kami sajikan pada edisi ini. Kami berharap apa yang disajikan dapat memperkaya wawasan pembaca.

Selamat membaca.

Selamat membaca.

daftar isi

Edisi 07/Juli 2016



03 SALAM REDAKSI

04 DAFTAR ISI

05 PERSPEKTIF

Pengembangan Kota Kecil dan Perdesaan Menopang Kemajuan Kota Metropolitan

06 KABAR UTAMA

Mewujudkan Kota Cerdas Berkelanjutan

14 REVIEW

Referensi Tata Kota Era Otonomi Daerah

15 GLOSSARY

Istilah Tentang Wilayah

16 WAWANCARA

Produk Perencanaan dan Pemrograman Harus Lebih Dipertajam

22 TEROPONG MEDIA

Infrastruktur PUPR Dalam Media Cetak

24 KILAS BPIW

Bersinergi Mendukung Pengembangan Kawasan Industri

38 LAPORAN KHUSUS

Infrastruktur PUPR Dukung Percepatan Kemajuan Desa

42 OPINI

Perencanaan Infrastruktur tidak sebatas *Wishful Thinking*

48 WPS Corner

Wilayah Pengembangan Strategis 7 dan 8

50 INFOGRAFIS

Keterpaduan Terhadap Pengembangan Pelabuhan Perikanan Samudera Dan Nusantara [Kemaritiman Dan Kelautan]

52 TEKNOLOGI

Teknologi Inovasi Pertama di Tanah Air
Jembatan Baja Bergelombang

54 JALAN-JALAN

Jembatan Surabaya,
Icon Wisata Baru di Surabaya

56 POTRET

Inovasi Pembangunan Kota dan Wilayah Berkelanjutan

58 TIPS

Memaksimalkan Waktu Kerja

59 TOKOH

Penataan Kota Perlu Diaplikasikan Lintas Generasi

Pengembangan Kota Kecil dan Perdesaan Menopang Kemajuan Kota Metropolitan

Idealnya pembangunan sarana dan prasarana di kota dan perdesaan tidak terjadi ketimpangan. Peralunya, kehadiran fasilitas publik di desa yang memadai akan mampu mendorong desa makin produktif dan menunjang terhadap kebutuhan kota, terutama jaminan pangan.

Terlebih, saat ini jumlah penduduk yang tinggal di perkotaan sangat tinggi. Terutama, untuk kawasan Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, Bekasi (Jabodetabek). Jumlah penduduk di Jabodetabek telah menduduki nomor dua terpadat di dunia yang mencapai 30 juta jiwa setelah Tokyo-Yokohama, Jepang yang jumlah penduduknya mencapai 37 juta jiwa.

Penduduk yang padat diperkotaan Indonesia selama ini, sejatinya telah menimbulkan beberapa persoalan, seperti masalah permukiman kumuh hingga pengangguran. Permasalahan perkotaan itu pun menjadi perbincangan di forum-forum besar dunia, seperti *Preparatory Committee (PrepCom) 3 Habitat III*, yang digelar *United Nations (UN) Habitat* di Surabaya, 26-27 Juli lalu. Dalam ajang yang dihadiri 193 negara ini juga dibicarakan mengenai konsep berbagai negara terkait perkotaan tersebut, salah satunya Indonesia.

Dalam merespon tantangan tersebut, Pemerintahan Presiden Joko Widodo melalui Kabinet Kerja berupaya mewujudkan Nawacita ketiga, yaitu membangun Indonesia dari pinggiran dengan memperkuat daerah-daerah dan desa dalam kerangka negara kesatuan.

Salah satu bentuk respon pemerintah dalam mendukung

pembangunan desa datang dari Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR), berupa dukungan nyata pembangunan infrastruktur PUPR.

Untuk mewujudkan pencapaian sasaran strategis pengembangan kota kecil dan perdesaan, Kementerian PUPR melalui Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW) melakukan perencanaan, pemrograman, dan pembangunan infrastruktur PUPR dengan pendekatan wilayah yang dituangkan dalam 35 Wilayah Pengembangan Strategis (WPS).

Pengembangan berbasis WPS merupakan suatu pendekatan pembangunan yang memadukan antara pengembangan wilayah dengan mempertimbangkan aspek ekonomi, sosial dan lingkungan yang mendukung penyelenggaraan pembangunan infrastruktur berkelanjutan.

Saat ini program prioritas yang diusung Kementerian PUPR dalam pengembangan kawasan pedesaan antara lain, menciptakan pemenuhan standar pelayanan minimum di kawasan perdesaan, pengembangan ekonomi kawasan untuk mendorong keterkaitan desa-kota

Untuk program yang dikembangkan Kementerian PUPR untuk pengembangan perdesaan, antara lain program pengembangan perumahan, program pembinaan dan pengembangan infrastruktur permukiman, program pengelolaan sumber daya air dan program penyelenggaraan jalan.

Semoga pengembangan kawasan kota kecil dan perdesaan dapat terlaksana dengan baik, sehingga membuat desa semakin produktif dan mampu menyokong kebutuhan kota dengan baik.



Pembahasan PrepCom 3 Habitat III

Mewujudkan Kota Cerdas Berkelanjutan

Kota di Indonesia terus tumbuh dan berkembang dari tahun ke tahun. Hal ini dipicu dengan tingkat urbanisasi yang semakin meningkat. Data dari Badan Pusat Statistik (BPS) menunjukkan pada tahun 2010, penduduk Indonesia yang tinggal di perkotaan mencapai 49,8 persen dari total penduduk nasional. Angka ini meningkat pada tahun 2015 menjadi 53,3 persen. Persentase penduduk yang tinggal di perkotaan diperkirakan menjadi 56,7 persen pada tahun 2020.



Sumber: istimewa

KOTA CERDAS BERKELANJUTAN

ATRIBUT 1

KEHIDUPAN CERDAS BERKELANJUTAN

1a. Smart Green Open Space

Contoh : Anjungan Cerdas di Bendungan Tugu Jawa Timur dan Rambut Siwi Bali

1b. Smart Living Compact City – TOD

Contoh : Konsep Pengembangan Kota Baru Publik dan Techno Park Maja

1c. Smart Water

Contoh : Smart Tunneler Kali Ciliwung-Kanal Banjir Timur

1d. Smart Waste Management

Contoh : Tempat Pembuangan Akhir Benowo, Surabaya

1e. Smart Heritage

Contoh : Kota berkaraker, Masjid Baiturrahman Aceh

1f. Early warning system (EWS)

Contoh : Flood Waring System DKI Jakarta



ATRIBUT 2

EKONOMI DAN MOBILITAS CERDAS BERKELANJUTAN

2a. Jalan Lingkar dan Radial

Contoh : Konsep Kawasan Jabodetabek dan Cekungan Bandung

2b. Smart Transportation

Contoh : Intelligent Transportation System (ITS)

2c. Structural Health Monitoring System (SHMS)

Contoh : Jembatan Suramadu

2d. Pile slab di daerah yang sensitif

Contoh : Jalan Tol Akses Bandara Soekarno-Hatta

2f. Smart Building & Construction

Contoh : penggunaan road rating system di underpass Dewa Ruci Denpasar



ATRIBUT 3

LINGKUNGAN CERDAS BERKELANJUTAN

Energi Cerdas

Contoh : Pembangkit Listrik Tenaga Angin di Sumba



ATRIBUT 4

KOMUNITAS & TATA KELOLA CERDAS BERKELANJUTAN

4a. Penataan Ruang Cerdas

Contoh : Konsep Pengembangan Metropolitan Jabodetabekpunjur

4b. Smart Master Plan dan Development Plan

Contoh : Jaringan Perkotaan Cerdas pada WPS Medan – Tebing Tinggi – Dumai – Pekanbaru

4c. Smart Community (Partisipasi komunitas dalam mengambil keputusan, Qlue DKI Jakarta

Contoh : Penggunaan Aplikasi Que di Jakarta



Dalam 4 dekade terakhir (1970-2010), penduduk perkotaan meningkat 6 kali lipat, dari sekitar 20 juta tahun 1970 menjadi lebih dari 120 juta jiwa tahun 2010, dan kedepan urbanisasi diprediksi terus berlanjut. Salah satu tantangan dalam merespon terjadinya *urban sprawl* dilakukan perencanaan dan perancangan perkotaan metropolitan yang polisentris melalui pengembangan kota-kota satelit mandiri dan kawasan pusat bisnis yang mengedepankan implementasi konsep *mixed-use* dan *compact city*.

Ada beberapa tantangan dalam pengembangan perkotaan. Pertama, dalam 4 dekade (1970-2010) penduduk perkotaan di Indonesia meningkat 6 kali lipat, dari 20 juta (17 persen) menjadi 120 juta (50 persen), dan peningkatan jumlah penduduk perkotaan diperkirakan masih berlanjut.

Tantangan kedua yakni kawasan perkotaan menjadi konsentrasi populasi penduduk, kegiatan ekonomi (saat ini, 74 persen kontribusi ekonomi dari perkotaan), interaksi sosial dan budaya, serta dampak lingkungan dan kemanusiaan.

Kemudian yang ketiga, perkotaan menjadi konsumen yang sangat memerlukan pengembangan seperti infrastruktur, pelayanan dasar, kecukupan air, pangan dan energi, perumahan layak huni, kesehatan, pekerjaan yang layak, maupun ruang terbuka hijau,

dengan memanfaatkan teknologi kekinian.

Tingginya urbanisasi memberikan tantangan kepada pemerintah, yakni membuat perencanaan dan perancangan perkotaan maupun metropolitan yang polisentris melalui pengembangan kota-kota satelit mandiri dan kawasan pusat bisnis yang mengedepankan konsep *mixed-use* dan *compact city*.

Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR), Basuki Hadimuljono mengatakan urbanisasi sudah pasti tidak bisa dihindari. Urbanisasi tidak hanya dilihat sebagai

“Bila pembangunan desa berhasil, maka desa menjadi kota. Tetapi bila pembangunan desa atau pertanian tidak berhasil maka orang dapat saja pergi ke kota,” kata Basuki.

perpindahan orang dari desa ke kota, namun dilihat juga desa yang tumbuh menjadi kota. “Bila pembangunan desa berhasil, maka desa menjadi kota. Tetapi bila pembangunan desa atau pertanian tidak berhasil maka orang dapat saja pergi ke kota,” kata Basuki beberapa waktu lalu.

Urbanisasi menurutnya dipengaruhi juga

oleh penambahan penduduk perkotaan, sehingga perlu agenda baru perkotaan. “Pembangunan perkotaan perlu direncanakan dengan sebaik-baiknya untuk menghadapi urbanisasi,” tegas Basuki.

Urbanisasi menurut Basuki, tidak hanya sebagai tantangan, namun dapat menjadi peluang untuk dijadikan mesin pertumbuhan yang mengurangi kesenjangan sosial, mempromosikan keberlanjutan lingkungan, dan mendorong tanggung jawab sosial.

Untuk mengatasi tantangan dan memanfaatkan momentum urbanisasi yang makin meningkat, Kementerian PUPR mengembangkan visi Kota Cerdas Berkelanjutan. Pengertian dari Kota cerdas berkelanjutan ialah kota yang dikembangkan untuk mencapai kehidupan cerdas serta berkelanjutan, pusat pertumbuhan ekonomi dan layanan mobilitas cerdas berkelanjutan, memiliki lingkungan ekologi cerdas berkelanjutan, serta didukung tata kelola dan komunitas agar cerdas berkelanjutan. Keseluruhan elemen perkotaan itu terhubung, terkontrol, dan real time dengan dukungan teknologi.

Kepala BPIW, Kementerian PUPR Herman-to Dardak mengatakan peningkatan jumlah penduduk di perkotaan diprediksi akan terus berlanjut. Sehingga, kawasan perkotaan



Sumber: istimewa

menjadi titik konsentrasi aktivitas penduduk, baik sosial dan budaya, dampak lingkungan dan kemanusiaan, termasuk kegiatan ekonomi.

Dengan begitu, ungkap Dardak, perkotaan menjadi *consumer* yang sangat memerlukan pengembangan mulai dari infrastruktur, pelayanan dasar, kecukupan air, pangan dan energi, perumahan layak huni, kesehatan, pekerjaan yang layak, maupun ruang terbuka hijau. "Pengembangan tersebut perlu ditunjang teknologi kekinian yang berbasis IT (informasi teknologi,-red)," ungkapnya.

Menurut Dardak, pengembangan Kota Cerdas Berkelanjutan merupakan salah satu pola arah pengembangan kawasan. "Dalam pembangunan berbasis Wilayah Pengembangan Strategis atau WPS yang dikembangkan Kementerian PUPR, wilayah Indonesia terbagi menjadi 35 WPS, dimana dalam WPS itu ada arah pengembangan untuk kawasan kawasan pariwisata, kota baru publik, dan kawasan industri," papar Dardak.

Dalam penataan kota, dapat dilakukan dengan konsep Kota Cerdas Berkelanjutan. Tujuannya menurut Dardak untuk menciptakan ruang perkotaan yang berkualitas untuk kebahagiaan dan kesejahteraan masyarakat yang aman, sehat, dan berkeselamatan, estetik, bersih, berkarakter, nyaman, produktif, efisien, serta mampu menjamin keberlanjutan secara ekologis dengan berbasis pada tata kelola, dan kepemimpinan

yang baik.

"Kementerian PUPR berkomitmen dalam membangun negeri yang lebih baik, melalui pembangunan infrastruktur, termasuk mengembangkan *smart city* atau kota cerdas," tegas Dardak. Konsep dan program pengembangan kota berkelanjutan yang dikembangkan Kementerian PUPR melalui BPIW adalah dengan melakukan penyusunan *masterplan* dan *development plan* yang terukur, serta pengawalan atas implementasi program yang sinkron dan konsisten yang melibatkan banyak pihak seperti pemerintah, swasta/dunia usaha, serta masyarakat, termasuk universitas/akademisi.

"Kita mendukung pengembangan kota-kota kedepan dalam hal *leadership* tata kelola, dan *networking*. Ketiga hal itu menjadi penting untuk berkembangnya kota cerdas yang berkelanjutan. Untuk mewujudkan kota yang kita harapkan, maka kita perlu membuat rancangan berupa *masterplan* dan *development plan*," ujar Dardak.

Dijelaskannya bahwa *masterplan* tersebut merupakan rencana induk yang ingin dicapai. Sedangkan *development plan* merupakan rencana pembangunan prioritas untuk menuju kota ideal. "Untuk mengimplementasikan menuju kota ideal ini, tantangan kita untuk mengkoordinasikan, dan untuk menentukan siapa melakukan apa, supaya sasaran yang ingin dicapai dapat sinkron dan terpadu," ungkapnya.

Kota cerdas berkelanjutan harus dilaku-

kan dengan keterpaduan penerapan empat atribut yakni Atribut 1 Kehidupan Cerdas Berkelanjutan, atribut 2 Ekonomi dan Mobilitas Cerdas Berkelanjutan, Atribut 3 Lingkungan Cerdas Berkelanjutan, dan Atribut 4 Komunitas dan Tata Kelola Cerdas Berkelanjutan.

Pada atribut 1, Dardak menyebutnya sebagai Kehidupan Cerdas Berkelanjutan. Dalam atribut ini dibagi dalam enam bagian, yakni *1a Smart Green Open Space*, *1b Smart Living Compact City - TOD*, *1c Smart Water*, *1d Smart Waste Management*, *1e Smart Heritage*, dan *1f Early warning system (EWS)*.

Pada atribut *1a Smart Green Open Space* menurut Dardak, Kementerian PUPR merealisasikannya dalam program anjungan cerdas. Dijelaskannya bahwa fungsi anjungan cerdas adalah menyediakan fasilitas publik dan fasilitas ekonomi. Ada tujuh fungsi dari anjungan cerdas. Pertama, sebagai tempat istirahat untuk meningkatkan keselamatan pemakai jalan nasional yang dilengkapi dengan fasilitas seperti tempat parkir, toilet, rumah makan, tempat ibadah, dan taman.

Kedua, sebagai gardu pandang pada berbagai infrastruktur PUPR berestetika tinggi dan keindahan lingkungan fisik sekitar. Ketiga, pengenalan dan pemasaran berbagai produksi dan budaya lokal kepada pemakai jalan nasional. Keempat, pusat informasi berbagai produk dan potensi daerah di sekitar lokasi. Kelima, pusat informasi berupa mosaik infrastruktur PUPR terutama di seki-

tar lokasi. Keenam, sebagai inkubasi destinasi wisata baru, secara mandiri maupun sebagai bagian dari destinasi utama. Ketujuh, sebagai pusat informasi cerdas dengan menggunakan wifi, informasi lalu lintas, informasi waduk-waduk sekitar, dan informasi infrastruktur PUPR nirkabel.

Saat ini menurut Dardak, BPIW telah membuat dua Pra Desain yakni untuk Anjungan Cerdas Rambut Siwi di Bali dan Anjungan Cerdas Bendungan tugu di Trenggalek Jawa Timur. Pada kedua anjungan cerdas, bendungan dimanfaatkan sebagai obyek wisata. Sedangkan sebagai gardu pandang panorama tidak hanya bendungan, tapi juga gunung dan hutan. "Anjungan cerdas ini menjadi tempat beristirahat di jalan nasional, pusat informasi infrastruktur dan wisata di wilayah sekitarnya, serta promosi produk lokal" tuturnya.

Terkait atribut 1a ini juga, Kementerian PUPR juga memanfaatkan Kabal Banjir Timur (KBT) sebagai *showcase* koridor infrastruktur hijau. Pemanfaatan KBT juga terkait pengendalian banjir, konservasi air, koridor ru-

ang terbuka hijau (RTH), transportasi air dan dermaga, pariwisata, kawasan perniagaan, serta pelabuhan. "Kita juga memanfaatkannya untuk *early warning system* untuk peringatan banjir," ungkap Dardak.

Pada atribut 1b, yakni *Smart Living Com-*

"Anjungan cerdas ini menjadi tempat beristirahat di jalan nasional, pusat informasi infrastruktur dan wisata di wilayah sekitarnya, serta promosi produk lokal"

pact City - TOD. Perwujudan dari atribut 1b ini terlihat pada pengembangan Kawasan Kemayoran Jakarta, dimana dengan konsep super blok, bangunan didirikan secara vertikal antara lain di Blok C2 dan Blok D10, yang dilengkapi dengan angkutan umum yang intensif dan tambahan ruang terbuka hijau.

Untuk Blok C2 ini memiliki lahan seluas 2,69 hektar, memiliki tiga tower, rusun 3.168 unit, dan dengan penghuni mencapai 12.672 jiwa. Sedangkan Blok D10 memiliki luas 7,89 hektar, dilengkapi dengan tujuh tower, rusun mencapai 5.494 unit, dan penghuninya mencapai 13.735 jiwa. Saat ini kedua blok tersebut sedang dalam pengerjaan.

Selain itu, dalam atribut 1b ini juga terdapat pada pengembangan Kota Baru Publik dan Technopark Maja di Kabupaten Lebak Provinsi Banten. Pada kota baru publik tersebut terdapat beberapa rencana pembangunan infrastruktur seperti rencana pelabuhan internasional Bojonegoro, kawasan industri, kemudahan interkoneksi menuju moda transportasi udara relatif dekat (70 Km ke Bandara Soekarno-Hatta), kawasan argo industri Kelapa Sawit, dan Rencana Jalan Strategis Pamulang-Serpong-Setu-Parung Panjang-Maja (+ 58 Km).

Tidak hanya itu, dalam atribut 1b ini juga tertuang dalam konsep dan program pem-

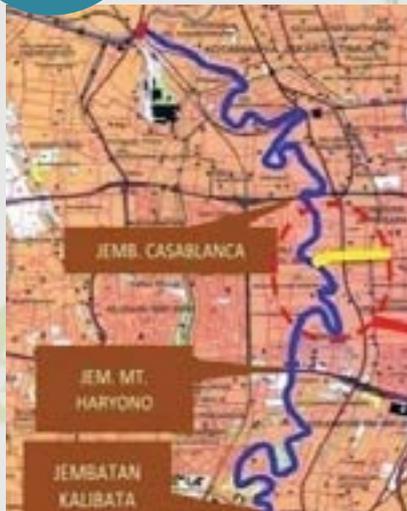
1C

Smart Living

SMART WATER

SMART TUNNEL KALI CILIWUNG - KANAL BANJIR TIMUR











DATA TEKNIS

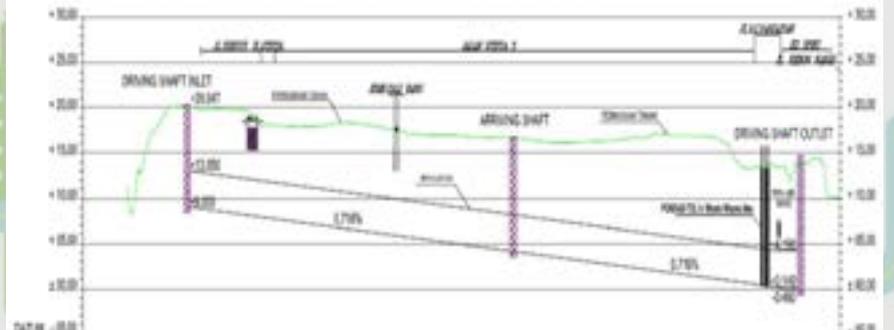
- Panjang Sudetan : 1,27 Km
- Jumlah Pipa : 2 Buah
- Diameter Dalam Pipa : 3,5 m
- Diameter Luar Pipa : 4,05 m
- Tipe Alat Bor : EPB (2 unit)
- Kecepatan bor : 3 pipa per hari

MANFAAT

Mengalirkan sebagian debit banjir Kali Ciliwung sebesar 60 m3/det.

LOKASI

DKI Jakarta



bangunan rusunawa di Sungai Ciliwung. Hasil desain pembangunan rusunawa Kebon baru meliputi beberapa hal seperti luas area mencapai 2,82 hektar, tujuh blok rusunawa yang akan dibangun dengan 16-24 lantai, dan dengan kapasitas hunian mencapai 2.488 unit. Sedangkan hasil desain pembangunan Rusunawa Cawang menyangkut beberapa hal seperti luas area mencapai 14,56 hektar, dan 11 blok rusunawa dengan 24 Lantai.

Selanjutnya, pada atribut 1c yang disebut smart water, terlihat pada pengembangan *Smart Tunnel* Kali Ciliwung di Kanal Banjir Timur (KBT). Manfaat dari *smart Tunnel* Kali Ciliwung ini yang berada di DKI Jakarta ini adalah mengalirkan sebagian debit banjir Kali Ciliwung sebesar 60 m³/det. Panjang sudetan mencapai 1,27 km dan dengan jumlah pipa mencapai dua buah.

Untuk atribut 1d, *Smart Waste Management*, direalisasikan dalam bentuk pengolahan dan pengangkutan sampah. Pada pengangkutan sampah di Jabodetabek dan Makassar telah menerapkan *Smart Waste Management*, dimana truk sampah telah menggunakan *Global Positioning System* (GPS). Dengan sistem *Smart Waste Management* dapat memonitor volume sam-

pah yang diangkut ke Tempat Pembuangan Akhir (TPA), dapat mengetahui jumlah truk yang mengangkut sampah ke TPA, mencegah terjadinya penumpukan sampah, memantau aktifitas truk agar tidak keluar jalur (*out of track*), dan meminimalisasi resiko penundaan pengangkutan sampah di Tempat Pembuangan Sampah (TPS).

Pada TPA Bantargebang yang menampung sampah dari DKI Jakarta, dapat memproduksi listrik dengan kapasitas 10 MW melalui pemanfaatan gas "*landfill*". Sampah yang telah diambil gasnya, selanjutnya diolah menjadi kompos.

Sedangkan pengolahan sampah di TPA Benowo, Surabaya, saat ini menghasilkan listrik sebesar dua Megawatt. Sesuai Perpres 18 Tahun 2016 tentang Percepatan Pembangunan Listrik Berbasis Sampah, terdapat di tujuh daerah yang dijadikan *pilot project*, yakni Surabaya, Jakarta, Tangerang, Bandung, Surakarta, Makassar, dan Semarang

Kemudian pada atribut 1e yakni *Smart Heritage*, dimana kota yang memiliki heritage disebut sebagai kota berkarakter. Karakter ini diartikan sebagai jiwa, perwujudan watak, baik secara fisik maupun non fisik yang memberikan citra dan identitas kota.

Ada enam kota yang dianggap sebagai

kota berkarakter, yakni Pendopo Mangkunegaran Surakarta, Sistem Irigasi Subak di Bali, Kawasan Kota Tua di Jakarta, Rumah Gadang di Padang, Jalan Braga di Bandung, dan Masjid Baiturrahman, Aceh sebagai *Landmark* Kota.

Selanjutnya pada atribut 1f yakni *Early warning system* (EWS), direalisasikan dalam bentuk peringatan dini terhadap bencana banjir, seperti yang ada di DKI Jakarta. Peringatan dini dimuali dari pengumpulan dana dari beberapa komponen seperti prediksi cuaca dari BMKG, prediksi pasang surut air laut di Tanjung Priok, informasi dari pakar meteorologi, informasi dari petugas pemantau pintu air, dan Informasi dari masyarakat melalui aplikasi Qlue dan JAFIP. Bila ada informasi terkait lokasi banjir, maka disebarluaskan melalui relawan banjir manual dan menggunakan aplikasi JAFIP.

Selain itu juga dengan penggunaan sensor pengendali banjir dengan water level sensor. Sensor digunakan untuk mengukur ketinggian air permukaan atau kedalaman air pada sungai/waduk/danau/reservoir. Pada Bendung Katulampa sebagai pemantau banjir dipasang pengukur dan sensor digital serta kamera CCTV yang langsung dikirim ke posko di kantor Balai Besar Wilayah Sungai

Atribut 2a

Ekonomi dan Mobilitas Cerdas Berkelanjutan

JALAN LINGKAR DAN RADIAL

KONSEP KAWASAN JABODETABEK DAN CEKUNGAN BANDUNG

TOL MERAK - TANGERANG
TELUK NAGA - SEDYATMO
TOL KUNCIRAN - SERPONG
TOL SERPONG - CINERE
TOL ANTASARI - DEPOK
TOL CINERE - JAGORAWI
TOL CIMANGGIS - CIBITUNG
BOGOR RING ROAD

AKSES TJ. PRIOK
AKSES PURWAKARTA
AKSES LEMBANG
AKSES CIANJUR
AKSES LINGKAR UTARA ASIA AFRICA
AKSES SUMEDANG
AKSES MAJALENGA CICALENGA

Jalan Tol JORR W1

Pembangunan Jalan Tol Soroja

Tol Purbaleunyi
Akses Purwakarta
Akses Lembang
Lembang
Akses Cianjur
Padalarang-Ngamprah
Akses Lingkar Utara Asia Afrika
Bypass Soekarno Hatta
Tol Soroja
Soreang
Baleendah
Banjaran
Lingkar Selatan
Majalaya-Ciparay
Jatinangor Tanjungsari
Cileunyi-Rancaekek
Akses Majalengka Cicalengka

Atribut
3

Lingkungan Cerdas Berkelanjutan SMART ENERGY



**Ketersediaan sumber daya air
Pemanfaatan sumber daya terbarukan**



Infrastruktur Sumber Daya air yang mendukung Energi Berkelanjutan melalui hydropower di Waduk Cirata

Smart Grid



Pengembangan perkebunan sawit untuk energi terbarukan di kawasan perkotaan



Smart lighting di beberapa ruang publik

(BBWS) Ciliwung Cisadane.

Kemudian, ada juga konsep gedung tahan gempa, dimana dapat mereduksi 62 persen akselerasi gempa. Dengan menggunakan "Seismic Isolation" sebagai proteksi pasif pada struktur diharapkan dapat mencegah terjadinya kegagalan pondasi pada tanah pasca gempa bumi yang disebabkan oleh lendutan (lekukan ke bawah), momen dan gaya geser yang terjadi sepanjang pondasi. Hal ini terdapat pada Gedung Dinas Prasarana Jalan, Tata Ruang dan Peremukiman Provinsi Sumatera Barat.

Pada atribut 2 yakni ekonomi dan mobilitas cerdas berkelanjutan, terdapat lima bagian, yakni 2a jalan lingkaran dan radial, 2b smart transportation, 2c SHMS, 2d Pile slab di daerah yang sensitif, dan 2e Smart Building and Construction.

Pada atribut 2a jalan lingkaran dan radial, terdapat pada konsep kawasan Jabodetabek seperti pada pembangunan Jalan Tol JORR W1 dan Cekungan Bandung seperti pembangunan Jalan Tol Soroja.

Kemudian pada atribut 2 b smart transportation terlihat pada konsep pengembangan transportasi terpadu, dimana pada konsep ini mendorong penggunaan public transport seperti bus, MRT, dan kereta api. Dengan mendorong penggunaan public

transport maka akan meningkatkan kapasitas jalan dan pedestrian. Peningkatan kapasitas jalan dan pedestrian dapat meningkatkan interaksi multi moda seperti darat, laut, dan udara.

Dalam konsep ini juga didorong untuk menerapkan teknologi transportasi yang ramah lingkungan yang rendah emisi karbon

Dengan memanfaatkan kondisi lingkungan dapat dijadikan sebagai energi yang smart. Misalnya dengan tersedianya sumber daya air, maka dapat dilakukan pemanfaatan sumber daya terbarukan.

dan penerapan ICT. Selain itu juga penerapan rekayasa lalu lintas yang baik dan integrasi transportasi dan sistem guna lahan.

Pada atribut 2 b ini mengarah pada sistem pembayaran di jalan tanpa harus kendaraan berhenti seperti pada tahun 2013 diterapkan GTO Entrance Integrasi WIM dengan menambah 6 Gardu Exit. Target berikutnya akan dilakukan GTO E-toll dengan cara menyentuh kartu dan mobil langsung jalan. Kemudian level selanjutnya dengan E-toll pas, dimana dengan gelombang radio,RFID,

tarif tol dikenakan melalui gelombang radio, meski kendaraan tidak berhenti. Selanjutnya, smart transportation menuju intelligent transportation system (ITS), dimana didalam sistem ini pergerakan kendaraan di jalan, dikendalikan melalui Coordinated Area Traffic Control System (ATCS).

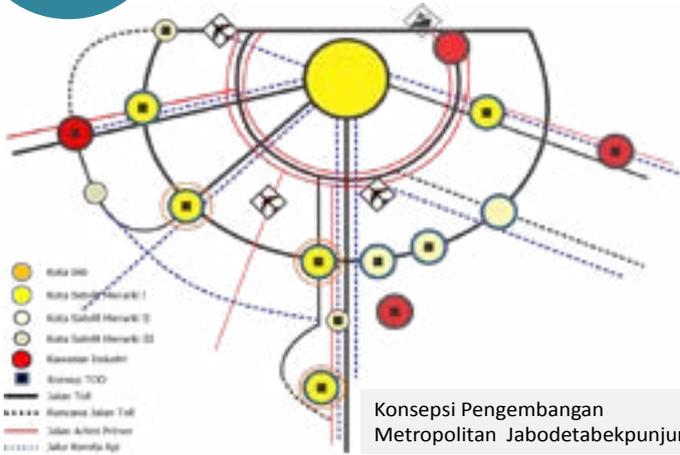
Atribut 2 c Structural Health Monitoring System (SHMS), dimana dalam sistem ini terwujud pada pembangunan Jembatan Suramadu. Pada struktur jembatan tersebut akan merespon pembebanan dari lingkungan, yang merupakan kombinasi dari beban lalu lintas, suhu, angin, dan lain-lain. Kombinasi ini diklasifikasikan sebagai efek lingkungan. Apabila terjadi displacement (pemindahan), deflection (pembelokan), atau yang lainnya, dimana melebihi ambang batas yang normal maka akan terjadi peringatan.

Manfaat dari sistem ini adalah untuk membantu engineer dalam pemeliharaan periodik dan memverifikasi asumsi pembuatan desain jembatan (angin, gempa, erosi, dan lain-lain) sehingga dapat memberikan masukan bagi perbaikan desain jembatan berikutnya. Manfaat lainnya adalah menunjukkan lokasi yang mengalami penurunan performa maupun overload dan data yang dihasilkan digunakan untuk menentukan tingkat keamanan terhadap arus kendaraan yang melintas dan untuk manajemen lalu lintas.

Atribut

4a

PENATAAN RUANG CERDAS



Public Sport Center

Atribut selanjutnya, yakni *2d Pile slab* (tumpukan lempengan) di daerah yang sensitif. Struktur pile slab dapat digunakan untuk membangun jalan atau jembatan dimana kondisi tanah memerlukan pemadatan yang khusus, karena letak dan posisinya yang cukup sulit untuk dikerjakan. Umumnya kondisi digunakan pada kondisi tanah berawa. Hal ini seperti yang terjadi pada jalan tol akses bandara Soekarno-Hatta.

Kemudian atribut *2e Smart Building and Construction*, termuat dalam penerapan road rating system di Indonesia terdapat pada underpass Dewa Ruci, Denpasar, Bali. Pada underpass dan sekitarnya ini terdapat inspeksi keamanan, perpetual pavement, drainase manajemen badai, ornamen lokal, ruang terbuka hijau, perlindungan kebudayaan.

Penerapan atribut *2e* ini pada pembangunan bangunan berkonsep hijau, dimana pada bangunan ini dapat merespon iklim, pemanfaatan materi kaca yang dapat menyerap sinar dan memantulkan panas, serta pemanfaatan energi materi melalui panel dan sensor. Pada bangunan ini juga memiliki sensor gerak untuk menyalakan dan mematikan lampu. Bangunan seperti ini telah diterapkan Kementerian PUPR.

Atribut selanjutnya adalah atribut 3 Lingkungan Cerdas Berkelanjutan berupa *Smart*



Penataan Sungai

Energy. Dengan memanfaatkan kondisi lingkungan dapat dijadikan sebagai energi yang *smart*. Misalnya dengan tersedianya sumber daya air, maka dapat dilakukan pemanfaatan sumber daya terbarukan. Salah satu infrastruktur yang dibangun Ditjen Sumber Daya Air yang mendukung Energi Berkelanjutan yakni melalui *hydropower* di Waduk Cirata

Untuk atribut 4a Penataan Ruang Cerdas terdapat pada konsepsi pengembangan Metropolitan Jabodetabekpunjur dan pola ruang Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) DKI Jakarta. Pada Penataan Ruang Cerdas ini terdapat public sport center, penataan sungai, dan kawasan perdagangan dan jasa.

Purwakarta. Implementasi konsep produksi energi berkelanjutan seperti penggunaan panel surya pada penerangan jalan umum (PJU), pembangkit listrik tenaga angin dan Pembangkit Listrik Tenaga Mikro Hidro di Sumba.

Atribut 4 Komunitas dan Tata Kelola Cerdas Berkelanjutan terdiri dari atribut 4a Penataan Ruang Cerdas, 4b *Smart Master Plan*



Kawasan Perdagangan Jasa

dan *Development Plan*, 4c *Smart Community* (partisipasi komunitas dalam mengambil keputusan, Qlue DKI Jakarta).

Untuk atribut 4a Penataan Ruang Cerdas terdapat pada konsepsi pengembangan Metropolitan Jabodetabekpunjur dan pola ruang Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) DKI Jakarta. Pada Penataan Ruang Cerdas ini terdapat *public sport center*, penataan sungai, dan kawasan perdagangan dan jasa.

Selanjutnya pada atribut 4b *Smart Master Plan* dan *Development Plan*, terdapat pada jaringan perkotaan cerdas di WPS Medan-Tebing Tinggi-Dumai-Pekanbaru. Pada WPS ini infrastruktur fisik (jaringan jalan dan pelabuhan) menghubungkan angkutan penumpang dan barang, serta tersedianya informasi dan teknologi komunikasi antar kota. Kemudian juga ada rancangan *super corridor* cerdas, dimana pada pembangunan jalan tol disediakan tempat untuk kereta api dan utilitas seperti jaringan telekomunikasi, listrik, air minum, gas, Pertamina, dan lain-lain.

Atribut 4 b ini juga terdapat pada masterplan kota cerdas berkelanjutan KPS Jabodetabek seperti Sodedan Ciliwung, *early warning system* KBT, MRT Jakarta dengan TOD, Semanggi Jakarta, dan jalan layang non tol

Tanjung Priok, termasuk perencanaan dan desain *National Capital Integrated Coastal Development* (NCICD).

Selanjutnya atribut *4c Smart Community* atau pembentukan komunitas yang cerdas. *Smart Community* ini untuk meningkatkan kesadaran sosial, pengembangan kapasitas masyarakat, pembelajaran menerus dan merangsang inovasi, komunitas online jejaring antar kota, dan jejaring kota-kota.

Pada atribut ini terlihat pada aplikasi Qlue di Jakarta. Aplikasi ini merupakan instrumen dalam membantu penentuan kebijakan, respon cepat terhadap keluhan masyarakat, partisipasi masyarakat dalam memberikan aspirasi kepada pemerintah, swasta, dan forum diskusi tentang lingkungan.

Dari uraian tersebut, Dardak menegaskan bahwa Kementerian PUPR sangat peduli pada masalah urbanisasi yang tinggi, yang merupakan momentum untuk merancang perkotaan menuju cerdas berkelanjutan. Upaya ini dilakukan melalui WPS dengan ujung tombak perkotaan, disamping berperan dalam meningkatkan kualitas kehidupan masyarakatnya, juga berperan sebagai penggerak ekonomi wilayah melalui *network of cities*.

Selain itu, BPIW Kementerian PUPR diamanatkan pemerintah untuk merencanakan dan menyusun *development plan* 10 kota baru publik. Hingga saat ini, yang sudah ditangani BPIW sebanyak enam kota baru publik, yakni Sei Mangke di Sumatera Utara, Maja di Banten dan Jawa Barat, Bandar Kayangan di Nusa Tenggara Barat, Pontianak di Kalimantan Barat, Sofifi di Maluku Utara, dan Tanjung Selor di Kalimantan Utara.

Pada tahun 2016, Pusat Pengembangan Kawasan Perkotaan BPIW fokus pada penyiapan *development plan* dan *master plan* di tiga kota baru yaitu Maja, Sofifi-Ternate, dan Bandar Kayangan. *Development plan* tersebut selanjutnya menjadi dasar dalam pemrograman pembangunan infrastruktur PUPR bagi kota-kota yang diprioritaskan dalam RPJMN, dan kota-kota yang berada di wilayah pengembangan strategis (WPS). Disiapkan juga kerangka kebijakan teknis, seperti mempersiapkan kesepakatan bersama atau MoU untuk mempercepat pembangunan infrastruktur PUPR di tiga kawasan, yakni Kota Baru Publik Maja, Tanjung Selor, dan Sei Mangkei – Kuala Tanjung.

Konsep Kota Cerdas Berkelanjutan Indonesia Sudah Dikenal di Dunia Internasional

Perencanaan kota cerdas berkelanjutan yang dirancang Kementerian PUPR melalui BPIW, kini sudah dikenal di dunia internasional. Salah satunya melalui acara PrepCom 3 Habitat III, yang digelar *United Nations* (UN) di Surabaya, 27 Juli lalu. Saat itu Kepala BPIW Kementerian PUPR, Hermanto Dardak menjadi salah satu *responses from the pan-*

el pada diskusi yang mengambil tema “*Implementing The New Urban Agenda Through Transformative National Urban Policies*” atau “Penerapan New Urban Agenda melalui Transformatif Kebijakan Nasional terkait Perkotaan”. Saat itu Dardak menerangkan pengembangan kota cerdas berkelanjutan dengan mengacu pada 35 wilayah pertumbuhan atau WPS.

Lebih lanjut Dardak mengatakan bahwa di masing-masing wilayah pertumbuhan banyak kawasan pertumbuhan berupa kota, baik kota sedang, kecil, kota besar, maupun kota metropolitan. Dalam kawasan tersebut juga ada kawasan perdesaan, dimana Kementerian PUPR juga mendukung infrastruktur jalan agar produksi pangan di perdesaan dapat dipasarkan.

Untuk merealisasikan *masterplan* dan *development plan* ini menurut Dardak perlu dijalin kerjasama dengan berbagai pihak, melalui kesepakatan bersama atau *Memorandum of Understanding* (MoU). Kesepakatan bersama ini dapat dilakukan antara pemerintah pusat, pemerintah daerah, dan pihak swasta.

Kepala Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW) Kementerian PUPR Hermanto Dardak menyatakan kian tingginya urbanisasi telah membawa implikasi pada konsentrasi kegiatan ekonomi dan sosial budaya serta lingkungan di perkotaan. Karena itulah, kawasan perkotaan membutuhkan infrastruktur.

Menurut dia, masifnya urbanisasi perlu direpson dengan rancangan pengembangan perkotaan yang tidak hanya berkelanjutan, tapi juga cerdas melayani masyarakat dalam kehidupan dan penghidupannya, maupun mendukung fungsi kota sebagai penggerak pertumbuhan ekonomi wilayah.

“Apalagi saat ini 74% kontribusi ekonomi Indonesia dari perkotaan,” ujar Dardak pada kegiatan Indonesia *Smart City Forum* di Bandung, Jawa Barat, belum lama ini.

Menurut dia, perencanaan kota cerdas berkelanjutan sebenarnya sudah dikenal di dunia. Seperti yang telah disampaikan oleh Kepala BPIW pada ajang Prepcom 3 (Habitat III) di Surabaya tahun ini dan 49th *Executive Committee Meeting* serta 25th *World Congress and Council Meeting* yang diselenggarakan *Eastern Regional Organization for Planning and Human Settlement* (Earoph) di Kinabalu, Malaysia, 8-10 Agustus 2016.

Dalam kegiatan tersebut terungkap bahwa sebenarnya telah banyak negara yang mulai menerapkan perencanaan kota dan permukiman cerdas berkelanjutan. Diantaranya Australia yang menonjolkan komunitas dan ruang publik hijau, Jepang dengan

energi efisien dan bersih, maupun Korea Selatan dengan transportasi cerdas berbasis internet.

Pada Earoph 2016, Kepala BPIW Hermanto Dardak yang menjadi President of Earoph untuk periode 2014-2016 tersebut turut menjelaskan kota cerdas berkelanjutan yang juga mulai diterapkan di Indonesia.

Dardak menyampaikan pembangunan infrastruktur di Indonesia berbasiskan pada pengembangan wilayah. Di dalam wilayah tersebut berbagai perkotaan saling terkoneksi termasuk dengan perdesaan sebagai pemasok pangan perkotaan.

Untuk kawasan perkotaan, perencanaan kota cerdas dan berkelanjutan mulai direalisasikan, antara lain melalui upaya mengatasi masalah banjir dan kemacetan di Jabodetabek secara sistematis.

Namun, itu saja tidaklah cukup. Pada Prepcom 3 baru-baru ini terungkap pada 2050 populasi manusia diperkirakan akan meningkat hampir dua kali lipat. Karena itulah, kota-kota akan menjadi consumer dengan tuntutan infrastruktur akses dan pangan, pelayanan dasar, perumahan sehat maupun pekerjaan yang layak.

Sebagai bentuk respon atas tantangan itu, kata Dardak, Indonesia harus mengarahkan pengembangan perkotaan agar cerdas berkelanjutan, baik dalam aspek kehidupan, ekonomi dan mobilitas, lingkungan ekologi, maupun aspek tata kelola dan komunitas. Oleh sebab itu, maka kota-kota perlu ditata, dibiayai, dikembangkan, diatur serta dikelola dengan baik.

Untuk mewujudkannya, dibutuhkan komitmen semua pihak terkait dan memanfaatkan kerjasama dengan negara-negara dalam kawasan regional maupun negara yang tergabung dalam organisasi dunia PBB.

Terkait hal tersebut, disamping telah menyiapkan standar pelayanan perkotaan cerdas berkelanjutan, BPIW Kementerian PUPR juga telah menerbitkan dua buku panduan PBB (UN-Habitat) versi Indonesia yang mengkristalkan pengalaman berbagai negara anggotanya dalam penataan perkotaan. Buku tersebut berjudul “Penataan Kota Bagi Para Pemimpin Daerah” dan “Pedoman Perencanaan Kota dan Wilayah”. **(Mus/S-25)**



Judul : Penataan Kota Bagi Para Pemimpin Daerah
 Penulis : Tim UN Habitat
 Penerbit : Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat
 Tahun terbit : 2016
 Jumlah halaman : 177 halaman

Saat ini, banyak negara berkembang belum memiliki strategi perencanaan dan perancangan kota yang baik. Praktik penataan kota yang terjadi cenderung belum memadai untuk mengatasi berbagai tantangan yang endemik dan ekspansif.

Referensi Tata Kota Era Otonomi Daerah

Prediksi pertumbuhan populasi manusia 50 tahun ke depan akan memiliki konsekuensi yang sangat besar bagi kota-kota, khususnya yang memiliki populasi hingga dua juta penduduk. Negara-negara maju memerlukan tambahan dua kali lipat jumlah ruang perkotaan pada tahun 2050 untuk mengakomodasi jumlah penduduk di masa datang, sedangkan negara-negara berkembang memerlukan tambahan ruang perkotaan sebanyak lebih dari 300 persen. Saat ini, meskipun Asia dan Afrika belum tergolong sebagai benua yang sudah meng-kota, namun kedua benua tersebut memiliki tingkat urbanisasi tercepat di dunia. Oleh karena itu, urbanisasi dapat dijadikan sebagai tuas pengungkit yang kuat untuk mentransformasikan kehidupan dan penghidupan warga kotanya.

Selain itu, kota saat ini menghadapi tantangan tambahan yang meliputi presentase yang tinggi dari masyarakat yang tinggal di kawasan kumuh, ekspansi dan dominasi sektor informal, minimnya layanan dasar perkotaan (terutama air, sanitasi, dan energi), perluasan pinggiran kota yang tidak terencana, konflik sosial politik atas lahan, kerentanan terhadap bencana alam yang tinggi, dan sistem mobilitas kota yang buruk. Untuk dapat berperan sebagai pemicu pembangunan ekonomi dan sosial, sebuah kota harus dapat menangani tantangan ini melalui perencanaan dan tata kelola perkotaan yang baik dan efektif.

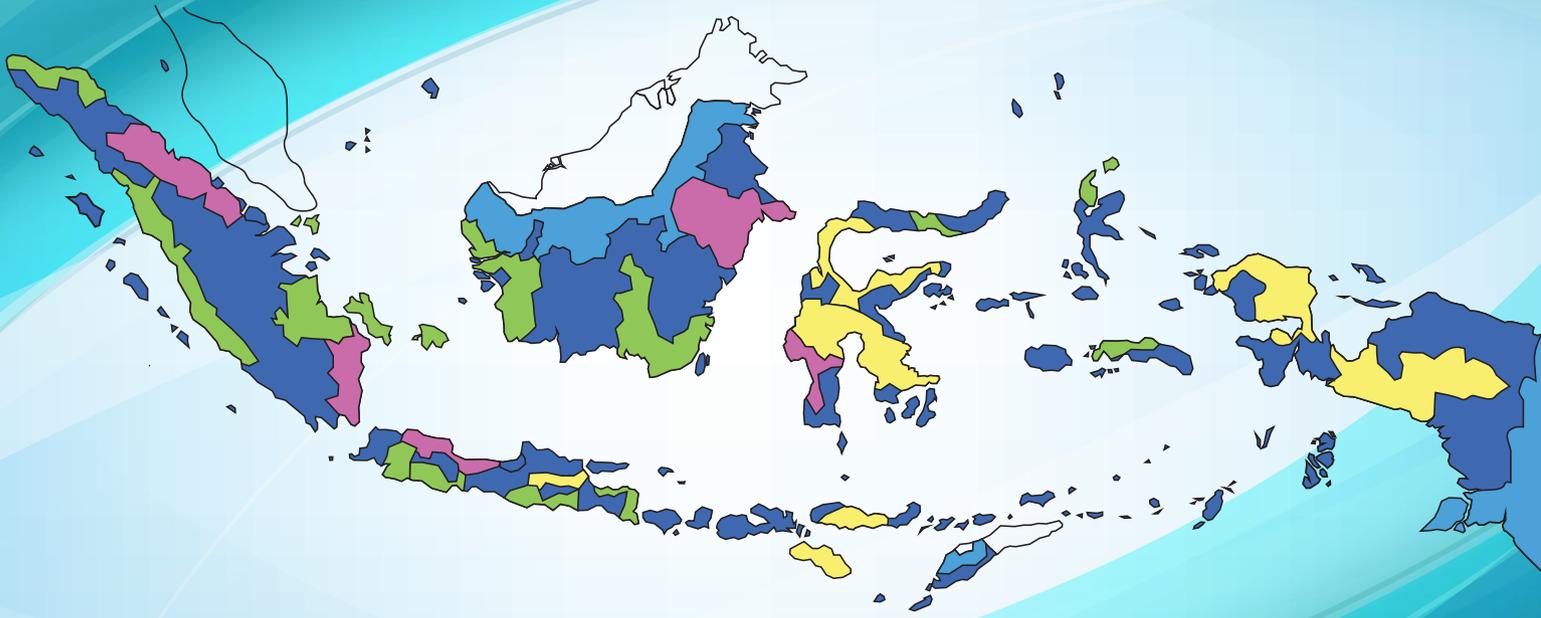
Saat ini, banyak negara berkembang belum memiliki strategi perencanaan dan perancangan kota yang baik. Praktik penataan kota yang terjadi cenderung belum memadai untuk mengatasi berbagai tantangan yang endemik dan ekspansif. Oleh karena itu, pemerintah kota harus memiliki kemampuan memadai untuk memfasilitasi kesepakatan antar warga sekarang dan ke depannya, membangun kepercayaan sosial, dan mendedikasikan konflik kepentingan yang terjadi, termasuk sengketa tanah.

Buku Penataan Kota bagi Para Pemimpin Daerah ini adalah buku yang disusun oleh tim *United Nations Habitat* (UN-Habitat) dalam rangka menjadi bagian kecil dari solusi masalah perkotaan tersebut. Buku ini adalah sumber substansial, bukan ensiklopedia, yang dapat memberikan suatu gambaran praktis kepada pemimpin daerah mengenai penataan kota. Buku ini akan membantu pemimpin daerah untuk berkomunikasi dengan para perencana, dinas teknis penataan kota, dan masyarakat. Karena sudah terlalu sering kita melihat perencanaan yang tidak relevan dengan realita dan kebutuhan warga. Dengan adanya buku ini, diharapkan akan membawa manfaat untuk mendukung tercapainya tujuan pembangunan perkotaan dan meningkatnya kapasitas para pemimpin daerah.

Buku ini diterbitkan oleh UN-Habitat dalam Bahasa Inggris pada tahun 2013 dengan judul: *Urban Planning for City Leaders*. Kemudian dalam rangka *Preparatory Commitee* ke-3 UN Habitat, 25-27 Juli 2016 di Surabaya, Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW) Kementerian Pekerjaan Umum dan perumahan Rakyat berinisiatif untuk menerjemahkan buku ini ke dalam Bahasa Indonesia. Dengan terbitnya buku terjemahan ini pada momen prepcom 3, diharapkan berbagai agenda global yang dicanangkan dapat diadaptasi dan diinternalisasi ke dalam arus utama kebijakan pembangunan perkotaan nasional dan daerah, serta dapat diterapkan sesuai dengan konteks dan kebutuhan lokal di Indonesia. **Mutri**

Berikut beberapa poin yang dibahas di dalam buku ini:

1. Sepuluh alasan pentingnya perencanaan
2. Bagaimana menyusun rencana untuk menjawab tantangan utama pembangunan perkotaan
3. Lima kendala mewujudkan penataan kota yang lebih baik
4. Berpikir implementasi sejak awal
5. Bagaimana memilih pola ruang yang dapat melayani kota dengan paling baik
6. Bagaimana meningkatkan akses dan menghindari kemacetan
7. Bagaimana cara menyediakan infrastruktur dan pelayanan yang penting
8. Bagaimana cara mengatasi informalitas
9. Bagaimana cara membangun ketahanan dan mengurangi resiko iklim
10. Bagaimana membangun kota yang lebih aman
11. Bagaimana penataan kota menghasilkan sumber pendapatan
12. Bagaimana mengalokasikan investasi
13. Bagaimana membangun kemitraan
14. Bagaimana mengetahui bahwa anda memberikan dampak



Istilah tentang Kawasan

Pembangunan fisik yang dilakukan Kementerian PUPR dilakukan pada suatu lokasi yang akhirnya akan membentuk dan mendukung suatu kawasan tertentu. Di bawah ini dijelaskan beberapa istilah tentang kawasan:

Kawasan

1. Wilayah yang memiliki fungsi utama lindung atau budi daya; 2. Ruang yang merupakan kesatuan geografis beserta segenap unsur terkait padanya, batas dan sistemnya ditentukan berdasarkan aspek fungsional serta memiliki ciri tertentu, spesifik, atau khusus

Kawasan Agropolitan

Kawasan yang terdiri atas satu atau lebih pusat kegiatan pada wilayah perdesaan sebagai sistem produksi pertanian dan pengelolaan sumber daya alam tertentu yang ditunjukkan oleh adanya keterkaitan fungsional dan hierarki keruangan satuan sistem permukiman dan sistem agrobisnis

Kawasan Berikat (*bonded zone/export processing zone/EPZ*)

Daerah pabean atau perindustrian khusus, berfungsi sebagai tempat pengolahan barang untuk tujuan ekspor, terbatas di wilayah pabean tertentu yang didalamnya berlaku ketentuan khusus di bidang kepabeanan

Kawasan Ekonomi Khusus (*Special Economic Zone/SEZ*)

Wilayah geografis yang memiliki peraturan ekonomi khusus yang lebih liberal dari per-

aturan ekonomi yang berlaku di suatu negara; KEK memiliki jenis wilayah yang lebih khusus, yakni mencakup daerah perdagangan bebas (*free trade zones/FTZ*), daerah penanganan ekspor (*Export Processing Zones/EPZ*), daerah bebas (*free zones/FZ*), kawasan industri (*industrial estate/IE*), pelabuhan bebas (*free port/FP*), dan sebagainya.

Kawasan Industri (*Industrial estate/Industrial zone*)

Kawasan tempat pemusatan kegiatan industri yang dilengkapi dengan sarana dan prasarana penunjang yang dikembangkan dan dikelola oleh perusahaan kawasan industri yang telah memiliki izin usaha kawasan industri; kawasan industri ditetapkan dengan kriteria berupa wilayah yang dapat dimanfaatkan untuk kegiatan industri, tidak mengganggu kelestarian fungsi lingkungan hidup, dan/atau tidak mengubah lahan produktif.

Kawasan Khusus

Bagian wilayah dalam provinsi dan/atau kabupaten/kota yang ditetapkan oleh pemerintah untuk menyelenggarakan fungsi pemerintahan yang bersifat khusus bagi kepentingan nasional.

Kawasan kumuh

Kawasan dengan kepadatan penduduk yang tinggi, kondisi lingkungan yang tidak layak huni, dan tidak memenuhi syarat, minimnya fasilitas pendidikan, kesehatan serta sarana-prasarana sosial budaya

Kawasan pariwisata

Kawasan dengan luas tertentu untuk memenuhi kebutuhan pariwisata.

Kawasan Perbatasan Negara

1. Wilayah kabupaten/kota yang secara geografis dan demografis berbatasan langsung dengan negara tetangga dan/atau laut lepas; 2. Bagian dari wilayah negara yang terletak pada sisi dalam sepanjang batas wilayah Indonesia dengan negara lain; dalam hal batas wilayah negara Indonesia di darat kawasan perbatasan berada di kecamatan.

Kawasan Perdesaan

Wilayah yang mempunyai kegiatan utama pertanian, termasuk pengelolaan sumber daya alam dengan susunan fungsi kawasan sebagai tempat permukiman perdesaan, pelayanan jasa pemerintah, pelayanan sosial, dan kegiatan ekonomi.

Kawasan strategis nasional

Wilayah yang penataan ruangnya diprioritaskan karena mempunyai pengaruh sangat penting secara nasional terhadap kedaulatan negara, pertahanan dan keamanan negara, ekonomi, sosial, budaya, dan lingkungan, termasuk wilayah yang telah ditetapkan sebagai warisan dunia. **Mutri**

Sumber: *Kamus penataan ruang*



Produk Perencanaan dan Pemrograman Harus Lebih Dipertajam Untuk Memaksimalkan Keterpaduan Pembangunan Infrastruktur

Dadang Rukmana

.....
Sekretaris BPIW Kementerian PUPR

Sekretariat Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW) berperan dalam memberikan dukungan dalam upaya perwujudan visi, misi, tujuan, dan sasaran strategis BPIW yang merupakan penjabaran dari Rencana Strategis Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) 2015-2019 yang terkait dengan pengembangan infrastruktur wilayah. Saat berbincang dengan Sinergi

beberapa waktu lalu, Sekretaris BPIW Kementerian PUPR, Dadang Rukmana menjelaskan mengenai kegiatan yang sudah dilakukan sekretariat BPIW dan pandangannya terkait beberapa hal, salah satunya mengenai target perencanaan yang dilakukan BPIW yakni terwujudnya keterpaduan pembangunan infrastruktur sektor PUPR. Berikut petikan lengkap wawancaranya.

Sekretaris BPIW Kementerian PUPR, Dadang Rukmana Produk Perencanaan dan Pemrograman Harus Lebih Dipertajam Untuk Memaksimalkan Keterpaduan Pembangunan Infrastruktur

Sekretariat Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW) berperan dalam memberikan dukungan dalam upaya perwujudan visi, misi, tujuan, dan sasaran strategis BPIW yang merupakan penjabaran dari Rencana Strategis Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) 2015-2019 yang terkait dengan pengembangan infrastruktur wilayah. Saat berbincang dengan Sinergi beberapa waktu lalu, Sekretaris BPIW Kementerian PUPR, Dadang Rukmana menjelaskan mengenai kegiatan yang sudah dilakukan sekretariat BPIW dan pandangannya terkait beberapa hal, salah satunya mengenai target perencanaan yang dilakukan BPIW yakni terwujudnya keterpaduan pembangunan infrastruktur sektor PUPR. Berikut petikan lengkap wawancaranya.

Kegiatan apa saja yang sudah dilakukan BPIW terkait kesekretariatan hingga pertengahan tahun ini ?

Kalau ditanya mengenai kegiatan yang sudah dilakukan, maka ini erat kaitannya dengan fungsi sekretariat badan. Fungsi sekretariat badan, bisa dilihat dari tugas dan fungsi atau tugasnya. Sekretariat BPIW didukung oleh empat bagian yang terdiri atas Bagian Program dan Evaluasi, Bagian Kepegawaian, Organisasi dan Tata Laksana, Bagian Keuangan dan Umum, serta Bagian Hukum, Kerjasama, dan Layanan Informasi. Ketentuan mengenai tugas dari empat bagian tersebut telah diatur dalam Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 15 tahun 2015. Sementara fungsi kesekretariatan adalah memastikan seluruh fungsi di BPIW khususnya di unit-unit eselon II itu bisa berjalan. Jadi fungsi kita adalah harus memastikan fungsi dari 4 pusat dapat berjalan dengan baik. Beberapa kegiatan yang sudah dilaksanakan hingga akhir semester 1 tahun ini, bisa saya jelaskan seperti ini.

Pertama, pada Bagian Program dan Evaluasi, sudah melakukan koordinasi dan penyusunan rencana program dan anggaran, kemudian juga pelaksanaan pengelolaan data dan informasi, serta sudah melakukan pelaksanaan pemantauan, evaluasi dan pelaporan. Kita juga secara rutin melakukan *e-monitoring* atau *emon*. Ukuran yang paling mudah itu *emon*. Jadi kalau *emon* kita tidak bagus artinya kita belum bergerak. Untuk itu saya selalu sampaikan bahwa kita harus bergerak cepat. Tapi itu saja tidak cukup, karena proses administrasinya pun harus dilaksanakan. Artinya *emon* harus segera dilakukan, diproses cepat sehingga apa yang sudah kita lakukan bisa diukur melalui *e-monitoring* tersebut.

Kedua, Bagian Keuangan dan Umum terus melakukan kegiatan rutin seperti pembayaran gaji dan tunjangan kinerja seluruh pegawai negeri di BPIW. Selanjutnya, juga dilakukan pelayanan fasilitas perkantoran yang berkaitan dengan kebersihan dan kenyamanan, persediaan alat tulis kantor atau ATK, penyiapan ruang rapat, dan kegiatan lainnya. Pendataan Barang Milik Negara juga masih dilakukan, mengingat BPIW masih tergolong badan baru, dimana pengadaan barangnya pun baru dilakukan 1-2 tahun terakhir ini. Jadi perlu inventarisasi yang cepat.

Ketiga, dari Bagian Hukum, kerjasama, dan Layanan Informasi. Bagian ini memfasilitasi bantuan hukum dan *legal drafting*. Salah satunya adalah memfasilitasi ketika akan dilakukan penandatanganan

keepakatan bersama atau MoU terkait Kota Baru Publik Maja. Pada saat persiapan penandatanganan MoU tersebut, saya dan tim juga mengawal secara optimal mengingat saat itu jabatan kepala Pusat Pengembangan Kawasan Perkotaan masih kosong, karena Maja merupakan *icon* pembangunan yang terpadu di skala urban. Percepatan yang kita lakukan terkait pembuatan dan *monitoring* pelaksanaan MoU.

Selain itu, bagian ini juga menjalin kemitraan dengan beberapa pihak dalam rangka mendukung pengembangan infrastruktur, misalnya kerjasama dengan beberapa universitas seperti Universitas Diponegoro, Institut Teknologi Sumatera atau ITERA, dan Universitas Siliwangi. Kemudian, bagian tersebut juga menjalankan fungsi kehumasan, yakni melakukan peliputan kegiatan strategis di lingkungan BPIW melalui *website* BPIW, *website* PUPR, menyebar rilis berita, publikasi melalui media cetak, media *online* dan media *audio visual*.

Selain itu, secara rutin Buletin Sinergi BPIW diterbitkan setiap bulan. Tim Humas juga melakukan pelayanan kebutuhan informasi dari publik serta aktif melayani kebutuhan informasi pejabat di lingkungan BPIW dengan cara membuat *klipping* berita rutin setiap hari. **Keempat,**

Bagian Kepegawaian dan Organisasi Tata Laksana. Saat ini bagian tersebut terus mengadakan pembinaan pegawai dan terkait dengan organisasi dan tata laksana (Ortala) BPIW.

Dapat saya jelaskan juga bahwa kinerja sekretariat dilihat dari berfungsi atau tidaknya kinerja dari pusat-pusat. Bila kinerja di pusat-pusat bagus berarti sekretariatnya bagus. Mengapa seperti itu?, karena di pusat-pusat itu ada empat komponen pendukung selain dari substansi.

Komponen pendukung pertama adalah, komponen pemrograman. Komponen atau urusan kedua adalah tata laksana

perkantoran. Komponen ketiga adalah sumber daya manusia atau SDM. Komponen keempat terkait kemitraan, komunikasi publik, dan terkait peraturan perundang-undangan dan hukum. Fungsi empat komponen itu melekat di semua pusat, dan kita bertugas melakukan pembinaan. Jadi bila keempat komponen itu tidak berfungsi, berarti kita tidak melakukan fungsi pembinaan dengan bagus.

Apabila ada unit yang belum optimal dalam menyelesaikan pekerjaan, maka tugas saya bersama tim di sekretariat ini adalah melakukan *the bottle nacking*. Artinya, bila ada hambatan, maka kita harus memastikan kegiatan tersebut harus berjalan dengan baik. Untuk itu kita bisa melakukan intervensi atau turun tangan untuk mengatasi persoalan tersebut.

Kita juga harus bisa mengidentifikasi kemungkinan timbulnya masalah. Sebelum masalah terjadi maka kita lakukan intervensi, fasilitasi, dan kita bantu supaya proses berjalan, sehingga permasalahan yang kemungkinan timbul tidak terjadi. Jadi sifatnya preventif. Kita juga mengisi fungsi-fungsi yang tidak dapat ditangani oleh empat pusat di BPIW.

Bila dilihat dari tuisi, **maka fungsi kesekretariatan adalah pertama, melakukan pemrograman.** Terkait pemrograman ini, capaian yang sudah kita lakukan, bahwa kita telah menyelesaikan konsep Rencana Kerja dan Anggaran-Kementerian dan Lembaga tahun depan dan juga melakukan monitoring dan evaluasi pencapaian 2016. Monitoring ini merupakan *basic* kita dalam melakukan penyesuaian anggaran.

Kita tahu bahwa sekarang ini ada penyesuaian anggaran dan belanja

Bila ada hambatan, maka kita harus memastikan kegiatan tersebut harus berjalan dengan baik. Untuk itu kita bisa melakukan intervensi atau turun tangan untuk membantu mengatasi persoalan tersebut.

kementerian dan lembaga, karena kapasitas fiskal negara kita sedang menurun, sehingga semua kementerian dilakukan penghematan. Sehubungan dengan hal itu, penghematan di BPIW dilakukan atas dasar hasil evaluasi dan monitoring kegiatan 2016. Bila ada kegiatan yang mungkin belum dilaksanakan optimal, itu kita potong, dan kita kembalikan sebagai bagian penghematan yang diminta pemerintah.

Untuk 2017, kita melakukan penyusunan program RKKAL, dimana kita melakukan koordinasi eksternal dengan beberapa pihak seperti Bappenas dan Direktorat Jenderal Anggaran. Kemudian juga kita melakukan koordinasi internal, yakni dengan Biro Perencanaan Anggaran dan Kerjasama Luar Negeri.

Kita juga sedang melakukan persiapan lelang awal. Jadi kita targetkan pada akhir tahun dilakukan lelang, setelah pagu indikatif 2017 dikeluarkan pemerintah. Dengan cara ini, maka sebagian besar kegiatan kontraktual BPIW, sudah dapat dilakukan penandatanganan kontrak pada tahun 2017. Sehingga kinerja kita tahun depan akan lebih baik. Kemudian dari sisi pemrograman ini, kita juga telah mengembangkan pusat data informasi pengembangan wilayah. BPIW telah memiliki *website*, dimana seluruh data, proses dan *output* BPIW bahkan ke PUPR-an yang relevan dengan keterpaduan rencana dan kesimpulan program kita sudah memilikinya. Itu capaian yang cukup baik dari sisi program.

Dari fungsi kedua, yakni pembinaan kepegawaian, sejauh ini kita sudah mulai melakukan *assesment* atau penilaian pejabat hingga eselon IV. Dalam waktu dekat kita akan melakukan *assesment* hingga staf. *Assesment* itu untuk melihat potensi dan kompetensi personil yang ada. Dengan memahami potensi dan kompetensi itu, kita bisa menempatkan orang dengan tempat yang lebih tepat. Kemudian dapat memberikan indikasi bagi kita untuk melakukan pelatihan atau *capacity building*. Nantinya kita akan melakukan koordinasi dengan

BPSDM, agar kita dapat mengetahui pelatihan apa yang dibutuhkan sesuai hasil *assesment* yang kita lakukan.

Selain itu juga bagian kepegawaian, kita juga telah menerapkan manajemen mutu, yakni ISO 9001. Sekretariat BPIW menjadi yang pertama yang menerapkan ISO tersebut. Sekarang saya dorong juga untuk diberikannya bantuan dan fasilitasi, agar unit-unit lain di sekretariat maupun pusat-pusat bisa menerapkan sistem manajemen mutu yang berbasis ISO itu pada tahun ini. Langkah tersebut ditandai dengan penambahan ruang lingkup sertifikat penerapan sistem manajemen mutu melalui ISO. Selanjutnya dari sistem kepegawaian, sudah berjalan dengan cukup bagus, dimana sistemnya sudah cukup stabil dan sama dengan unit organisasi PUPR.

Selain itu kita juga mengembangkan ICT room, yang berada di lantai 3 gedung utama. ICT room sebagai tempat kita memonitor pelaksanaan pembangunan PUPR yang terpadu dan sinkron. Kita juga dapat memonitor capaian masing-masing unit organisasi.

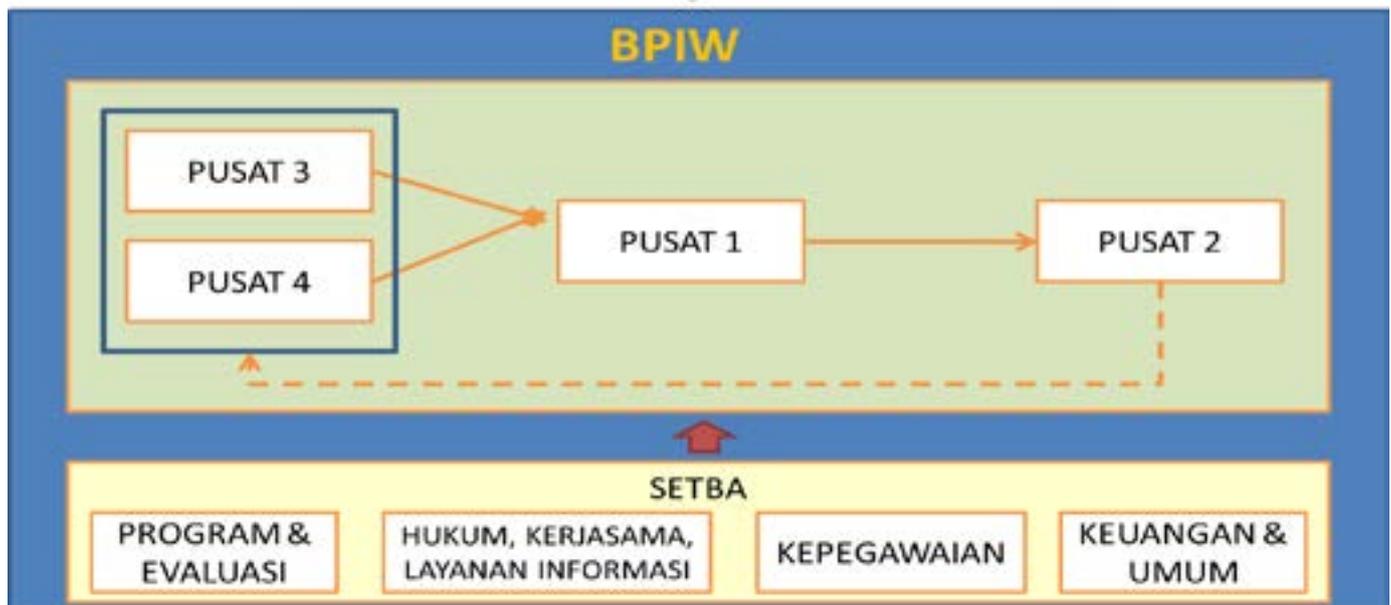
Dari fungsi ketiga, yakni umum dan keuangan, dapat saya sampaikan bahwa laporan kita termasuk cukup tertib. Kemudian juga dari sisi kerumahtangga, saya kira seluruh unit sekarang memiliki ruang kerja yang lebih baik. Kita melakukan beberapa pembenahan supaya pusat 1 hingga 4 punya sarana kerja yang bagus. Tidak hanya

ruangan, kita juga memberi sarana kerja seperti komputer, laptop, dan lain-lain.

Selain itu juga kita mengembangkan ICT room, yang berada di lantai 3 gedung utama. ICT room sebagai tempat kita memonitor pelaksanaan pembangunan PUPR yang terpadu dan sinkron. Kita juga dapat memonitor capaian masing-masing unit organisasi. Saat ini kita sedang melengkapinya dengan *software*. Kemudian untuk dukungan terkait tunjangan kinerja atau tukin, kita termasuk cukup lancar dan tidak ada masalah.

Terakhir fungsi kita adalah terkait kemitraan, hukum, dan komunikasi publik. Disini yang saya cukup apresiasi, komunikasi publik. Saya menilai komunikasi publik cukup produktif, dimana ada laporan harian

POLA KERJA SETBA DENGAN PUSAT LAINNYA



35 WILAYAH PENGEMBANGAN STRATEGIS

35 Wilayah Pengembangan Strategis (WPS)

Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PU-Pera) melalui Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah telah menyiapkan 35 wilayah pengembangan strategis (WPS) sebagai basis perencanaan keterpaduan infrastruktur.

- Pulau-pulau kecil terluar
- WPS pusat pertumbuhan terpadu
- WPS pusat pertumbuhan sedang berkembang
- WPS pertumbuhan baru
- WPS perbaikan dari negara



yakni berupa klipring berita-berita tentang pembangunan infrastruktur ke PUPR-an. Jadi kita disajikan informasi faktual dan esensial, dan itu dilakukan tiap hari. Kalau bisa itu dibukukan di akhir tahun.

Kemudian berita-berita di *website* PUPR net selalu muncul. Selain itu saya melihat buletin juga berjalan terus dan berita-berita harian juga ada *website* kita. Jadi seluruh aktivitas unit eselon 2 di masing-masing unit BIW serta kegiatan Kepala BPIW itu dapat ditangani dengan baik. Untuk hal-hal yang krusial harus dikomunikasikan dengan Biro Komunikasi Publik Kementerian PUPR. Kita juga harus terus dapat andil dalam tajuk *issu of the day* yang dibuat Biro Komunikasi tersebut.

Dari sisi kegiatan mengikuti pameran-pameran, kita tergolong cukup aktif. Pameran ini sangat penting dalam rangka kampanye publik dan sosialisasi program strategis BPIW dan upaya-upaya PUPR dalam mengefektifkan pembelanjaan APBN melalui pembangunan infrastruktur yang terpadu dan sinkron. Kampanye di media televisi dan media cetak juga dilakukan terus dan ini baik sekali.

Dari sisi hukum kita cukup memberikan masukan-masukan dan tanggapan-tanggapan terhadap perundang-undangan terkait, baik dilingkungan PUPR maupun diluar PUPR. Contoh untuk RTR nasional, RTRWN, dan peraturan mengenai perkotaan. Kita juga secara aktif memberikan tanggapan terhadap produk peraturan yang ada. Saya kira itu juga pencapaian yang kita lakukan. Kita juga sedang memproses peraturan menteri tentang pedoman taman cerdas. Kemudian dari sisi kemitraan, kita berhasil memfasilitasi, diantaranya

adalah pendatanganan kota baru publik Maja.

Kita juga sekarang sudah turut memikirkan konsep dari beberapa kerjasama pembangunan infrastruktur, karena pembangunan infrastruktur itu tidak bisa sepenuhnya dilakukan oleh pemerintah. Perlu peran aktif dari seluruh komponen, terutama pihak swasta. Hal ini dikarenakan anggaran kita terbatas, padahal kebutuhannya besar. Kekurangan dana itu kita tidak bisa mengusahakannya sendiri, perlu kerjasama dengan pihak lain. Teman-teman sangat aktif memikirkan

dan memberikan masukan terkait konsep kerjasama didalam infrastruktur PUPR tersebut. Saya kira itu capaian kesekretariatan hingga saat ini. Kita juga ada tugas lain atau tugas tambahan, yakni menyiapkan balai keterpaduan di tujuh lokasi. Tujuh lokasi ini berada di masing-masing pulau. Untuk

Pulau Sumatera di Kota Medan, Jawa di Kota Yogyakarta, Kalimantan di Samarinda, Sulawesi di Makassar, Maluku di Ambon, Papua di Jayapura, dan Nusa Tenggara di Mataram. Ada empat hal yang disiapkan terkait pembentukan balai itu. Pertama, kita menyiapkan program. Kedua, menyiapkan sarana kerja. Ketiga, menyiapkan SDM. Keempat, menyiapkan dari sisi kelembagaannya, yakni terkait tugas dan fungsinya.

Nantinya balai tersebut memiliki peran dalam membantu kita dalam menyiapkan rencana dan program terpadu, untuk pembangunan infrastruktur PUPR di masing-masing wilayah kerja mereka. Jadi diharapkan akhir tahun ini balai tersebut mulai efektif. Tahun depan sudah berjalan dengan baik dan langsung bekerja maksimal alias *full speed*.

Salah satu yang menjadi prioritas kita adalah penerapan Sistem Manajemen Mutu seluruh unit di Sekretariat BPIW. Kemudian kegiatan strategis program, yaitu bagaimana kita menajamkan program-program kegiatan BPIW untuk tahun 2017.



Dari beberapa program tersebut, program apa yang menjadi prioritas BPIW?

Salah satu yang menjadi prioritas kita adalah penerapan Sistem Manajemen Mutu seluruh unit di Sekretariat BPIW. Kemudian kegiatan strategis program, yaitu bagaimana kita menajamkan program-program kegiatan BPIW untuk tahun 2017. Tidak sekedar kita menyusun kegiatan, tapi kegiatan yang menjawab persoalan-persoalan strategis dalam pembangunan infrastruktur PUPR. Program strategis lainnya adalah percepatan terwujudnya MoU di wilayah-wilayah pengembangan strategis. Jadi MoU yang dilakukan untuk mempercepat pelaksanaan pembangunan.

Kendala apa yang dihadapi didalam melaksanakan kegiatan strategis?

Kendalanya kita kekurangan SDM dari PNS. Dengan kekosongan jumlah PNS ini kita isi dengan tambahan tenaga individual. Mudah-mudahan ini bisa segera diatasi dengan pengadaan pegawai, dimana sebentar lagi Kementerian PUPR akan melakukan penambahan PNS. Hanya itu kendalanya, kita tidak ada kendala yang lain. Sementara dari sisi pekerjaan yang kita lakukan tidak terlalu rumit, karena kita sudah terbiasa melakukannya.

Bagaimana Bapak melihat keterpaduan dan sinkronisasi program pembangunan infrastruktur hingga saat ini?

Sejauh ini kita melakukan keterpaduan rencana itu melalui sebuah iterasi yang cukup bagus. Koordinasi yang kita lakukan lintas sektor, kemudian kita menuangkannya di dalam *masterplan* WPS. *Masterplan* itu merupakan perwujudan dari perencanaan terpadu,

karena bisa dipetakan terkait siapa melakukan apa dan kapan kegiatan akan dilakukan. Jadi *masterplan* sebagai visi pembangunan infrastruktur dalam waktu 5 hingga 10 tahun kedepan. Sedangkan kesinkronan program diwujudkan dengan *development plan*, dimana merupakan pemetaan program tiga tahunan dan tahunan. Disitu kita bisa tahu didalam sebuah wilayah apa

yang dilakukan Direktorat Bina Marga, Cipta Karya, Sumber Daya Air (SDA), dan perumahan.

Jadi sekarang sektor-sektor PUPR itu bersinergi satu sama lain, kita mengarahkan untuk melakukan pembangunan infrastruktur bersama-sama didalam sebuah kawasan. Hal ini agar apa yang kita investasikan terpadu. Keterpaduan yang kita lakukan saat ini merupakan kemajuan yang luar biasa. Saat ini orientasinya tidak hanya *output* saja namun

Keterpaduan ini dilakukan agar mencapai empat hal. Pertama, mendorong pertumbuhan ekonomi. Kedua, mengurangi disparitas. Ketiga, mempercepat ketahanan air dan energi. Keempat, meningkatkan kesejahteraan masyarakat.

kita juga memikirkan *outcomenya*, salah satunya program kita rumuskan bersama melalui Pra Konsultasi Regional atau Pra Konreg dan Konsultasi Regional atau Konreg.

Jadi program yang dijalankan saat ini sudah jauh lebih efektif untuk mencapai *outcome*. Keterpaduan ini dilakukan agar mencapai empat hal. Pertama, mendorong pertumbuhan ekonomi. Kedua, mengurangi disparitas. Ketiga, mempercepat ketahanan air dan energi. Keempat, meningkatkan kesejahteraan masyarakat. Keterpaduan itu juga mendukung program pemerintah terutama terkait nawacita.

Saat ini seluruh kegiatan yang dilaksanakan oleh unit organisasi atau unor atas dasar program keterpaduan yang kita susun. Dalam pelaksanaan tugasnya, Pusat Pengembangan Kawasan Strategis dan Pusat Pengembangan Kawasan Perkotaan yang membuat yang *masterplan* dan *development plan*. Kemudian *masterplan* dan *development plan* tersebut, diolah menjadi program oleh Pusat Pemrograman Dan Evaluasi Keterpaduan Infrastruktur PUPR. Sedangkan Pusat Perencanaan Infrastruktur PUPR menjadi rencana strategis 5 tahunan. Jadi proses yang kita lakukan sudah sudah bagus dan sudah benar.

Jadi output dari Pusat Pengembangan Kawasan Strategis dan Pusat Pengembangan Kawasan Perkotaan, berupa *development plan* dan *masterplan*?

Ya. Kalau Pusat Pengembangan Kawasan Strategis menyiapkan *masterplan* dan *development plan* di skala regional, skala WPS. Sedangkan Pusat Pengembangan Kawasan Perkotaan di kawasan-kawasan perkotaan di dalam WPS. Keluarannya sama yakni *masterplan* dan *development plan*. *Masterplan* itu jangkauannya 5 hingga 10 tahun dan *ultimate*, belum ada anggarannya. Tapi bila *development plan* pembangunan infrastrukturnya sudah dekat dan sudah diketahui anggarannya.

Setelah efektif bekerja selama 1 tahun, apakah kinerja BPIW sudah sesuai koridor yang ditetapkan Menteri/pimpinan ?

Kinerja BPIW saya kira sudah sesuai koridor yang ditetapkan Menteri, bahkan sudah maksimal. Hal ini merupakan kerja keras dari semua pihak di lingkungan BPIW. Dalam Peraturan Presiden atau Perpres No. 15 tahun 2015, yang diperjelas dalam Peraturan Menteri atau Permen PUPR Nomor 15 Tahun 2015 Pasal 1020, tercantum bahwa tugas BPIW adalah melaksanakan penyusunan kebijakan teknis dan strategi keterpaduan antara pengembangan kawasan dengan infrastruktur pekerjaan umum dan perumahan rakyat.

Program kerja yang kami buat dan laksanakan selalu berpegang pada amanah yang dituangkan dalam Perpres dan Permen tersebut. Struktur organisasi yang dibuat pun sesuai dengan koridor yang ditetapkan sesuai fungsi BPIW.

Bagaimana pula koordinasi internal BPIW dan koordinasi eksternal yang telah dilakukan ?

Cukup bagus, kelebihan BPIW ini selalu berkoordinasi dengan pihak lain. Beberapa instansi juga sering datang ke BPIW untuk minta penjelasan mengenai pembangunan infrastruktur PUPR. Koordinasi eksternal, antar kementerian dan lembaga kami lakukan seperti dengan Bappenas, Kemenkeu, dan kementerian dan lembaga lainnya, serta rapat teknis lintas kementerian terkait.

Hal ini dikarenakan kita punya *tools* berupa *masterplan* dan *development plan*. Kita juga punya WPS dan sub WPS. Sedangkan

Koordinasi internal ke-PUPR-an, kami lakukan melalui rapat kerja atau raker dan rapat-rapat tim teknis yang melibatkan unit organisasi lainnya. Selain itu juga kami lakukan program konsultasi regional yang telah kami lakukan beberapa waktu lalu. Konreg adalah satu bentuk koordinasi internal PUPR atau antarsektor dengan pemerintah daerah di seluruh Indonesia yang sudah kita laksanakan.

Terkait program prioritas, seperti apa pengaturan pendanaannya?

Kalau yang masuk pagu indikatif itu merupakan prioritas yang dibiayai APBN. Sedangkan yang tidak dibiayai APBN masih stok program. Kalau itu prioritas, maka pembiayaannya bisa dicarikan melalui kerjasama internasional dalam bentuk *loan* atau pinjaman. Kita yang menyiapkan proses skema pembiayaannya, bersama Bappenas, dan Biro Anggaran Kementerian PUPR. Contohnya untuk program nasional masalah *urban* atau perkotaan, itu kita yang menisiasi. Meski nanti yang menjadi eksekutif *agency* nya Ditjen Cipta Karya. Hal itu untuk membiayai beberapa kegiatan yang tidak bisa dibiayai APBN. Kita juga akan mengembangkan Kerjasama Pemerintah Badan Usaha atau

KPBU. Hal ini dilakukan, karena ada infrastruktur yang belum bisa dibiayai APBN.

Keterpaduan itu terlihat sejak kapan?

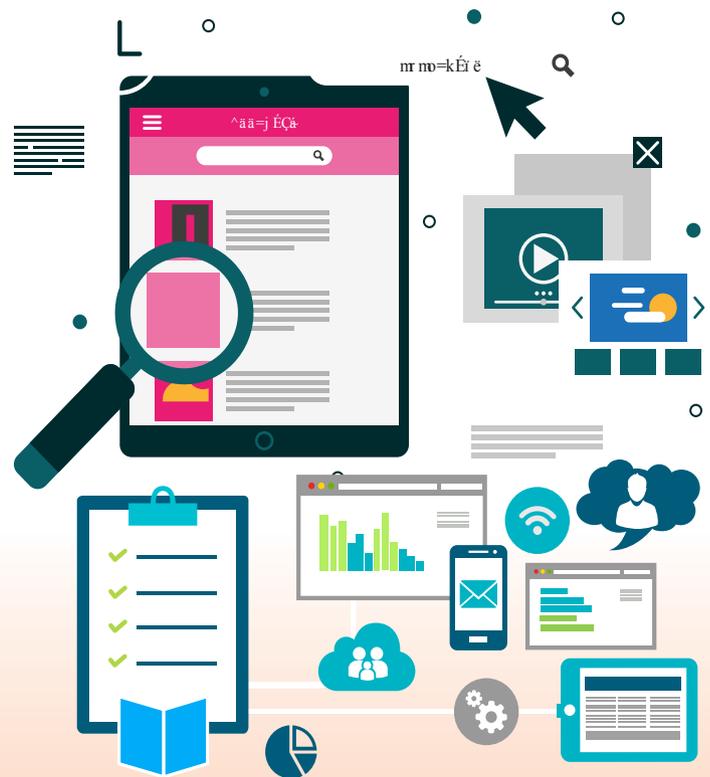
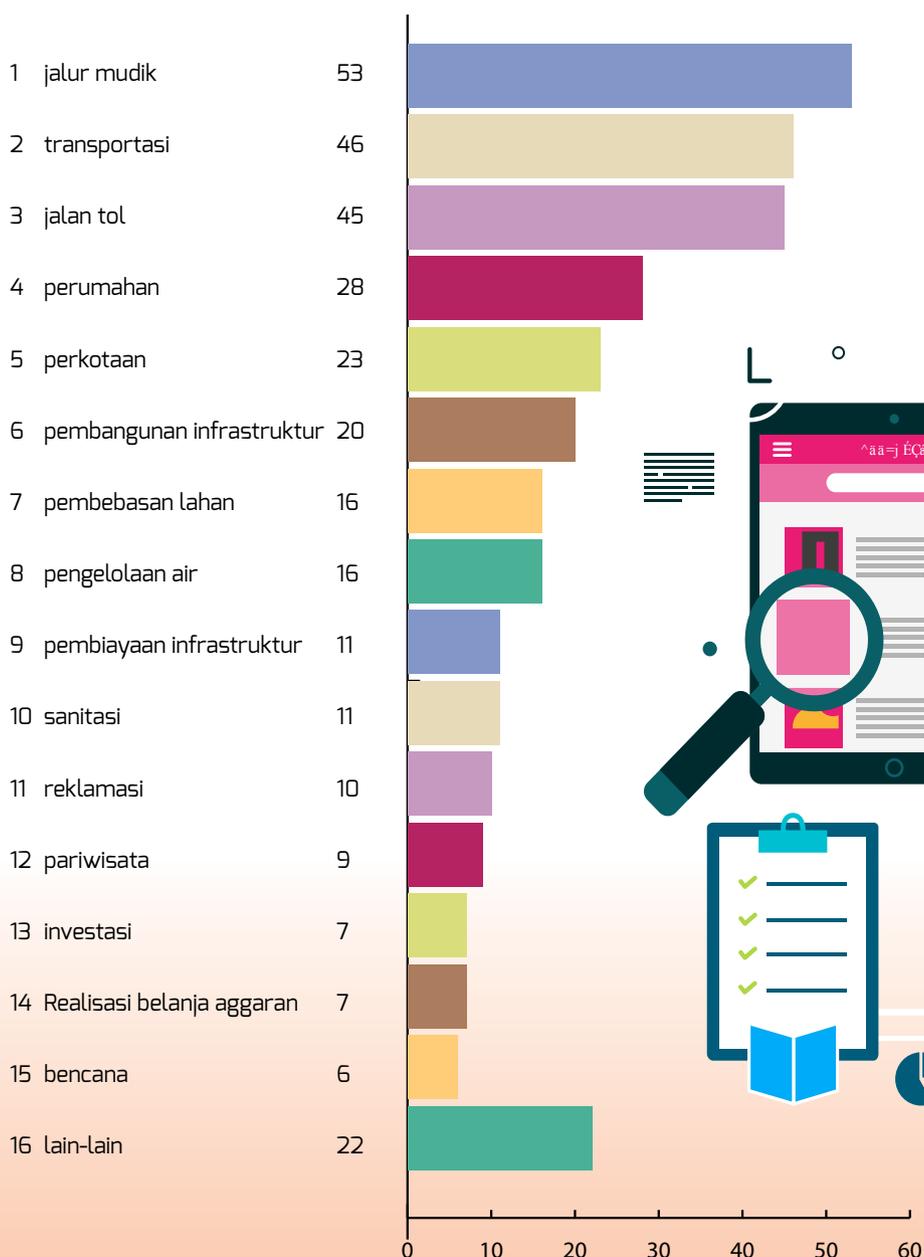
Tahun ini keterpaduan itu sudah harus terlihat. Untuk itu akhir tahun ini sudah bisa dievaluasi berapa persen keterpaduan yang dicapai. Pembangunan infrastruktur yang dilakukan secara terpadu lebih cepat memberikan *outcome*. Jadi keterpaduan yang dibangun itu dapat membuahkan hasil positif. Saat ini, diharapkan pembangunan infrastruktur bersinergi dan saling terkait antara unor yang satu dengan yang lain.

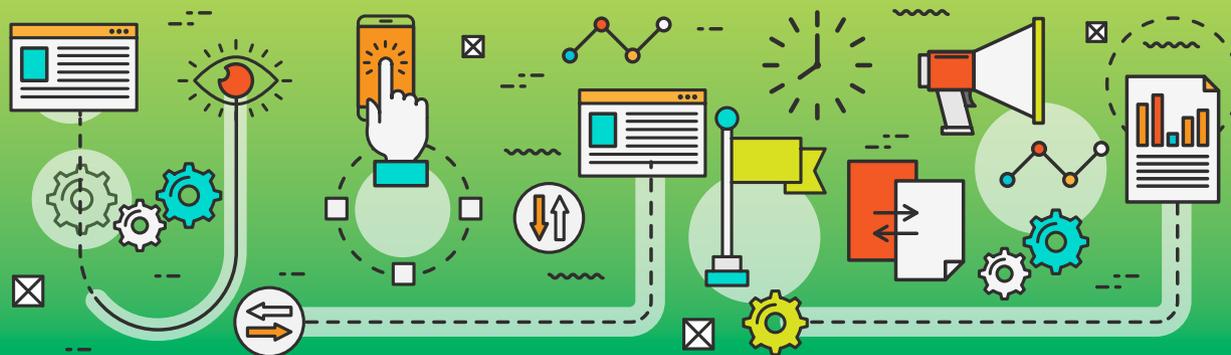
Apa yang harus ditingkatkan dari kinerja BPIW kedepan?

Saya kira harus mempertajam perencanaan dan harus lebih berkualitas. Kita juga harus meningkatkan interaksi dengan sektor dan pemerintah daerah, memahami kapasitas keuangan negara, dan memahami hal-hal prioritas. Itu dari sisi pemrograman. Dari sisi penyusunan *masterplan* dan *development plan* harus lebih tajam. Sehingga dapat diketahui, mana yang menjadi prioritas mana yang tidak. Dengan demikian investasi infrastruktur bisa memberikan hasil dan *impact* yang lebih signifikan. Jadi kita harus meningkatkan kualitas *masterplan*, *development*, meningkatkan kualitas proses pemrogramannya serta mengefektifkan pelaksanaannya sesuai dengan yang diprogramkan. **Tim Redaksi**

Infrastruktur PUPR Dalam Media Cetak

Kami membuat guntingan berita dengan topik infrastruktur dan topik lain yang terkait. Guntingan berita kami sarikan dari 7 media cetak, yaitu Kompas, Koran Tempo, Media Indonesia, Koran Sindo, Investor Daily, Republika, dan Bisnis Indonesia. Dengan adanya guntingan berita ini, diharapkan dapat diketahui opini publik yang berkembang seputar infrastruktur. Selain itu, dapat berguna sebagai media monitoring BPIW. Berikut ini adalah rangkuman pemberitaan mengenai infrastruktur dan yang berkaitan, selama bulan Juli 2016. Total ada 330 berita dari 7 media koran periode 1 Juli – 31 Juli 2016.





Berita yang Menarik

1. **Kompas** (halaman 19), Jumat, 1 Juli 2016
 Porsi Hunian Harus Imbang
 Pengembangan perumahan di kota baru maha diminta memberikan porsi rumah murah. Pemerintah akan mendukung dengan pembiayaan atau infrastruktur dasar di kawasan tersebut.
2. **Koran Investor Daily** (halaman 22), Senin, 11 Juli 2016
 PUPR Bangun 15 Menara Rusun Dukong Asian Games 2018
 PUPR akan membangun 15 menara rusun untuk mendukung pelaksanaan asian games XVIII tahun 2018.
3. **Koran Media Indonesia** (halaman 13), Senin, 11 Juli 2016
 Infrastruktur Masih Gagap
 Momentum kebijakan pengampunan pajak dapat menjadi motor untuk mempercepat pembangunan infrastruktur.
4. **Koran Republika** (halaman 4), Senin, 11 Juli 2016
 Penanganan Mudik Sistemis
 Mudik tahun ini menjadi sorotan media internasional dengan meninggalnya belasan orang saat macet.
5. **Koran Kompas** (halaman 4), Senin, 11 Juli 2016
 Kinerja Pemerintah, saat koordinasi dan Komunikasi Kembali Dipertanyakan
 Kemacetan mudik kemarin kembali memunculkan pertanyaan tentang koordinasi dan komunikasi antara elite politik.
6. **Koran Kompas** (halaman 17), Senin, 11 Juli 2016
 Target Penyerapan Meleset
 Realisasi penyerapan anggaran Kementerian PUPR pada September belum sesuai rencana. Baru mencapai 27,63 persen.
7. **Koran Investor Daily** (halaman 22), Kamis, 14 Juli 2016
 Investor Gulirkan Investasi di Maja
 Sejumlah pengembang properti menyatakan siap mengeluarkan investasi untuk membangun kawasan hunian di Kota Baru Maja, Rangkasbitung, Banten.
8. **Koran Bisnis Indonesia** (Halaman 27), Kamis, 14 Juli 2016
 Trans Jawa diperpanjang
 Pemerintah Provinsi Jawa Timur mendukung rencana pemerintah pusat yang ingin memperpanjang jalur tol Trans-Jawa.
9. **Bisnis Indonesia** (halaman 9), Rabu, 27 Juli 2016
 Alternatif baru kawasan industri: Sumatera jadi pilihan
 Sejumlah daerah di Sumatera diyakini menjadi pilihan utama untuk kawasan industri baru diluar Jawa
10. **Kompas** (halaman 18), Rabu, 27 Juli 2016
 Kerjasama antarnegara untuk membangun perumahan
 Pemerintah Indonesia menjajaki kerjasama lebih lanjut dengan pemerintah Korea Selatan di bidang perumahan dan pengembangan kawasan perkotaan yang berkelanjutan

Bersinergi Mendukung Pengembangan Kawasan Industri

Kepala Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW) Kementerian PUPR, Hermanto Dardak mengatakan Kementerian PUPR bersama Kementerian Perindustrian bersinergi mendukung pengembangan Kawasan Industri. Sinergi tersebut dalam hal penetapan daerah mana saja yang dikategorikan sebagai Kawasan Industri oleh Kementerian Perindustrian dan Kementerian PUPR mendukung dari segi infrastruktur.

“Dalam kurun waktu 2015-2019, pembangunan infrastruktur PUPR menerapkan pendekatan yang berbasis pengembangan wilayah yang dituangkan dalam 35 wilayah pertumbuhan. Artinya, carrying capacity suatu wilayah yang baik dipadukan dengan market driven dengan mempertimbangkan aspek ekonomi, sosial dan lingkungan untuk mendukung pembangunan infrastruktur yang berkelanjutan,” tutur Dardak pada *Forum Group Discussion (FGD) Pengembangan Industri Logam Dasar dan Kawasan Industri yang Terpadu*, di Jakarta, Rabu, (20/7).

Dirjen Pengembangan Perwilayahan Industri Kementerian Perindustrian, Imam Haryono mengatakan arah pengembangan kawasan industri di Pulau Jawa saat ini adalah kawasan industri berbasis teknologi, padat karya dan kawasan industri yang berorientasi pada *consumer goods*.



Sumber: Dok BPIW

Sedangkan di luar Pulau Jawa adalah kawasan industri sumber daya alam baik terbarukan dan tidak terbarukan, meningkatkan efisiensi sistem logistik dan kawasan industri sebagai penggerak utama pusat-pusat pertumbuhan.

Dalam diskusi tersebut dibahas mengenai nilai tambah industri logam dasar dan pengelolaan kawasan industri yang terpadu, sebagai basis industrilisasi untuk meningkatkan perekonomian Indonesia. Terkait pengembangan Kawasan Industri di luar Pulau Jawa, Dardak menjelaskan saat ini dari 47 Kawasan Industri baru, 17 Kawasan

Industri menjadi prioritas nasional, dimana 3 Kawasan Industri di Pulau Jawa dan 14 Kawasan Industri berada di luar Pulau Jawa. Salah satu Kawasan Industri adalah Sei Mangkei.

“Kawasan Sei Mangkei terletak di jalan kabupaten. Dalam program PUPR untuk mendukung KI Sei Mangkei akan dibangun akses berupa *fly over* menuju pelabuhan Kuala Tanjung dan pembangunan rusun untuk pekerja pada KEK Sei Mangkei, yang dapat menampung kurang lebih 5 ribu pekerja,” jelas Dardak.

Untuk mempercepat pembangunan

infrastruktur dalam mendukung Kawasan Industri, selain *Viability Gap Funding* (VGF) juga dilakukan *Viability Payment*. Terkait potensi produksi baja dikatakannya, saat ini masih banyak potensi yang dapat dikembangkan, khususnya untuk pembangunan infrastruktur di Indonesia. Salah satunya adalah penggunaan *steel box girder* (boks baja) yang digunakan pada bentang tengah Jembatan Suramadu, Jalan Tol Tomang dan beberapa infrastruktur di Jalur Pantura. “Dengan menggunakan *steel box girder* (boks baja), selain menghasilkan infratraktur jembatan yang rapih dan stabil, juga dapat mengembangkan potensi kawasan industri baja ke depan. Oleh karena itu, akan lebih baik meningkatkan kualitas baja di Indonesia, ketimbang harus impor dari luar negeri,” tutur Dardak.

Ketua Kelompok Kerja (Pokja) Industri

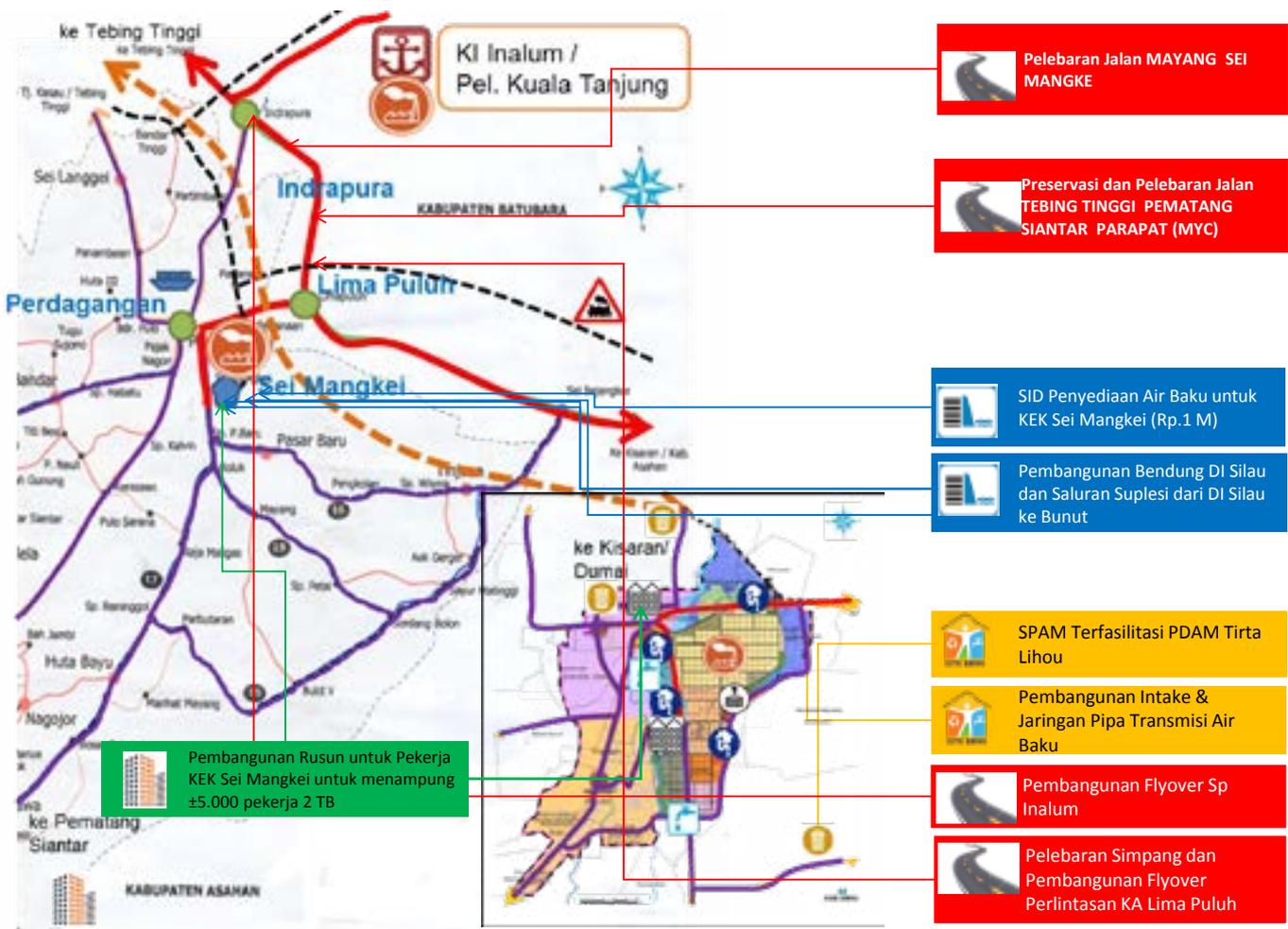
Logam Dasar dan Kawasan, Industri Komite Ekonomi dan Industri Nasional (KEIN), Johnny Dermawan menambahkan dalam mengintegrasikan pengembangan potensi industri logam dasar Indonesia dalam

Dengan menggunakan steel box girder (boks baja), selain menghasilkan infratraktur jembatan yang rapih dan stabil, juga dapat mengembangkan potensi kawasan industri baja ke depan.

suatu kawasan industri yang terpadu, perlu dilakukan langkah-langkah perbaikan yang sistematis dan komprehensif. Langkah tersebut dapat melibatkan investor dan stakeholder terkait. Pemanfaatan pengembangan industri logam dasar ini dimanfaatkan untuk kepentingan masyarakat.

Johnny juga menyebutkan bahwa isu strategis dalam pengembangan Kawasan Industri di luar Pulau Jawa adalah infrastruktur pendukung seperti jalan, rel kereta api dan pelabuhan yang masih belum memadai. Hal ini dikarenakan belum semua kabupaten maupun kota mempersiapkan Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW), khususnya kawasan peruntukan industri. Selain itu kemampuan tenaga kerja dan SDM industrial yang terlatih kurang memadai. Selain itu, minat swasta untuk membangun kawasan industri masih kurang. Untuk itu, perlu dilakukan strategi dalam menghadapi permasalahan tersebut.

Hadir pula dalam acara ini, Deputi Menteri Kementerian BUMN, Direktur PT. KII, Direktur Keuangan PT. JIEP, dan Keramik Bandung. **INI/InfoBPIW**



Kebijakan Pembangunan Infrastruktur Menunjang Kemandirian Perekonomian

Kebijakan pembangunan infrastruktur menunjang kemandirian perekonomian dengan berlandaskan UUD Tahun 1945. Demikian disampaikan Kepala Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW) Kementerian PUPR, Hermanto Dardak saat berbicara di depan para peserta Program Pendidikan Reguler Angkatan ke-55 (PPRA LV) Tahun 2016 di Lembaga Ketahanan Nasional (Lemhannas RI), Selasa (26/7).

Dardak mengatakan, pembangunan infrastruktur di Indonesia berlandaskan UUD 1945 terutama pada pasal 33 ayat 3. Dalam ayat tersebut dinyatakan bahwa bumi, air, dan kekayaan alam yang terkandung di dalamnya dikuasai oleh negara dan dipergunakan untuk sebesar-besarnya kemakmuran rakyat.

Selain itu Dardak menyampaikan bahwa pembangunan infrastruktur di Indonesia mengemban amanat Nawacita, yaitu pengembangan infrastruktur dilakukan secara seimbang sehingga dapat

mengurangi disparitas, meningkatkan kualitas hidup masyarakat, meningkatkan konektivitas, dan mendukung ketahanan air, serta kedaulatan pangan dan energi.

Namun diakuinya, dalam melaksanakan program pembangunan infrastruktur ada beberapa tantangan yang dihadapi. Pertama, dari segi pembangunan perkotaan, populasi penduduk perkotaan yang meningkat dengan sangat cepat, tingkat urbanisasi tinggi. Kondisi tersebut tidak diiringi dengan penataan ruang perkotaan yang terencana dengan matang. Kedua, dengan telah berlakunya Masyarakat Ekonomi ASEAN atau MEA, maka perlu didukung Infrastruktur, agar negara-negara di Asia Tenggara atau ASEAN memiliki daya saing yang baik di area ASEAN sendiri dan di area yang lebih luas secara global.

Kemudian, tantangan ketiga adalah daya saing global, dimana Indonesia menempati peringkat 25 dari 141 negara dunia terkait sumberdaya pariwisata yang dimiliki serta keterjangkauan biaya yang ditawarkan.

Kendala utama yang dihadapi saat ini adalah ketersediaan infrastruktur, kebersihan, serta kualitas lingkungan yang mempengaruhi kenyamanan berwisata.

BPIW Kementerian PUPR, menurut Dardak menjadi pusat perencanaan pembangunan infra-struktur ke-PUPR-an. Dengan adanya BPIW, perencanaan pembangunan ke-PUPR-an secara nasional dan daerah dapat disatukan. Jika sebelumnya, kata Dardak, masing-masing Direktorat Jenderal mengadakan pra konsultasi regional, sebagai bentuk perencanaan pembangunan daerah. Setelah adanya BPIW, konsultasi regional disatukan di dalam satu pintu.

“Dengan badan ini, kami juga mengembangkan kebijakan pembangunan infrastruktur berbasis wilayah pertumbuhan strategis. Kebijakan pembangunan ini dituangkan dalam 35 Wilayah Pengembangan Strategis atau WPS di seluruh wilayah di Indonesia. Dalam membangun infrastruktur PUPR, kita berupaya memastikan bukan hanya output fisik saja yang dihasilkan,

INDEKS DAYA SAING GLOBAL INDONESIA



Indeks Daya Saing Global Indonesia (GCI)

Tahun	Ranking
2010 – 2011	44
2011 – 2012	46
2012 - 2013	50
2013 - 2014	38
2014 - 2015	34
2015 - 2016	37

Indeks Daya Saing Infrastruktur Indonesia

Tahun	Ranking
2010 – 2011	90
2011 – 2012	82
2012 - 2013	92
2013 - 2014	82
2014 - 2015	56
2015 - 2016	62

Daya Saing Pariwisata Indonesia 2015	Rangking di antara 141 Negara
Sumber Daya Alam	19
Sumber Daya Budaya dan Perjalanan Bisnis	25
Daya Saing Harga	3
Sumber Daya Manusia dan Pasar Tenaga Kerja	53
Infrastruktur Darat dan Laut	77
Kesehatan dan Kebersihan	109
Infrastruktur Pelayanan Turis	101
Lingkungan Hidup	134

Kekuatan Indonesia untuk menarik turis

Faktor-faktor yang melemahkan kedatangan turis

	Indonesia	Malaysia	Thailand	Vietnam	Philippines
Infrastruktur Umum	81	16	71	99	106
Jalan	80	15	51	93	97
Kereta Api	43	13	78	48	84
Pelabuhan	82	16	52	76	103
Transportasi Udara	66	21	38	75	98
Listrik	86	36	36	87	89
Telepon Bergerak	49	24	36	28	76
Telepon Tetap	80	73	88	100	108

Sumber: The Global Competitiveness Report 2015-2016 (World Economic Forums)

melainkan juga *outcome* dan *impact* atau dampak positif yang dirasakan masyarakat," ungkapnya.

Dalam konsep wilayah pertumbuhan menurut Dardak, BPIW juga membuat konsep *network cities* agar masing-masing wilayah terkoneksi. Artinya, dalam merancang pembangunan infrastruktur PUPR, yang dilihat adalah kapan dan dimana rencana pengembangan infrastruktur lain yang non PUPR, misalnya pariwisata, pelabuhan, bandara, kelistrikan dan perdesaan (*hinterland*). Langkah ini dilakukan, agar pada saat infrastruktur PUPR terbangun, akan cepat terhubung dengan infrastruktur yang lain. Dengan demikian akan mempercepat pertumbuhan ekonomi pada kawasan yang dibangun. Dengan demikian kemandirian ekonomi diharapkan dapat tercapai.

"Pada tahap implementasi, salah satunya

kita membentuk MoU pembentukan Kota Baru Maja. Kita libatkan beberapa pihak misalnya pemerintah daerah dan pengembang, dimana masing-masing pihak mengetahui kontribusi apa yang akan diberikan. Selain itu, kami juga sedang

Dengan adanya BPIW, perencanaan pembangunan ke-PUPR-an secara nasional dan daerah dapat disatukan.

mengembangkan wilayah pariwisata Danau Toba agar akses dari Medan ke danau itu, dapat ditempuh dalam waktu singkat. Upaya ini untuk mewujudkan perencanaan yang kami rancang, agar dapat mendorong pertumbuhan ekonomi suatu wilayah," jelas Dardak.

Dardak juga menyampaikan bahwa untuk melaksanakan itu semua, memang

banyak tantangan, misalnya masalah lahan. "Namun saat ini kami membentuk Badan Layanan yang fokus menangani lahan. Kemudian perencanaan tata ruang juga kami perhatikan. Kami juga melakukan koordinasi dengan berbagai pihak agar pembangunan infrastruktur dapat sinkron. Kontinuitas pendanaan setiap tahunan juga kami upayakan, termasuk soal pengadaan barang dan jasa atau lelang, yang kita lakukan lebih awal, agar proyek yang dijalankan lebih cepat direalisasikan," ucapnya lagi.

Program Pendidikan Reguler Angkatan ke-55 (PPRA LV) Tahun 2016 tersebut dihadiri oleh 105 pimpinan dari berbagai instansi pemerintah diantaranya TNI, Polri, Kementerian/Lembaga, pemerintah daerah, dan partai politik. **Mutri/InfoBPIW**

Menciptakan Ruang Perkotaan yang Berkualitas



Sumber: Dok BPIW

Pengembangan Kota Cerdas Berkelanjutan merupakan salah satu pilar pembangunan perkotaan yang sangat penting di Indonesia, untuk merespon tantangan urbanisasi dengan segenap kompleksitas permasalahannya. Pada saat ini tidak kurang 53% penduduk Indonesia telah bermukim pada kawasan perkotaan, artinya telah berkembang 6 kali lipat dari awal tahun 1970-an.

Kota Cerdas Berkelanjutan pada hakekatnya bertujuan untuk menciptakan ruang perkotaan yang berkualitas untuk kebahagiaan dan kesejahteraan masyarakat yang aman, sehat, dan berkeselamatan. Kawasan perkotaan perlu memiliki 20% Ruang Terbuka Hijau Publik (RTH), 20% jalan dan pedestrian, dan pengelolaan sampah yang baik. Tujuannya adalah menciptakan ruang perkotaan yang estetik, bersih, berkarakter, dan nyaman, antara lain dengan mengembangkan ruang-ruang publik yang memadai sekurangnya 40%. Kementerian PUPR berkomitmen dalam membangun

negeri yang lebih baik, melalui pembangunan infrastruktur, termasuk mengembangkan *smart city*.

Demikian disampaikan Kepala Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW), DR. Ir. A. Hermanto Dardak saat menyampaikan *Keynote Address* pada kegiatan "Geosmart 2016" di Surabaya, Kamis, (21/7). Event internasional ini diselenggarakan oleh *Smart Indonesia Initiative (SIi)* mengambil tema "Smart City Forum Advancing Society".

Selain melayani sistem internal, kota cerdas berkelanjutan juga bertujuan untuk melayani sistem eksternal wilayah yang lebih berdaya saing, produktif dan efisien sehingga membentuk jejaring kota-kota yang saling terkoneksi satu-sama lain. Akhirnya, tujuannya adalah untuk kota yang berkelanjutan secara ekologis antara lain untuk merespon tantangan perubahan iklim serta mengembangkan tata kelola perkotaan yang baik.

Pengembangan Kota Cerdas Berkelanjutan tentunya tidak hanya steril pada tataran konsep, namun Kementerian PUPR telah memulai berbagai inisiatif dan kegiatan-kegiatan yang konkrit. Secara garis besar, inisiatif dimaksud dapat dibedakan menjadi delapan atribut pengelolaan Kota Cerdas Berkelanjutan, yakni *smart development planning and design, smart open space, smart water, smart waste, smart building, smart energy, smart building and construction*, serta *smart community*.

Kementerian PUPR terus berkomitmen untuk menerapkan secara luas konsep kota cerdas berkelanjutan untuk meningkatkan kinerja pelayanan infrastruktur, meningkatkan optimasi sistem untuk efisiensi, dan menghindari gangguan terhadap infrastruktur.

Dalam kesempatan itu, Dardak mencontohkan salah satu atribut yakni *Smart Development Planning*. Dalam atribut tersebut diterapkan pengembangan kota berkonsep *Transit Oriented Development*

(TOD) di koridor Jalan Jenderal Sudirman Jakarta. Pada konsep tersebut, TOD menjadikan kawasan tersebut kompak dengan pola penggunaan lahan campuran (Mixed-Use), dimana pembangunan dilakukan secara vertikal dengan KDB rendah dan KLB tinggi. Sehingga mampu menciptakan kawasan untuk pejalan kaki dengan ketersediaan ruang publik yang signifikan dan didukung keberadaan integrasi transportasi multimoda yang menghubungkan antar pusat-pusat aktivitas.

Pada contoh lain, Kementerian PUPR juga mendorong penerapan konsep *smart city* dalam melakukan perencanaan pembangunan, misalnya penggunaan teknologi dalam memonitor debit air di Bendungan Jatigede, rencana penerapan *free flow* jalan tol, analisis *traffic* kendaraan, pembangunan Sodedan Kali Ciliwung, pengelolaan sampah terpadu, serta pembangunan dengan konsep bangunan cerdas.

Lebih lanjut disampaikan bahwa,

smart city tidak hanya perlu dilakukan oleh pemerintah, namun juga pada swasta, dan masyarakat. Swasta khususnya developer dapat melakukan pembangunan dengan konsep kompak, sehingga dapat menyediakan open space yang proporsional, dengan lahan terbangun. Sementara

pemerintah terkait kondisi lingkungan. Sehingga jika hal tersebut dilakukan dalam skala luas, akan berdampak besar terhadap efisiensi kehidupan masyarakat dan menuju perkotaan cerdas berkelanjutan.

Prof. Suhono Harso Supangkat sebagai Ketua *Smart City Indonesia Forum* dalam menambahkan bahwa tanpa dukungan infrastruktur, maka kondisi *smart city* tidak akan dapat tercapai. Pengembangan infrastruktur untuk mendukung kehidupan masyarakat dengan lebih baik ini, lanjut Suhono, akan dapat dioptimalkan apabila melibatkan semua pihak atau stakeholder yang berkepentingan. Semua pihak tersebut utamanya pemerintah, pelaku bisnis dan industri, akademisi, dan juga masyarakat secara luas. Kerja sama ini juga disebut sebagai konsep *co-creation*. Kegiatan yang diikuti ratusan peserta tersebut, dihadiri beberapa kalangan seperti dari akademisi, perusahaan BUMN, pemerintah daerah, dan pihak swasta. **Hen/infobpiw**

Kota Cerdas Berkelanjutan pada hakekatnya bertujuan untuk menciptakan ruang perkotaan yang berkualitas untuk kebahagiaan dan kesejahteraan masyarakat yang aman, sehat, dan berkeselamatan

masyarakat, dapat berpartisipasi dalam mengajukan aspirasi pada pemerintah dalam pelaksanaan pembangunan dan penentuan kebijakan, contohnya menggunakan aplikasi Qlue yang terdapat di Jakarta. Melalui aplikasi tersebut, masyarakat dapat memberikan saran dan kritik kepada

Atribut

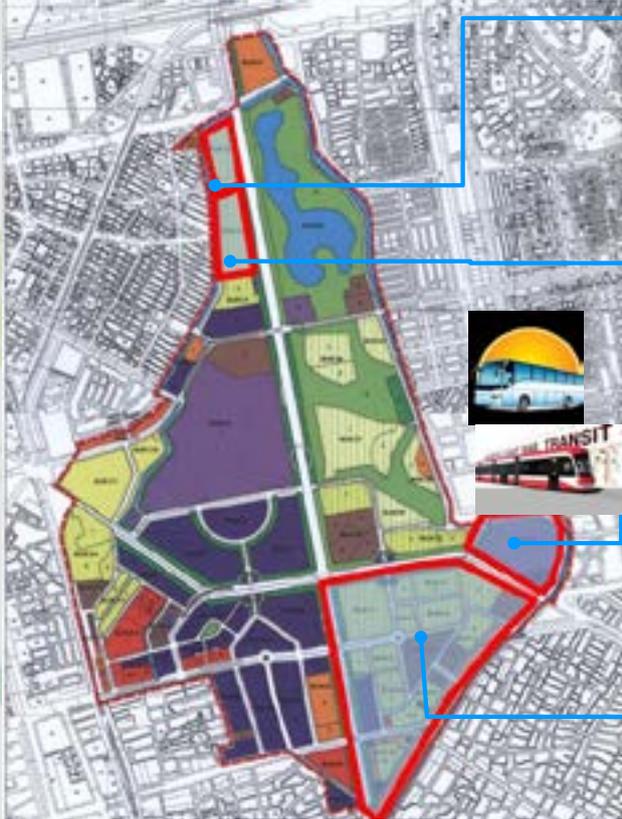
1b

Smart Living

COMPACT CITY - TOD

KONSEP PENGEMBANGAN KWS KEMAYORAN







BLOK C2

Luas : 2,69 Ha
Tower : 3 unit
Rusun : 3.168 unit
Penghuni : 12.672 jiwa



BLOK C3

Luas : 5,78 Ha
Tower : 8 unit
Rusun : 4.800 unit
Penghuni : 19.200 jiwa



BLOK D10

Luas : 7,89 Ha
Tower : 7 unit
Rusun : 5.494 unit
Penghuni : 13.735 jiwa



BLOK A

Luas : 24,5 Ha
Tower : 39 unit
Rusun : 27.781 unit
Penghuni : 83.343 jiwa

BPIW Siapkan Draft Pedoman Pengembangan Infrastruktur Perkotaan



Sumber: Dok BPIW

Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW) Kementerian PUPR melakukan penyiapan draft Pedoman Pengembangan Infrastruktur Berkelanjutan di Kawasan Perkotaan. Kegiatan yang diselenggarakan Pusat Pengembangan Kawasan Perkotaan BPIW ini merupakan pembahasan lanjutan, terkait infrastruktur berkelanjutan di kawasan perkotaan, khususnya infrastruktur bidang PUPR. Pedoman ini nantinya diharapkan dapat menjadi acuan untuk pengembangan infrastruktur bagi semua pemangku kepentingan terkait.

Saat membuka acara tersebut, Melva E. Marpaung, ST, MUM selaku Kepala Bagian Anggaran dan Umum Pusat Pengembangan Kawasan Perkotaan, menjelaskan bahwa *Focus Group Discussion* (FGD) ini merupakan tindak lanjut dari diskusi dengan Puslitbang yang diselenggarakan di Bandung beberapa waktu yang lalu. Selain itu, diskusi juga dilakukan untuk mempertajam substansi dengan menggali informasi dari peserta diskusi agar pedoman tidak bertentangan dengan peraturan yang sedang dibuat maupun yang sudah ada.

"Kedudukan Pedoman Pengembangan infrastruktur Yang Berkelanjutan harus dapat diselaraskan dengan peraturan lain yang sudah lebih dahulu terbit. Saya juga

berharap dalam waktu dekat pedoman tersebut dapat segera ditetapkan," ujar Melva, saat membuka acara tersebut, di Jakarta, belum lama ini. Melva juga menekankan bahwa dalam penyusunan pedoman sebaiknya memuat prinsip-prinsip Infrastruktur Yang Berkelanjutan.

Berbagai usulan dikemukakan oleh perwakilan unit organisasi terkait antara lain Puslitbang Perumahan dan Permukiman,

tersebut dapat diperoleh dari unit organisasi di lingkungan kementerian PUPR yaitu dari Puslitbang Perumahan dan Permukiman dan Puslitbang Jalan dan Jembatan.

Sementara itu, narasumber kegiatan ini, Dr.Ir. Andi Siswanto, March, M.Sc menambahkan bahwasanya pembangunan dengan pendekatan Infrastruktur Yang Berkelanjutan yang menekankan konsep membangun bersama alam sebagai upaya menyelamatkan kota-kota/wilayah di Indonesia. "Infrastruktur Yang Berkelanjutan dapat mendorong pembangunan sosial, ekonomi, dan kesehatan lingkungan di masa depan. Selanjutnya pedoman ini harus memiliki pendekatan yang bersifat konservasi dan pendekatan yang bersifat rehabilitasi untuk mempertahankan keberlangsungan lingkungan," tuturnya.

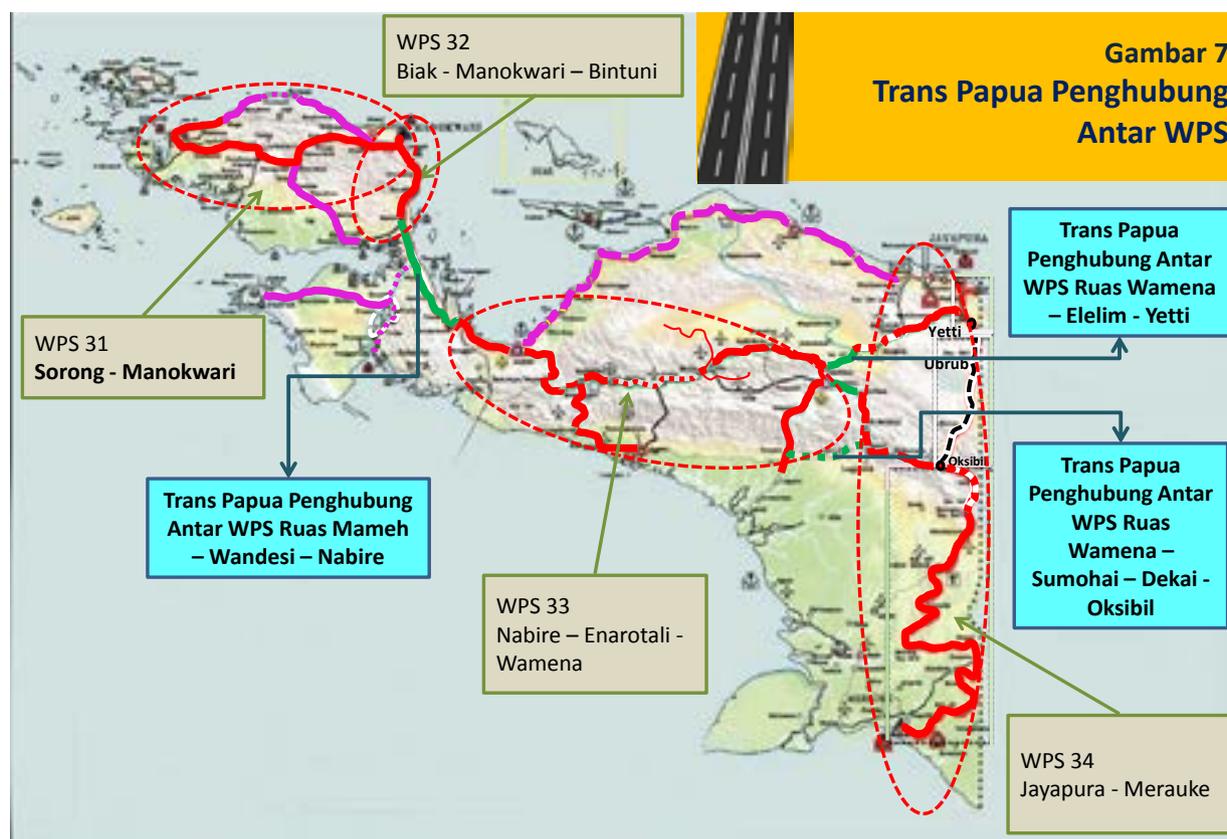
Diskusi tersebut dihadiri oleh perwakilan di lingkungan BPIW, antara lain Pusat Pemrograman dan Evaluasi Keterpaduan Infrastruktur, Pusat Pengembangan Kawasan Strategis, dan sekretariat BPIW. Turut hadir dalam kegiatan tersebut tim penyusun Pedoman Pengembangan Infrastruktur Yang Berkelanjutan di Kawasan Perkotaan yang terdiri atas perwakilan Puslitbang Perumahan dan Permukiman, Puslitbang Jalan dan Jembatan, serta tim tenaga ahli. **Rosita/infobpiw**

Pembangunan dengan pendekatan Infrastruktur yang berkelanjutan yang menekankan konsep membangun bersama alam sebagai upaya menyelamatkan kota-kota/wilayah di Indonesia

Puslitbang Jalan dan Jembatan mengenai bagaimana seharusnya di dalam pedoman dapat memuat tahap perencanaan, penyediaan dan pemanfaatan, serta bagaimana keterpaduan pengembangan infrastruktur di bidang PUPR.

Setelah rapat ini digelar, selanjutnya diagendakan beberapa kegiatan, antara lain pengumpulan data berupa kajian, peraturan, dan standar teknis bidang PUPR. Data-data

Kementerian PUPR Kembangkan Infrastruktur Kawasan Ekonomi Khusus di Merauke



Gambar 7
Trans Papua Penghubung
Antar WPS

Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) melakukan pengembangan infrastruktur di Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) di Merauke, di luar kawasan tersebut. Hal itu dinyatakan Kepala Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW), Hermanto Dardak pada rapat koordinasi terkait tindak lanjut pengembangan KEK Merauke dan Sorong di Jakarta, (20/7).

Dardak juga menyampaikan bahwa untuk akses prioritas I yakni pengembangan jalan dari Merauke - Tanah Miring sepanjang 27 Km, Tanah Miring - Kaliki sepanjang 37 Km dan Kaliki - Nakias - Wanam sepanjang 219 Km. Pada poros koridor dengan kondisi jalan sepanjang 38 Km jalan masih belum tersambung dan terdapat 12 Jembatan. Sedangkan pada prioritas II, akan dibangun akses dari poros Merauke menuju Wanam dan beberapa muara sungai.

"Perlu ada prioritas dari segi tahapan penetapan lokasi agar lebih efisien dan jelas, siapa yang akan melakukan apa, sehingga prosesnya tidak terhenti di tengah jalan," tutur Dardak. Pada kesempatan tersebut, Dardak juga mengusulkan untuk saling berkoordinasi dengan Kementerian

Perdesaan, Daerah Tertinggal dan Transmigrasi (PDTT), dalam pengembangan KEK Merauke termasuk juga KEK Salor. "Perlu juga target untuk membangun

Beberapa pertimbangan terkait pengembangan Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) Merauke tersebut antara lain kondisi air di muara lebih payau, sehingga kurang sesuai untuk menanam padi.

infrastruktur dan apa yang akan dicapai di setiap tahunnya, dalam pengembangan ini," saran Dardak.

Dardak juga menekankan bahwa infrastruktur PUPR akan mendukung di luar kawasan KEK, yang mencakup jalan akses. Hal ini juga termasuk jalan kabupaten untuk meningkatkan potensi di Merauke, sebagai kawasan yang kaya akan lumbung

pangan dan peternakan. Kementerian PUPR merencanakan dukungan yang lebih signifikan terkait pembangunan waduk di Boven Digul untuk mendukung lumbung pangan, serta rencana pembangunan beberapa irigasi. Pembangunan irigasi ini akan dikordinasikan dengan Kementerian Pertanian yang akan membangun irigasi seluas 2.000 Ha.

Selain itu, menurut Dardak Kementerian PUPR saat ini mempertimbangkan dukungannya terkait pengembangan infrastruktur PUPR untuk kawasan Merauke *Integrated Food and Energy* (MIFEE). Beberapa pertimbangan terkait pengembangan Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) Merauke tersebut antara lain kondisi air di muara lebih payau, sehingga kurang sesuai untuk menanam padi.

Sebelumnya, Sekretaris Dewan Nasional KEK, Enoch Sunarto mengatakan bahwa pengembangan KEK tidak terlepas dari Kawasan Strategis Ekonomi Pangan (KSEP), termasuk kelembagaan untuk pengendalian kawasannya. Ia juga menyatakan bahwa perlu dilakukan review masterplan KEK Merauke yang lebih rinci. **(INI/InfoBPIW)**

Sharing Informasi konsepsi Perkotaan Antar Negara



Keynote Speaker Side Events Habitat III Implementing the New Urban Agenda through Transformative National Urban Policies

Sumber: Dok BPIW

Pengembangan perkotaan di Indonesia difokuskan pada kota cerdas berkelanjutan atau *sustainable smart city*. Dalam membangun kota tersebut mengacu pada 35 wilayah pertumbuhan atau yang disebut Wilayah Pengembangan Strategis (WPS). Demikian disampaikan Kepala Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW) Kementerian PUPR, Hermanto Dardak saat menjadi salah satu *responses from the panel* pada side event di acara PrepCom 3 Habitat III, yang digelar United Nations (UN) di Surabaya, Rabu (27/7). Diskusi tersebut mengambil tema *Implementing The New Urban Agenda Through Transformative*

National Urban Policy atau Penerapan New Urban Agenda melalui Transformasi Kebijakan Nasional terkait Perkotaan.

Lebih lanjut Dardak mengatakan bahwa di masing-masing wilayah pertumbuhan banyak kawasan pertumbuhan berupa kota, baik kota sedang, kecil, kota besar, maupun kota metropolitan. Dalam kawasan tersebut juga ada kawasan perdesaan, dimana Kementerian PUPR juga mendukung infrastruktur jalan agar produksi pangan di perdesaan dapat dipasarkan.

Dalam acara yang dihadiri delegasi berbagai negara tersebut, Dardak juga menyampaikan bahwa perencanaan

perencanaan pembangunan infrastruktur kota yang dibuat BPIW dituangkan dalam *masterplan* dan *development plan*. "*Masterplan* merupakan perencanaan yang ingin dicapai dan *development plan* merupakan prioritas yang ingin dibangun, dengan tujuan supaya ketika infrastruktur dibangun akan berdampak positif bagi masyarakat, seperti membuka lapangan pekerjaan," tutur Dardak.

Untuk merealisasikan *masterplan* dan *development plan* ini menurut Dardak perlu dijalin kerja sama dengan berbagai pihak, melalui kesepakatan bersama atau *memorandum of understanding* (MoU). Kesepakatan bersama ini dapat

dilakukan antara pemerintah pusat, pemerintah daerah, dan pihak swasta. Dengan pembangunan kota cerdas berkelanjutan ini, ia berharap sebuah kota di Indonesia mempunyai kebijakan yang dapat memberikan rasa aman, nyaman, dan pelayanan yang baik bagi masyarakat.

Dalam kota cerdas berkelanjutan juga menggunakan teknologi komunikasi informasi. Dengan penggunaan teknologi komunikasi informasi tersebut dapat memudahkan aktivitas masyarakat.

Terkait PrepCom 3 Habitat III yang dihadiri 193 negara ini menurut Dardak dengan diluncurkan 20 tahun sekali, maka kegiatan tersebut dapat memberi gambaran pembangunan kota di seluruh dunia. Selain itu kata Dardak, Indonesia dapat memetik pelajaran dari negara-negara lain, terutama terkait manajemen penataan kota.

Adapun pembicara pada hari ketiga pelaksanaan PrepCom itu yakni *Senior Expert on Urban Planning* dari IHS, DR.Alexander Jachnow, *Minister at Ministry of Urban Development and Housing* Afganistan, H.E. Sadat Mansoor Naderi, dan *Director*

itu menurutnya perlu dibuatkan program secara nasional terkait perumahan dan penataan administrasi properti.

Kemudian Masaaki Nakagawa dari pemerintah Jepang menjelaskan bagaimana kota-kota di negaranya dibangun melalui pengembangan kawasan industri. Ia juga tak menampik bahwa kebijakan nasional harus diterapkan, sehingga ada kejelasan terutama dalam menerapkan *New Urban Agenda*.

Sementara itu Alexander Jachnow dari IHS mengatakan arus urbanisasi harus diimbangi dengan perencanaan kota yang meyeluruh yang dapat menjawab persoalan yang timbul seperti permasalahan sosial.

Kegiatan *side event* ini diikuti berbagai kalangan dari dalam dan luar negeri, seperti dari akademisi, instansi pemerintah, dan lembaga swadaya masyarakat. **Hen/INI/infobpiw**

Pengembangan perkotaan harus didukung dengan peraturan perundang-undangan yang jelas mengenai pengaturan perkotaan.

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism Government of Japan, Masaaki Nakagawa.

Dalam paparannya Sadat dari Afganistan mengatakan bahwa pengembangan perkotaan harus didukung dengan peraturan perundang-undangan yang jelas mengenai pengaturan perkotaan. Selain



Inovasi Dalam Meningkatkan Kualitas Pembangunan Perkotaan



Rezeki Peranginangin, mewakili Kepala BPIW dalam Pembukaan Inovasi Pembangunan Kota dan Wilayah Berkelanjutan.

Sumber: Dok BPIW

Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW) Kementerian PUPR meluncurkan dua buku terkait perencanaan perkotaan, pada saat *Parallel Event* tentang Inovasi Pembangunan Kota dan Wilayah Berkelanjutan, di Surabaya, (27/7). Kegiatan tersebut dilakukan disela-sela *Preparation Committee 3 Habitat III United Nations (UN)* atau Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB). Buku yang diluncurkan ini merupakan buku terjemahan dari buku yang dikeluarkan PBB. Tiga buku tersebut berjudul "Perencanaan Kota untuk Para Pemimpin Kota", "Perencanaan Kota dan Wilayah", dan "Panduan Internasional tentang Perencanaan

Kota dan Wilayah: Kumpulan Praktik-Praktik Inspiratif".

Saat memberikan kata sambutan mewakili Kepala BPIW, Hermanto Dardak, Kepala Pengembangan Kawasan Strategis BPIW, Rezeki Peranginangin menjelaskan buku-buku tersebut merupakan terbitan UN-Habitat tahun 2013. Kementerian PUPR menurutnya sudah mendapatkan izin dari Secretary General of UN-Habitat untuk menterjemahkannya pada pada 27 Juli 2016 lalu. Menurut Rezeki, tiga buku tersebut sangat penting sekali untuk disebarluaskan, terutama bagi pelaku pembangunan. "Buku ini diharapkan sebagai panduan yang

konseptual dan praktis dalam merespon tantangan perkotaan yang semakin kompleks," tuturnya. Dengan adanya panduan melalui buku ini dia berharap para pemimpin daerah, dapat mewujudkan perencanaan yang inovatif dan tata kelola kota yang baik, untuk mewujudkan kota cerdas berkelanjutan.

Buku ini dinilai penting untuk meningkatkan kapasitas, khususnya untuk kepala daerah di Indonesia, dengan belajar dari beberapa kasus penanganan permasalahan pada kota dan wilayah di dunia. Selain itu dapat menjadi sumber inspirasi dan motivasi bagi kepala daerah untuk meningkatkan kualitas



Narasumber Salah Satu Side Events PrepComm3 for Habitat III

Sumber: Dok BPIW

pembangunan kota dan wilayah di Indonesia secara lebih inovatif dengan berlandaskan pada prinsip-prinsip pembangunan berkelanjutan.

Terkait pengembangan kawasan perkotaan, Rezeki menjelaskan ada beberapa konsep pengembangan yang dapat diimplementasikan di setiap Wilayah Pengembangan Strategis (WPS), yaitu *network cities*, kota cerdas berkelanjutan, kota aman, kota sehat, kota berkeselamatan, kota estetik, kota bersih, kota berkarakter, kota nyaman, kota produktif, kota efisien dan kota berkelanjutan ekologis.

Konsep *network cities* saat ini diterapkan di dalam WPS Medan – Tebing Tinggi – Dumai – Pekanbaru dimana kota-kota pada WPS tersebut merupakan pusat-pusat pertumbuhan yang terkoneksi baik dari infrastruktur fisik yaitu jalan dan pelabuhan maupun infrastruktur *Information Technology* (IT) yang memberikan layanan informasi dan komunikasi antar kota.

“Pada pengembangan kawasan perkotaan di Jakarta, misalnya, saat ini PUPR sedang mengembangkan Kota Cerdas Berkelanjutan, dimana terdapat pembangunan infrastruktur yang mendukung konsep tersebut seperti NCICD, sodetan Ciliwung, MRT Jakarta, interchange Semanggi dan jalan layang non tol Tanjung Priok,” tutur Rezeki.

Pada kesempatan yang sama, Bupati Trenggalek, Emil Elestianto mengatakan bahwa keberadaan kota di dalam wilayah Kabupaten merupakan sebuah upaya untuk meningkatkan daya saing dan diversifikasi lapangan kerja, serta meningkatkan

liveability wilayah kabupaten. “Pusat pertumbuhan baru akan dikembangkan di pesisir selatan Jawa Timur, termasuk Pacitan, Panggul dan kota pelabuhan Prigi,” ucap Emil yang menjadi salah satu narasumber pada parallel event tersebut.

Sekretaris Jenderal *Eastern Regional Organisation for Planning and Housing* (EAROPH), Norliza Hashim, menambahkan

Beberapa isu permasalahan perkotaan di Ternate saat ini seperti keterbatasan lahan perkotaan, ketidakseimbangan pertumbuhan antara kawasan dimana konsentrasi sentral jasa perdagangan dan permukiman hanya di pusat kota, masih terdapat kawasan rawan bencana yang bersifat musiman,

bahwa perkotaan perlu perencanaan secara menyeluruh dan terpadu dan melibatkan stakeholders, serta melakukan pembahasan untuk dalam membentuk rencana dan kebijakan.

Sebelumnya, Walikota Ternate, Burhan Abdurrahman, menjelaskan bahwa terkait dengan pengembangan kawasan

perkotaan, terdapat beberapa isu permasalahan perkotaan di Ternate saat ini seperti keterbatasan lahan perkotaan, ketidakseimbangan pertumbuhan antara kawasan dimana konsentrasi sentral jasa perdagangan dan permukiman hanya dipusat kota, masih terdapat kawasan rawan bencana yang bersifat musiman, pengendalian ruang dan lingkungan serta kesadaran masyarakat yang belum optimal dan belum adanya pemerataan serta pembangunan berdasarkan potensi dan karakteristik wilayah.

Diskusi yang dipandu moderator dari IAP/EUROPH, Bernardus Djonoputro ini juga menghadirkan narasumber lain seperti Walikota Ternate, H.Burhan Abdurrahman, *United Cities and Local Governments* (UCLG) Asia Pacific, Bernadia Irawati Tjandradewi, dan Kemitraan Habitat, Imam S. Ernawi.

Parallel Event yang diadakan oleh Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW) Kementerian PUPR bersama dengan EAROPH serta didukung oleh UCLG Asia Pasifik, Asosiasi Pemerintah Kota Seluruh Indonesia (Apeksi), dan Asosiasi Pemerintahan Kabupaten Seluruh Indonesia (Apkasi) tersebut mendukung *Preparation Committee 3 Habitat III* yang bertemakan *Sustainable Urbanization towards The New Urban Agenda*. **INI/Hen/InfoBPIW**

Pedoman Terkait Perkotaan dan Perencanaan Wilayah dari PBB, Dapat Diterapkan di Indonesia



Hadi Sucahyono menjadi narasumber Salah Satu Side Events PrepComm3 for Habitat III

Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) atau *United Nation* telah mengeluarkan buku tentang Pedoman Internasional tentang Kota dan Perencanaan Wilayah atau *International Guidelines on Urban and Territorial Planning*. Buku yang menjadi pedoman untuk seluruh negara di dunia tersebut, menurut Kepala Pusat Perencanaan Infrastruktur PUPR BPIW Kementerian PUPR, Hadi Sucahyono, buku tersebut sangat relevan bagi Kementerian

PUPR dan *stakeholder* untuk diterapkan di Indonesia. Palsanya dalam pedoman itu, disebutkan mengenai pengembangan kota dan wilayah yang dilakukan secara terpadu.

Saat ini pedoman tersebut telah diterjemahkan oleh BPIW dengan judul "Panduan Internasional tentang Perencanaan Kota dan Wilayah: Kumpulan Praktik-Praktik Inspiratif". Buku ini akan diberikan kepada pemerintah provinsi, kota, dan kabupaten.

Dengan pedoman itu, maka ia berharap pembangunan perkotaan dan wilayah dapat terpadu.

“Semua sektor maupun semua kalangan atau , baik pemerintah daerah, perguruan tinggi, termasuk juga lembaga swadaya masyarakat, harus bahu membahu. Bila tidak dilakukan terpadu, maka apa yang kita lakukan terkait pengembangan perkotaan dan wilayah tersebut akan pincang,” ujar Hadi, saat menjadi salah satu pembicara, pada pelaksanaan *The Third Preparatory Committee of the Habitat III Conference*, di Surabaya, Senin, (25/7). Sebelumnya,



Sumber: Dok. BPIW

Kementerian PUPR telah mendapatkan persetujuan dari *Secretary General* PBB untuk menterjemahkan buku tersebut ke dalam Bahasa Indonesia.

Panduan atau pedoman tersebut menurut Hadi, dapat diterapkan, karena disesuaikan dengan kondisi yang ada di Indonesia. “Sistem pemerintah kita dan negara lain beda, tapi itu tidak masalah, karena ada

hal-hal yang dapat kita adopsi seperti aspek teknis dalam pengembangan perkotaan. Sangat bermanfaat untuk kita, karena sesuai

“Sistem pemerintah kita dan negara lain beda, tapi itu tidak masalah, karena ada hal-hal yang dapat kita adopsi seperti aspek teknis dalam pengembangan perkotaan. Sangat bermanfaat untuk kita, karena sesuai dengan visi kita terkait keterpaduan,” ucap Hadi.

dengan visi kita terkait keterpaduan,” ucap Hadi.

Acara Prepcom yang menghadirkan para pembicara dari berbagai negara menurut Hadi juga sangat berguna bagi Indonesia, karena apa yang dilakukan negara lain dapat menjadi masukan berharga bagi pengembangan perkotaan di Indonesia. “Paling tidak yang dapat kita petik dari pembicara dari manca negara ini terkait best practice yang mereka lakukan. Seperti dari Australia, yang membuat permukiman untuk masyarakat berpenghasilan rendah atau MBR, dimana mereka membuat disain perumahannya yang bermacam-macam, dari yang satu lantai hingga yang model seperti rumah susun yang mencapai 20 lantai,” tuturnya.

Selain itu menurut Hadi, pengalaman dari negara Vietnam bisa menjadi bahan masukan bagi Indonesia, karena Vietnam yang baru berkembang, sangat concern pada pembangunan infrastruktur berkelanjutan. “Jadi sebetulnya apa yang mereka lakukan persis sama dengan apa yang kita lakukan, dan kita harus kompak, dari seluruh kalangan untuk membangun infrastruktur dengan basis pengembangan wilayah,” imbuh Hadi.

Saat dipercaya menjadi pembicara di Exhibition Hall, Hadi memaparkan mengenai

perencanaan pembangunan infrastruktur yang dilakukan Kementerian PUPR melalui BPIW dengan menghimpun masukan dari seluruh daerah, melalui Pra Konsultasi Regional atau Pra Konreg maupun Konreg. “Jadi saya sampaikan pada diskusi itu, bahwa kita menghimpun masukan dengan pola *bottom up*, sehingga dapat benar-benar diketahui apa yang

menjadi kebutuhan daerah,” ungkapnya. Hadi merupakan satu dari beberapa pembicara dari berbagai negara seperti dari Jepang, Australia, Vietnam, Amerika, dan Perancis. Kegiatan ini dihadiri puluhan orang dari berbagai negara. **Hen/infobpiw**

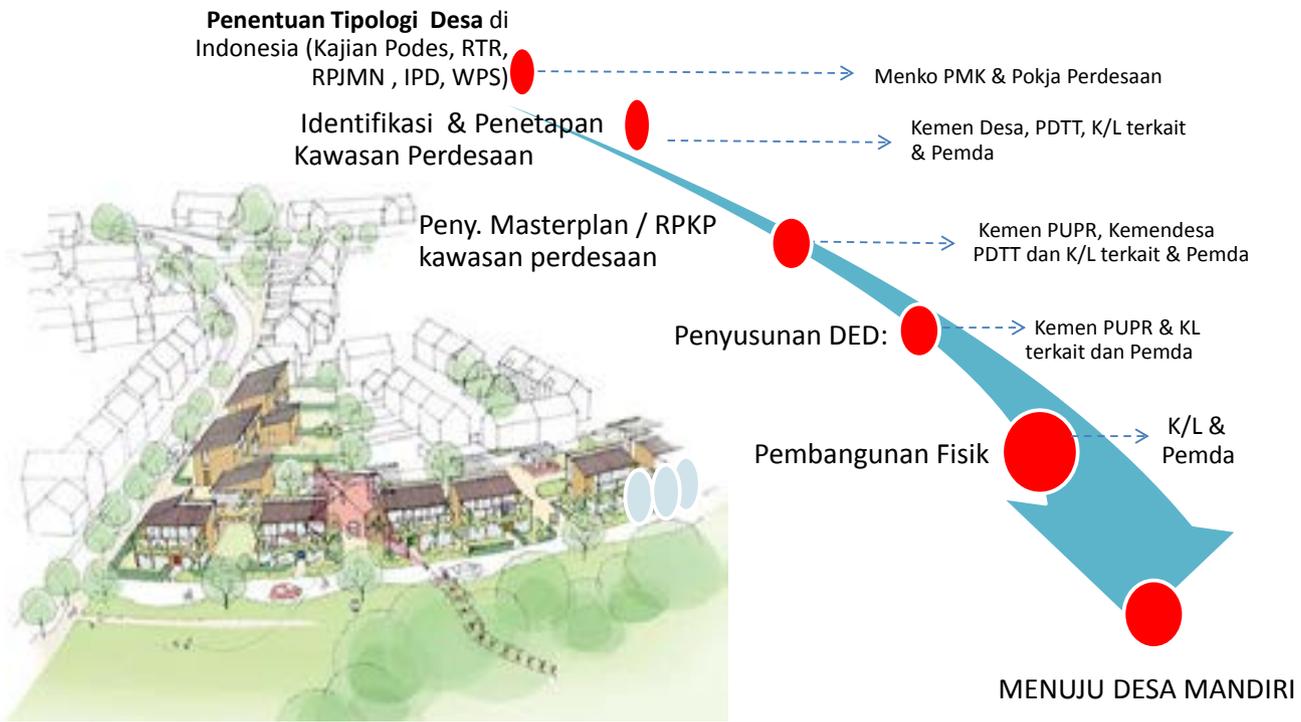
Pengembangan Kota Kecil dan Perdesaan

Infrastruktur PUPR Dukung Percepatan Kemajuan Desa

Sebagian masyarakat mempersepsikan desa sebagai tempat yang nyaman dan indah. Desa juga sering dibayangkan sebagai tempat yang melimpah akan pangan. Pandangan seperti itu benar adanya. Namun dibalik itu semua, infrastruktur di perdesaan perlu ditingkatkan, agar produksi yang dihasilkan, dapat disalurkan ke kota di sekitarnya. Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) punya komitmen tinggi untuk mendukung percepatan kemajuan desa tersebut.



Milestone pengembangan kawasan perdesaan



Sumber: BPIW

Pada umumnya fasilitas yang dimiliki desa terbatas, seperti akses menuju pasar jauh dari tempat tinggal warga, sehingga penduduk kesulitan mengakses pasar. Kemudian, penduduk desa kerap mengalami keterbatasan dalam mengakses air baku. Hal yang paling mencolok adalah keterbatasan mengakses lokasi produksi, dimana penduduk desa rata-rata bermata pencaharian yang relatif beragam, yakni petani.

Sejatinya pemerintah ingin mewujudkan Nawacita ketiga, yaitu membangun Indonesia dari pinggiran dengan memperkuat daerah-daerah dan desa dalam kerangka negara kesatuan Republik Indonesia. Permasalahan tersebut dapat diatasi dengan dukungan pembangunan infrastruktur terutama dari Kementerian PUPR.

Kepala Pusat Perencanaan Infrastruktur PUPR, Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW) Kementerian PUPR, Hadi Sucahyono mengatakan, implementasi dukungan dalam pembangunan desa intinya membutuhkan perumusan dan pelaksanaan kebijakan secara terpadu dalam bentuk kolaborasi lembaga-lembaga pemerintah dan non pemerintah yang relevan, agar terjadi saling tukar ilmu dan

pengalaman untuk mempercepat kemajuan desa dan kesejahteraan masyarakat.

Dalam Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2014 tentang Desa menyebutkan bahwa banyak bidang yang sangat dibutuhkan

Dalam Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2014 tentang Desa menyebutkan bahwa banyak bidang yang sangat dibutuhkan untuk pengembangan desa. Diantaranya mempercepat pembangunan ekonomi sebagai sumbu utama untuk kesejahteraan masyarakat.

untuk pengembangan desa. Diantaranya mempercepat pembangunan ekonomi sebagai sumbu utama untuk kesejahteraan masyarakat. Pada undang-undang itu terdapat dua pendekatan, yaitu "Desa Membangun" yang merupakan kewenangan desa serta "Membangun Desa" yang merupakan ke-

wenangan pemerintah.

"Lingkup "Desa Membangun" adalah pembangunan skala desa yang pelaksanaannya pemerintah desa, musyawarah desa serta partisipasi masyarakat. Sedangkan, "Membangun Desa" kewajibannya ranah pemerintah pusat, provinsi, kabupaten/kota hingga kerjasama antar desa," ungkap Hadi beberapa waktu lalu.

Untuk mewujudkan pencapaian sasaran strategis, Kementerian PUPR melalui BPIW melakukan perencanaan, pemrograman, dan pembangunan infrastruktur PUPR dengan pendekatan wilayah yang dituangkan dalam 35 Wilayah Pengembangan Strategis (WPS).

Pengembangan berbasis WPS merupakan pendekatan pembangunan yang memadukan antara pengembangan wilayah dengan mempertimbangkan aspek ekonomi, sosial dan lingkungan yang mendukung penyelenggaraan pembangunan infrastruktur berkelanjutan.

Dengan demikian diperlukan keterpaduan perencanaan dan sinkronisasi program dari para stakeholder terkait dalam hal fungsi, lokasi, waktu, besaran, dan dana. Keter-

DUKUNGAN INFRASTRUKTUR PUPR TERHADAP SEKTOR LAIN DI KAWASAN PERDESAAN



paduan perencanaan ini dimaksudkan agar wilayah yang dikembangkan dapat berkembang menjadi wilayah yang kawasan pertumbuhannya saling terhubung satu sama lain.

Kepala Pusat Pengembangan Kawasan Perkotaan melalui Kepala Bidang Pengembangan Infrastruktur Kota Kecil dan Perdesaan, Dr. Ir. Sanusi Sitorus, MT menambahkan dari perencanaan yang dilakukan BPIW, titik pentingnya adalah bagaimana hasil produksi desa bisa dibawa keluar dari desa dengan lancar. Jadi misalnya suatu desa hanya membutuhkan 10 ton padi, namun produksi padinya mencapai 70 ton, maka berarti 60 ton dibawa keluar desa itu menuju kota kecil sekitarnya.

Untuk membawa hasil produksi pertanian keluar dari desa yang bersangkutan, maka infrastruktur jalan mempunyai peran yang sangat penting, sehingga bila infrastruktur jalan sudah lancar, maka konektivitas antara desa dan kota kecil dapat terhubung dengan baik. Infrastruktur jalan penting, karena kalau jalannya rusak, maka akan membutuhkan waktu perjalanan yang lama, sehingga akan membuat hasil produksi desa, seperti sayur mayur akan menjadi busuk, dan tidak dapat dijual ke kota.

Dengan kata lain, pengembangan kawasan perdesaan perlu mendapat dukungan infrastruktur yang mendukung peningkatan

produktivitas, baik kualitas, kuantitas maupun kontinuitasnya. Selain itu, mendapat dukungan infrastruktur agar terjadi peningkatan nilai tambah. "Desa bukan menjual bahan mentah lagi, namun yang dijualnya bahan setengah jadi ataupun barang jadi yang telah mendapat nilai tambah," papar Sanusi.

Program prioritas yang diusung Kementerian PUPR dalam pengembangan kawasan pedesaan antara lain, untuk menciptakan pemenuhan standar pelayanan minimum di kawasan perdesaan, pengembangan ekonomi kawasan untuk mendorong keterkaitan desa-kota. Jenis kegiatannya pengembangan perdesaan berupa penyediaan sarana prasarana permukiman, seperti perumahan, sanitasi dan air bersih. Selain itu pembangunan atau rehabilitasi sentra produksi, sentra industri pengolahan hasil pertanian dan perikanan, serta destinasi pariwisata. Kemudian, pembangunan sarana dan prasarana transportasi desa dengan pusat-pusat pertumbuhan ekonomi lokal.

Program yang dikembangkan Kementerian PUPR, antara lain program pengembangan perumahan, program pembinaan dan pengembangan infrastruktur permukiman, program pengelolaan sumber daya air dan program penyelenggaraan jalan. Kemudian Kementerian PUPR melakukan pemberdayaan perumahan swadaya, pengembangan dan rehabilitasi jaringan irigasi, air tanah,

rawa dan tambak. Selanjutnya ada pelaksanaan preservasi dan peningkatan kapasitas jalan.

Penyediaan air baku juga dilakukan seperti membangun waduk, bendungan, embung, irigasi, sprinkler dan lainnya. Selanjutnya ada pembangunan pasar, kios sarana produksi pertanian atau saprotan, gudang saprotan dan lainnya. Selain itu, jalan usaha tani, jembatan, halte, Sub Terminal Agribisnis atau STA, pasar induk, *showroom* agribisnis, jalan antar desa-kota, sistem drainase pasar, utilitas pasar, serta ruang informasi agribisnis.

Dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2015-2019 disebutkan bahwa pembangunan kawasan perdesaan antara lain, adanya peningkatan keterkaitan pembangunan kota-desa, dengan sasaran memperkuat 42 kawasan pusat pertumbuhan sebagai Pusat Kegiatan Lokal (PKL) atau Pusat Kegiatan Wilayah (PKW), yakni 28 pusat pertumbuhan di Kawasan Timur Indonesia (KTI) dan 12 pusat pertumbuhan di Kawasan Barat Indonesia (KBI).

Ke-42 kawasan pusat pertumbuhan tersebut adalah :

1. Kawasan Peureulak, Kab. Aceh Timur
2. Kawasan Sidikalang, Kab. Pakpak Bharat
3. Kawasan Tapan, Kab. Pesisir Selatan dan Limapuluh Kota
4. Kawasan Tanjung Siapiapi, Kab. Banyuwangi

5. Kawasan Batik Nau, Kab. Bengkulu Utara
6. Kawasan Baturaja, Kab. Ogan Komering Ulu, dan Kab. Ogan Komering Ulu Timur
7. Kawasan Mesuji, Kab. Mesuji, dan Kab. Tulang Bawang
8. Kawasan Cibaliung, Kab. Pandeglang
9. Kawasan Pangkalan Bun, Kab. Kotawaringin Barat, Kabupaten Marabahan, Kab. Banjar, dan Kab. Barito Kuala
10. Kawasan Sambas Kab. Sambas, dan Kab. Bengkayang
11. Kawasan Rasau Jaya, Kab. Kubu Raya
12. Kawasan Sukadana Kab. Kayong Utara
13. Kawasan Tanjung Pandan, Kab. Belitung, dan Kab. Bangka Selatan
14. Kawasan Pamekasan, Kab. Pamekasan, dan Sampang
15. Kawasan Banyuwangi, Kab. Banyuwangi
16. Kawasan Tabanan, Kab. Tabanan
17. Kawasan Praya, Kab. Lombok Timur, dan Kab. Lombok Barat
18. Kawasan Sumbawa Besar, Kab. Sumbawa
19. Kawasan Raba, Kab. Dompus
20. Kawasan Pinrang, Kab. Pinrang
21. Kawasan Sangata, Kab. Kutai Timur
22. Kawasan Tanjung Redeb, Kab. Berau
23. Kawasan Gerbang Kayong, Kab. Kayong Utara
24. Kawasan Mamuju, Kab. Mamuju, dan Kab. Mamuju Tengah
25. Kawasan Poso, Kab. Poso, Kab. Tojo Unana, Kab. Parigi Moutong, Kab. Donggala
26. Kawasan Buol/Toli-toli, Kab. Buol

27. Kawasan Kwandang, Kab. Boalemo, Kab. Gorontalo, Kab. Gorontalo Utara
28. Kawasan Raha, Kab. Muna
29. Kawasan Wangi-Wangi, Kab. Wakatobi
30. Kawasan Raba, Kab. Dompus

Diperlukan keterpaduan perencanaan dan sinkronisasi program dari para stakeholder terkait dalam hal fungsi, lokasi, waktu, besaran, dan dana. Keterpaduan perencanaan ini dimaksudkan agar wilayah yang dikembangkan dapat berkembang menjadi wilayah yang kawasan pertumbuhannya saling terhubung satu sama lain.

31. Kawasan Sumbawa Besar, Kab. Sumbawa
32. Kawasan Labuan Bajo, Kab. Manggarai Barat
33. Kawasan Kolonedale, Kab. Morowali, Kab.

- Morowali Utara, Prov. Sulteng, dan Kab. Luwu Timur
34. Kawasan Daruba, Kab. Pulau Dmorotai
35. Kawasan Maba, Kab. Halmahera Timur
36. Kawasan Arso, Kab. Keerom
37. Kawasan Misol, Kab. Raja Ampat
38. Kawasan Bula, Kabupaten Seram Bagian Timur
39. Kawasan Manokwari, Kab. Manokwari
40. Kawasan Barru Kab. Barru, dan Kab. Sidenreng Rappang
41. Kawasan Ende, Kab. Ngada, dan Kab. Ende
42. Kawasan Merauke, Kab. Merauke.

Membangun infrastruktur perdesaan harus bersinergi dengan berbagai pihak, sehingga hasilnya dapat lebih maksimal. Dengan cara ini, maka kawasan perdesaan dapat tumbuh dan berkembang. Pada akhirnya pengembangan kawasan tersebut dapat menjadi pusat pertumbuhan ekonomi lokal yang dapat mensejahterahkan masyarakat desa. **(Tim Redaksi)**



Desa diharapkan menjadi penjamin pangan bagi perkotaan disekitarnya

Sumber: Dok. PUPR

Perencanaan Infrastruktur Tidak Sebatas *Wishful Thinking*

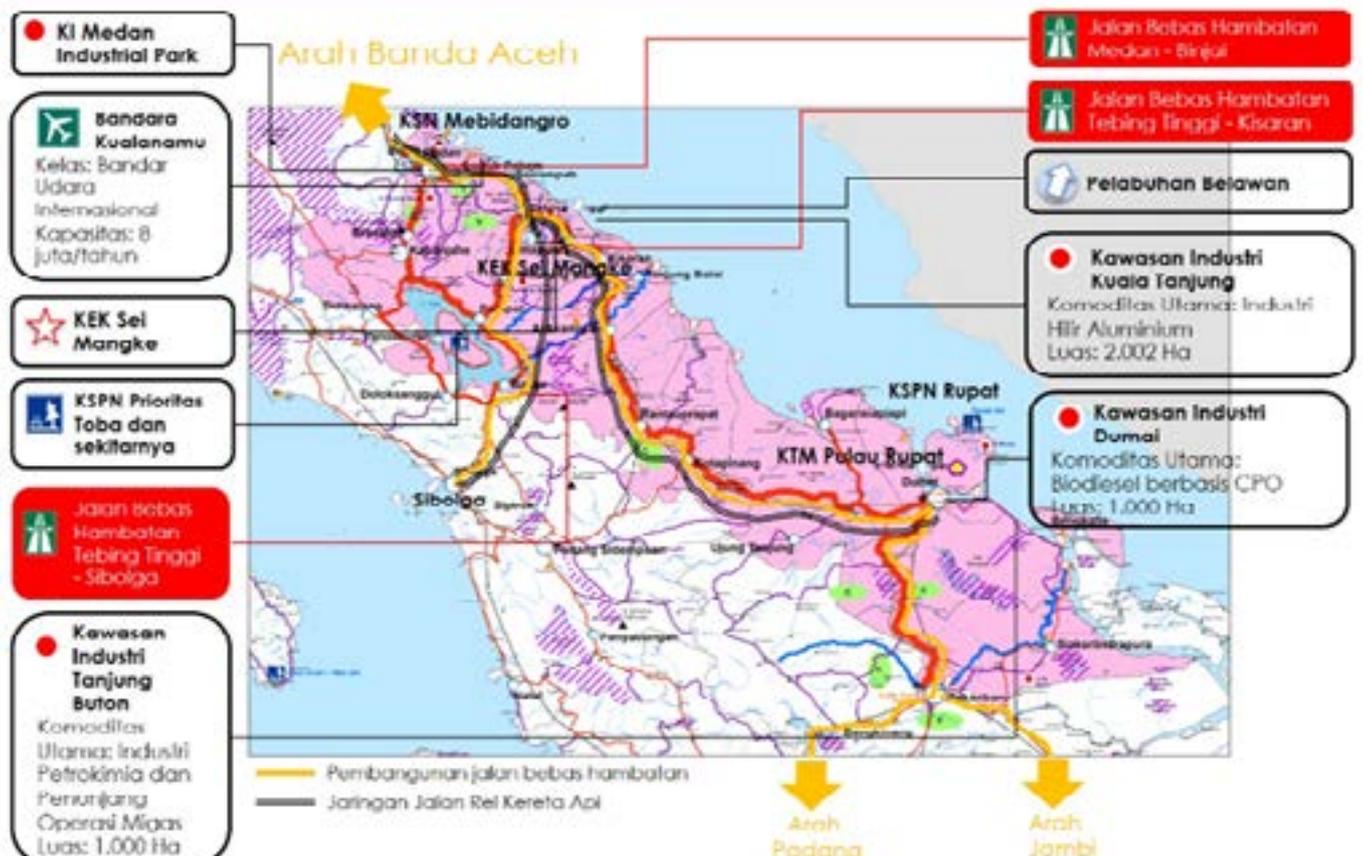


Benny Hermawan, ST, M.Sc

*Kepala Bidang Perencanaan Infrastruktur I (Wilayah Pulau Sumatera dan Jawa-Bali)
Pusat Perencanaan Infrastruktur PUPR, BPIW, Kementerian PUPR*

Perencanaan senantiasa identik dengan perspektif masa depan, baik jangka pendek, menengah dan jangka panjang. Penekanan tugas bidang perencanaan infrastruktur I, Pusat Perencanaan Infrastruktur Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, lebih pada perspektif jangka menengah atau kerangka waktu 5 tahunan dan jangka panjang atau kerangka waktu 10 tahunan.

ULTIMATE WPS 2 METRO MEDAN – TEBING TINGGI – DUMAI – PEKANBARU TAHUN 2025



Meskipun berdimensi masa depan, pimpinan berharap perencanaan infrastruktur PUPR tidak berakhir sebagai “*wishful thinking*” atau angan-angan saja, tetapi harus bisa diprogramkan, dianggarkan, dilaksanakan secara fisik dan memberikan manfaat bagi pengembangan wilayah dan kota. Seperti satu kutipan menarik yang pernah saya baca “*a good plan implemented today is better than a perfect plan implemented tomorrow*”. Dalam konteks ini, akurasi data dan informasi, partisipasi, komitmen dan kemampuan untuk beradaptif dengan tepat terhadap berbagai perubahan menjadi penting. Tidak hanya secara teknis, kelembagaan, pembiayaan, lingkungan, namun juga secara politis.

Perencanaan infrastruktur PUPR dalam perspektif jangka menengah sudah dituangkan di dalam dokumen Rencana Strategis (Renstra) Kementerian PUPR 2015-2019. Dokumen Renstra ini sudah ditetapkan

melalui Permen PUPR Nomor 13.1/PRT/M/2015. Pada dokumen ini dituangkan secara rinci dimensi atau besaran sasaran output infrastruktur selama 5 tahun ke depan. Misalnya, infrastruktur sumber

Perencanaan kita tidak boleh kaku lagi. Harus disesuaikan dengan kondisi yang ada. Kalau Kementerian Keuangan, mereka menghitung berapa penerimaan negara, dan berapa pengeluaran negara yang tepat, dia punya modeling atau punya perhitungan secara matematis.

daya air direncanakan akan membangun 65 waduk, membangun 1 juta Ha irigasi baru dll. Infrastruktur Jalan dan jembatan ditargetkan akan membangun 2.650 km jalan nasional,

1.000 km jalan bebas hambatan, 28.000 meter jembatan. Infrastruktur permukiman dan perumahan ditargetkan untuk bisa memenuhi akses air minum dan sanitasi yang layak, penanganan kawasan kumuh seluas 38.431 Ha, pembangunan rumah susun 550.000 unit dll.

Selain sasaran output tersebut di atas, dokumen Renstra juga menetapkan 35 Wilayah Pengembangan Strategis atau WPS. Secara pengembangan wilayah, 35 WPS ini menjadi lokus prioritas dukungan infrastruktur PUPR dalam jangka waktu 5 tahun ke depan. Prioritisasi pada 35 WPS ini didasarkan pada harapan agar pembangunan infrastruktur PUPR tidak sebatas wujud hasil secara fisik saja, namun memberikan manfaat dan outcome pengembangan wilayah seperti peningkatan

Perencanaan kita tidak boleh kaku lagi. Harus disesuaikan dengan kondisi yang ada. Setahu kami, di Kementerian Keuangan misalnya, mereka memiliki model atau aplikasi untuk menghitung berapa penerimaan negara, dan berapa pengeluaran negara yang tepat. Aplikasi ini menggunakan input data yang beragam, menggunakan perkembangan teknologi informasi dan bisa interaktif dengan perubahan yang terjadi. Kita juga dapat menerapkan itu, sehingga perencanaan itu tidak konvensional lagi, tapi lebih dinamis.

Dengan pola ini, maka urusan mengenai perhitungan berapa jumlah penduduk ke depan sebagai salah satu basis menghitung kebutuhan infrastruktur misalnya, dilihat bukan hanya berdasarkan tingkat pertumbuhannya saja. Kita perlu melihat, bagaimana daya tampung lingkungannya. Jika jumlah penduduk meningkat, berarti kebutuhan rumah meningkat. Kita harus memperhitungkan, apakah lahan untuk menyediakan perumahan juga telah tersedia. Dengan demikian, memperkirakan jumlah penduduk tidak hanya bergantung pada satu variabel angka pertumbuhan saja.

Untuk mewujudkannya tidak mudah, karena orang yang mengurus itu orangnya tidak banyak, karena rinciannya bersifat matematis. Selain itu datanya juga harus solid. Akan tetapi, Bapak Kepala Pusat Perencanaan Infrastruktur PUPR meminta kami mulai merintis dengan membuat data base perencanaan. Data base ini menyangkut beberapa hal seperti peta jaringan jalan nasional, provinsi, dan kabupaten. Bila kita memprioritaskan pembangunan jalan nasional di ruas A misalnya, kita lihat, apakah jalan provinsinya juga siap, karena ini satu kesatuan sistem. Kalau data base sudah siap, kita bangun metodologinya.

Dengan model itu bisa kita tampilkan dilayar. Misalkan, kalau satu investasi jalan disini dampak ekonomi seperti apa. Kalau ada kawasan industri, misalnya, maka dampaknya ke lahan sawah seperti apa. Misalnya kalau ada kawasan industri disitu, maka ada penduduk disitu, maka membutuhkan lahan, maka berarti ada potensi koversi lahan. Dengan model itu road map terlihat dan dapat interaktif dengan data

terkini. Misalnya bila kita membangun jalan selatan Jawa, dampaknya apa ke Sulawesi, dan Pantura. Jadi interaktifnya seperti itu. Dengan cara itu maka kita dapat mengambil kebijakan dengan data yang akurat.

Kedua, dimensi keterpaduan secara lintas sektor dan lintas wilayah. Kita sering mendengar pimpinan di PUPR menyebutkan istilah dukungan infrastruktur PUPR. Ini bisa dimaknai bahwa keberadaan infrastruktur PUPR perlu direncanakan secara terpadu dengan perencanaan sektor-sektor lain karena infrastruktur PUPR merupakan pendukung pengembangan sektor-sektor

Terbatasnya anggaran, dapat kita atasi dengan memperbanyak sharing pendanaan. Sehingga pendanaan pembangunan infrastruktur tidak hanya melalui anggaran dari pemerintah pusat, tapi juga pemerintah daerah atau pemda.

seperti pariwisata, perindustrian, pertanian, perkotaan, perdesaan, dll. Selain itu, hal ini juga bisa dimaknai bahwa pengembangan infrastruktur PUPR perlu direncanakan secara terpadu dengan pengembangan wilayah yang dituangkan dalam rencana tata ruang berbagai tingkatan agar infrastruktur PUPR yang dibangun bisa berfungsi secara utuh. Oleh karena itu, upaya koordinasi menjadi bagian yang krusial baik dengan sektor dan pemerintah daerah.

Perencanaan yang kita rencanakan tentunya terkait infrastruktur pekerjaan umum dan perumahan rakyat (PUPR), yang terkait dengan kegiatan Ditjen Sumber Daya Air (SDA), Bina Marga, Cipta Karya, dan Perumahan. Dalam melakukan pembangunan infrastruktur tersebut memerlukan keterpaduan antar sektor dan antar wilayah. Mengapa demikian?. Hal ini dikarenakan infrastruktur PUPR sifatnya mendukung sektor lain, sehingga dalam menyiapkan infrastruktur PUPR harus juga melihat arah perencanaan sektor lain.

Misalnya kita akan mendukung sektor perindustrian, maka kita harus menterpadukan perencanaan perindustrian dengan infrastruktur PUPR. Kita tidak ingin membangun infrastruktur, tapi yang didukung tidak ada. Misalnya ketika pembangunan jalan sudah dilakukan, namun hal itu tidak terasa manfaatnya bagi sektor lain.

Berbicara mengenai infrastruktur PUPR, maka kita juga bicara mengenai lintas wilayah. Mengapa demikian?. Hal ini dikarenakan infrastruktur harus satu sistem, tidak hanya bicara lintas daerah saja, tapi juga lintas kewenangan dan juga lintas pemerintah daerah. Misalkan kalau bicara jalan, tidak hanya jalan nasional saja yang kita pikirkan, tapi bagaimana jalan nasional ini bisa satu kesatuan dengan jalan provinsi dan kabupaten.

Dalam kaitannya dengan lintas sektor dan lintas wilayah ini, maka kita perlu koordinasi dengan sektor lain, seperti yang dilakukan Bapak Kepala BPIW, Hermanto Dardak yang melakukan koordinasi dengan Kementerian Perindustrian, Kementerian Pariwisata, Kementerian Desa, Pembangunan Daerah Tertinggal dan Transmigrasi, serta Badan Perencanaan Pembangunan Nasional atau Bappenas.

Selanjutnya, kita juga melakukan dengan pemerintah daerah melalui Pra Konsultasi Regional atau Pra Konreg dan juga Konsultasi Regional atau Konreg. Kita melakukan *focus group discussion* (FGD) dengan mereka, agar program kita lebih terpadu dengan mereka.

Kemudian, penekanan kegiatan dari Bidang Perencanaan Infrastruktur I ini adalah infrastruktur yang dilakukan dalam upaya untuk mewujudkan rencana pengembangan wilayah yang dituangkan di dalam rencana tata ruang atau RTR, baik yang tertuang secara nasional maupun RTR pulau tersebut, yakni Sumatera dan Jawa-Bali. Jadi apa yang kita lakukan, sifatnya mendukung perwujudan dari tata ruang tersebut.

Ketiga, dimensi lokus, dalam artian lokus bidang perencanaan infrastruktur I adalah wilayah Pulau Sumatera dan Jawa-Bali. Dalam perspektif nasional, kontribusi ekonomi kedua wilayah masih sangat dominan. Selama dua dekade

terakhir, kontribusi PDRB kedua wilayah ini masih berkisar 70-80 persen terhadap pembentukan PDRB nasional. Belum lagi jika kita melihat kuantitas aset infrastruktur yang sudah dibangun dan jumlah penduduk serta kawasan perkotaan/metropolitan yang berada di wilayah ini. Sebut saja, jalan tol terpanjang ada di Pulau Jawa dan sekarang pembangunannya di dorong di Pulau Sumatera secara bertahap. Bandar udara dan pelabuhan terbesar juga ada di wilayah ini. Demikian pulau kawasan metropolitan terbesar, sebut saja Jabodetabekpunjur, Mebidangpro, Gerbangkertasusila dan lain-lain.

Kemudian, kalau kita bicara Pulau Jawa-Bali, maka yang terlihat jelas adalah jumlah penduduknya yang besar, yakni mencapai hampir 50 persen dari jumlah penduduk di Indonesia. Tidak hanya itu, di Jawa-Bali juga ada kawasan perkotaan yang berkembang Metropolitan Jabodetabek (Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi), Gerbangkertosusila (Gresik,

Bangkalan, Mojokerto, Surabaya, Sidoarjo, dan Lamongan). Dua pulau besar ini juga memiliki akses jalan tol dan kereta api yang semakin bagus. Untuk akses Jakarta-Cirebon, dulu 4-5 jam, tapi sekarang hanya 3 jam saja.

Pada intinya Pulau Sumatera maupun Jawa-Bali, persoalan yang harus diperbaiki adalah masalah konektivitas. Hal ini berlaku juga untuk pulau lain seperti Kalimantan, Sulawesi, dan Papua.

Aktivitas ekonomi di pulau ini tergolong tinggi, dimana terdapat kawasan industri, perdagangan, dan sentra lumbung pangan yang bagus. Tantangan kita adalah bagaimana menyediakan air baku, menyediakan irigasi, termasuk pemenuhan infrastruktur permukiman, seperti air minum dan sanitasi. Dengan tingginya aktivitas ekonomi, maka

kualitas pelayanannya juga harus berbeda dengan pulau lainnya di Indonesia. Misalnya, kalau bicara soal jalan, maka tingkat kekerasan jalannya harus khusus, karena banyak dilewati angkutan besar.

Pembangunan di Pulau Sumatera difokuskan pada pertambangan dan perkebunan. Untuk mendukung hal itu, kita harus melihat dimana simpul-simpul pertambangan dan perkebunan yang ada disana. Contohnya kawasan Sei Mangke di Sumatera Utara, dimana daerah tersebut merupakan kawasan perindustrian dan perkebunan, karena daerah itu sebagai hilirisasi dari kebun kelapa sawit. Dengan demikian dapat dikatakan bahwa, fokus dari perencanaan yang kita lakukan dilihat dari kebutuhan daerah.

Namun pada intinya Pulau Sumatera maupun Jawa-Bali, persoalan yang harus diperbaiki adalah masalah konektivitas. Hal ini berlaku juga untuk pulau lain seperti Kalimantan, Sulawesi, dan Papua. Khusus Jawa, hal lain yang perlu diperbaiki adalah

PROGRAM UTAMA PENDUKUNG KAWASAN LUMBUNG PANGAN PROVINSI JAWA TIMUR 2017



ketahanan pangan, energi, dan air. Masalah disparitas juga menjadi hal penting yang perlu menjadi perhatian kita. Misalnya di Pulau Jawa, kita harus mendorong potensi di Selatan Jawa sehingga dapat mengimbangi di kawasan Pantai Utara atau Pantura. Paling tidak, pesisir Jawa bisa terkoneksi dengan utara Jawa, sehingga potensinya lebih optimal.

Kemudian, di Sumatera bagian barat, salah satu yang dikembangkan, Pelabuhan di Sibolga, dimana belum lama ini telah dilakukan *ground breaking* oleh Presiden. Apalagi informasi global menyebutkan, Cina akan memanfaatkan jalur ini, Samudera Hindia. Jadi bila kita kembangkan kota-kota di pesisir barat dan selatan Jawa. Untuk itu kita mendorong pengembangan Pantai Prigi. Diharapkan kita bisa mengambil peluang pengembangan yang dilakukan negara tirai bambu tersebut.

Kita saat ini sedang menjajaki dibukanya ruang udara di Selatan, karena akan ada bandar udara baru, yang direncanakan akan dibuka. Diperkirakan bandar udara baru ini berada di Tulungagung. Dengan demikian Jalur Pantai Selatan secara bertahap kita tuntaskan.

Kemudian dalam review Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) kita usulkan simpul-simpul selatan Jawa, terutama kota-kota di persimpangan jalan nasional seperti di Cidaun kita dorong jadi Pusat Kegiatan Wilayah (PKW). Kita dorong infrastrukturnya sehingga menjadi salah satu motor pertumbuhan di Selatan Jawa.

Disisi lain, pembangunan infrastruktur, mau tidak mau, harus menyesuaikan dengan anggaran yang diberikan melalui APBN. Dalam Renstra disebutkan bahwa untuk membangun infrastruktur dalam jangka waktu 5 tahun, kita membutuhkan anggaran sebesar Rp 831 triliun. Jadi setahun harusnya ada anggaran RP 166 triliun. Tapi pada kenyataannya pada tahun pertama RPJMN, yakni tahun 2015, anggaran yang dikucurkan sekitar RP 108 triliun. Tahun 2016, anggaran infrastruktur PUPR hanya RP 95 triliun. Kemungkinannya angka itu akan dipotong lagi.

Artinya, sekarang kita dihadapkan pada anggaran yang terbatas. Dengan kondisi

tersebut, maka peran BPIW semakin dibutuhkan, karena kita harus bisa memilah, mana dukungan program yang prioritas. Kemudian program prioritas itu kita prioritaskan lagi. Untuk itu kita harus meyakinkan pengambil kebijakan, seperti DPR RI, dengan memperkuat justifikasi teknis atau alasan teknis, agar pengambil kebijakan memahami, mengapa suatu pembangunan infrastruktur kita programkan.

Misalnya pembangunan Selingkar Wilis, dimana pembangunannya dilakukan bersama-sama oleh 6 kabupaten yakni Kabupaten Tulungagung, Trenggalek,

Terbatasnya anggaran, dapat kita atasi dengan memperbanyak sharing pendanaan. Sehingga pendanaan pembangunan infrastruktur tidak hanya melalui anggaran dari pemerintah pusat, tapi juga pemerintah daerah atau pemda

Ponorogo, Nganjuk, Kediri, dan Madiun. Selain 6 kabupaten, Provinsi Jawa Timur juga sepakat membangun kawasan tersebut. Dengan dilakukan secara bersama-sama ini akan lebih baik ketimbang hanya dilakukan satu pihak.

Terbatasnya anggaran, dapat kita atasi dengan memperbanyak sharing pendanaan. Sehingga pendanaan pembangunan infrastruktur tidak hanya melalui anggaran dari pemerintah pusat, tapi juga pemerintah daerah atau pemda. Untuk menentukan skala prioritas program infrastruktur, kita lihat kemampuan dan kesanggupan daerah untuk berbagi anggaran. Kepala Pusat Perencanaan Infrastruktur PUPR, Bapak Hadi Sucahyono mengamanatkan kita untuk memetakan *willingness to spend* atau kesiadaan daerah untuk membelanjakan APBD untuk pembangunan infrastruktur PUPR. Jadi yang ingin dilihat adalah sebesar berapa kemampuan daerah dalam membelanjakan anggarannya.

Dengan adanya data itu, maka akan kita

lihat, bila daerah itu tingkat pelayanan infrastruktur PUPRnya bagus, maka daerah tersebut punya *willingness to spend* bagus dan Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) bagus, maka kita dorong mereka menggunakan anggaran mereka sendiri. Sedangkan APBN difokuskan pada daerah-daerah yang mempunyai *willingness to spend* PUPRnya tinggi, ekonominya rendah, dan potensinya tinggi.

Namun bila suatu daerah kinerja infrastrukturnya kurang baik, *willingness to spend* kecil, maka dapat ditunda untuk dianggarkan melalui APBN. Komitmen untuk membelanjakan anggaran daerah untuk infrastruktur PUPR itu, perlu dilakukan secara tertulis. Komitmen tertulis tersebut telah didorong Kepala BPIW, Hermanto Dardak terutama terkait pengembangan Kota Baru Publik Maja.

Kesepakatan bersama tersebut tidak hanya dilakukan pemerintah pusat dan daerah, tapi juga dilakukan oleh pihak pengembang. Kekurangan anggaran juga dapat diatasi dengan melibatkan peran swasta melalui Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha (KPBU). Ini opsi lain yang didorong untuk terus dilakukan. Dengan penjelasan tadi, maka dapat kita katakan bahwa perencanaan yang memiliki panduan dan data yang jelas, maka dapat diketahui apa yang akan dilakukan untuk mencapai kesejahteraan masyarakat melalui pembangunan infrastruktur.

Wilayah Pengembangan Strategis 7 JAKARTA-BOGOR-CIAWI-SUKABUMI TAHUN 2017

ULTIMATE

Program ultimate pada WPS 7 sampai dengan tahun 2017 ini akan mendukung pengembangan kawasan strategis diantaranya; kawasan strategis pariwisata nasional (KSPN) Pulau Seribu dan Puncak Gede Pangrango dengan daya tarik Bentang alam, situs bersejarah dan tempat ibadah. Kawasan Industri (KI) Bogor Cibinong, Pelabuhan Ratu, Marunda Center, Jakarta Industrial Estate Pulogadung dan Tanjung Priok. Selain itu pengembangan infrastruktur dari berbagai sektor juga dikembangkan, diantaranya dari sektor Sumber Daya Air akan mengembangkan Sodetan Kali Ciliwung dan Waduk Ciawi. Dari sektor Bina Marga akan mendukung pembangunan jalan tol Bogor-Ciawi-Sukabumi, serta jalan tol Jakarta Bogor. Sedangkan dari sektor perumahan akan dibangun rusunawa di berbagai lokasi.

Selain itu, Kementerian PUPR juga akan mendukung akses dari maupun ke Stasiun, Pelabuhan dan Bandara diantaranya: Kerta Api Ekspres Manggarai-Soekarno Hatta, Jalur LRT Cibubur Cawang, Bandar Udara Halim Perdana Kusuma, Pelabuhan Tanjung Priok dengan kelas Pelabuhan Pengumpul, serta Pelabuhan Perikanan Samudera Nizam Zachman dengan kelas Pelabuhan Regional.

Program Utama

Program utama yang di susun hingga tahun 2017 ini melingkupi pembangunan di sektor Bina Marga, Cipta Karya serta Perumahan. Dari Sektor Bina Marga akan membangun Jalan Arteri Sejajar serta Jalan Tol/JOR, jalan tol Depok-Antasari, Bogor-Ciawi-Sukabumi (lanjutan) dan Sukabumi-Ciranjang. Dari Sektor Cipta Karya akan mendukung dengan adanya pembangunan IPAL Kawasan Kecamatan Bogor Tengah. Sektor Sumber Daya Air (SDA) juga turut mendukung pembangunan pada WPS 7 ini melalui pembangunan bangunan pengaman pantai sepanjang NCICD, pembangunan saluran induk Karian Jakarta, Normalisasi Kali Pesanggrahan dan Kali Angke, pembuatan polder Kali Blenceng, Pembangunan Check DAM DAS Ciliwung. Dan dari Sektor Perumahan akan membangun rumah umum tapak layak huni yang terfasilitasi melalui bantuan PSU, pembangunan Rusunawa di Jembatan Kali Besi, di Kota Depok, dan di pasar Rumpit.



Wilayah Pengembangan Strategis 8 Jakarta – Bandung – Cirebon – Semarang

ULTIMATE WPS 8 JAKARTA-BANDUNG-CIREBON-SEMARANG 2025



Ultimate

Arah pembangunan infrastruktur PUPR sampai dengan tahun 2025 di WPS 8 Jakarta – Bandung – Cirebon – Semarang diantaranya adalah pembangunan Jalan Tol Jakarta menuju Cikampek sepanjang 72 km, pembangunan Jalan Tol Cikampek menuju Palimanan sepanjang 116,76 km, pembangunan Jalan Tol Palimanan menuju Kanci menuju Pejagan sepanjang 61,3 km, pembangunan Jalan Tol Pejagan menuju Pemalang sepanjang 57,7 km yang ditargetkan akan selesai pada tahun 2018, pembangunan Jalan Tol Pemalang menuju Batang sepanjang 39,2 km yang ditargetkan akan selesai pada tahun 2018, pembangunan Jalan Tol Batang menuju Semarang sepanjang 75 km yang ditargetkan selesai pada tahun 2019 dan pembangunan Jalan Tol Cismudawu sepanjang 61,68 km yang menghubungkan antara Cileunyi – Sumedang – Dawuan. Selain jalan, arah pembangunan infrastruktur PUPR pada WPS 8 ini adalah pembangunan Bendungan Sukahurip dan mendukung beberapa kawasan, seperti Kawasan Industri (KI) di DKI Jakarta, Bogor, Bekasi, Karawang, Purwakarta, Bandung, Cilacap, Semarang, Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN) seperti Pangandaran, Kepulauan Seribu dan Kota Tua – Sunda Kelapa, mendukung pula KSN Metropolitan di Jabodetabekpunjur, Cekungan Bandung dan Kedungsepur, serta pembangunan Bandara Kertajati di Majalengka dan pelabuhan pengganti di Cilamaya.

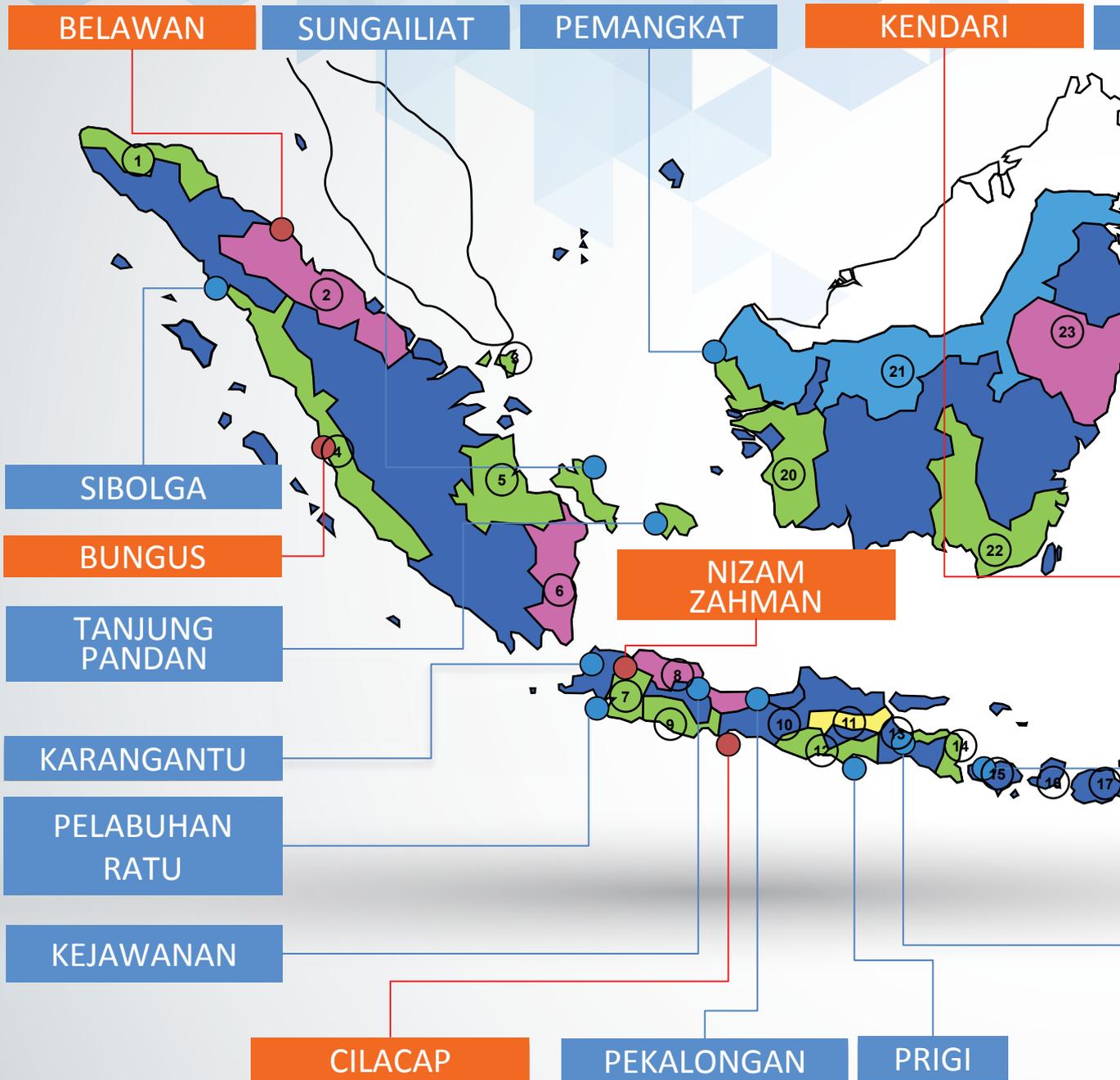
Program Utama 2017

Pada program utama WPS 8 Jakarta – Bandung – Cirebon – Semarang sampai dengan tahun 2017, infrastruktur PUPR yang dibangun difokuskan pada pembangunan jalan, diantaranya adalah pembangunan Jalan Tol Cismudawu Seksi II Rancakalong-Sumedang 17Km, Seksi III Sumedang-Cimalaka 3,7Km yang saat ini dalam proses pembebasan lahan lanjutan dan pelelangan, Seksi IV Cimalaka-Legok 8,2Km yang saat ini dalam proses pembebasan lahan lanjutan dan pelelangan, Seksi V Legok-Ujungjaya 16,4Km yang saat ini dalam proses pembebasan lahan lanjutan dan pelelangan. Selain itu, terdapat pembangunan Jalan Tol Pejagan – Pemalang dengan Seksi III Brebes Timur menuju Tegal Timur sepanjang 10,4 km yang saat ini dalam proses lanjutan pembebasan lahan Seksi IV dan pembebasan lahan Jalan Tol Pemalang – Batang pada Seksi I Pemalang-Petarukan, Seksi II Petarukan-Comal, Seksi III Comal-Pekalongan dan Seksi IV Pekalongan-Batang, serta pembangunan Jalan Tol Batang – Semarang pada Seksi III Batang Timur – Kleri sepanjang 36,3 km.

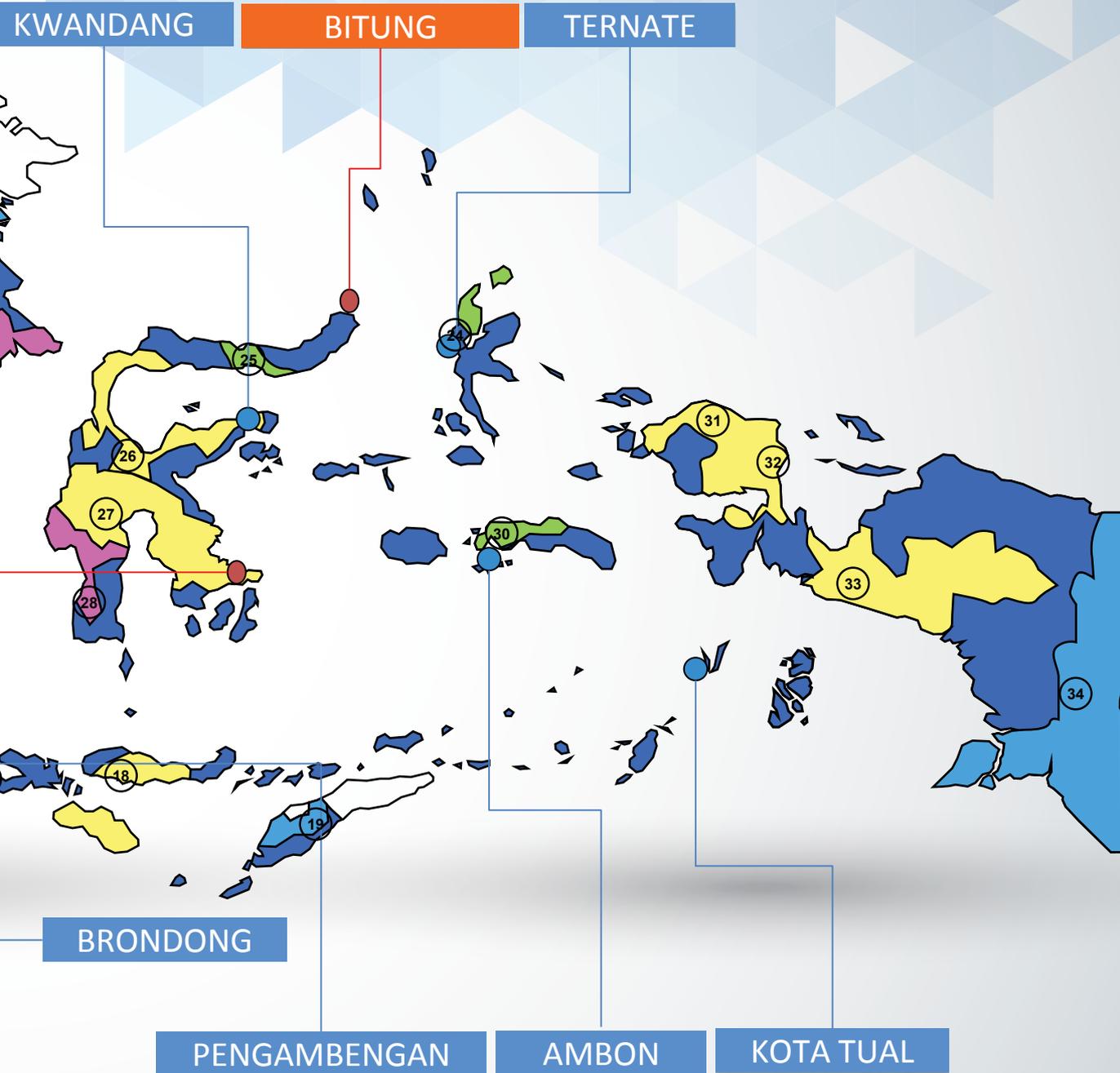
Selain pembangunan Jalan Tol, juga terdapat pembangunan jalan nasional seperti pembangunan arteri sejajar JORR, pembangunan Jalan Lingkar Brebes dan pembangunan Jalan Pejagan – Ketanggungan menuju Prupuk. Pada program utama WPS 8 ini juga terdapat pembangunan Bendungan Sadawarna di Kabupaten Subang yang saat ini sedang dalam proses konstruksi dan penanganan banjir di Semarang, Pekalongan dan Tegal. Terdapat pula pembangunan rusun dan peningkatan infrastruktur permukiman di Kota Cirebon, Tegal dan Pekalongan.

KETERPADUAN TERHADAP PENGEM SAMUDERA DAN NUSANTARA (K

Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) mendukung dari segi pengembangan infrastruktur PUPR dalam Pengembangan Pelabuhan Perikanan Samudera dan Nusantara Kemaritiman dan Kelautan yang ditetapkan oleh Kementerian Kelautan dan Perikanan.



BANGUNAN PELABUHAN PERIKANAN (KEMARITIMAN DAN KELAUTAN)



PPS		PPN				
BELAWAN	BUNGUS	SIBOLGA	SUNGAILIAT	PEKALONGAN	PENGAMBENGAN	PEMANGKAT
NIZAM ZAHMAN	CILACAP	TANJUNG PANDAN	PELABUHAN RATU	PRIGI	AMBON	KWANDANG
BITUNG	KENDARI	KANGANGANTU	KEJAWANAN	BRONDONG	KOTA TUAL	TERNATE

Sumber: Kepmen Kelautan Dan Perikanan RiNo. 45/Kepmenkp/2014 tentang Rencana Induk Pelabuhan Perikanan Nasional



Teknologi Inovasi Pertama di Tanah Air Jembatan Baja Bergelombang

Konsep Desain Jembatan Layang Baja Bergelombang di Antapani

Sumber: istimewa

“Pembangunan jembatan dengan struktur ini mampu menghemat hingga 40% dibanding jembatan dengan konstruksi beton bertulang”

Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) bersama Pemerintah Kota Bandung saat ini tengah mengerjakan proyek percontohan jembatan layang baja bergelombang di Antapani, Kota Bandung. Jembatan layang dengan teknologi struktur baja bergelombang tersebut merupakan yang pertama di Indonesia.

Jembatan layang tersebut dibangun dengan total anggaran Rp 33,5 miliar. Komposisi anggaran berasal dari anggaran Pusat Penelitian Jalan dan Jembatan Badan Penelitian dan Pengembangan (Balitbang) Kementerian PUPR sebesar Rp 21,5 miliar. Sementara sisanya Rp 10 miliar berasal dari Pemerintah Kota Bandung dan pihak pelaksana dari Posco Steel Korea dalam bentuk komponen material.

Menteri PUPR, Basuki Hadimoeljono mengatakan, jembatan layang Antapani dibangun dengan struktur baja bergelombang dan dikombinasikan dengan timbunan ringan. Pembangunan jembatan dengan struktur ini mampu menghemat hingga 40% dibanding jembatan dengan konstruksi beton bertulang.

“Jembatan layang ini merupakan salah satu rancang bangun aplikatif yang dikembangkan Kementerian PUPR,” ujar Basuki usai meresmikan pencaanangan Jembatan Layang Antapani di Kota Bandung, Jumat (10/6) waktu lalu.

Pembangunan Jembatan Layang Antapani ini diharapkan dapat

mengatasi kemacetan di persimpangan Jalan Antapani-Terusan Jakarta yang selama ini kerap terjadi setiap harinya

Menurutnya, pembangunan jembatan layang dengan struktur baja bergelombang dengan kombinasi mortar busa punya beberapa keunggulan seperti waktu tempuh pengerjaan konstruksi lebih cepat 50%. "Saya harap inovasi penelitian aplikatif ini dapat dirasakan manfaatnya oleh masyarakat. Saat peresmian Desember nanti mudah-mudahan bisa oleh Wapres Pak Jusuf Kalla," katanya.

Sementara itu, Kepala Pusat Penelitian Jalan dan Jembatan Balitbang Kementerian PUPR, Herry Vaza mengatakan, kualitas kekuatan jembatan layang dengan struktur baja bergelombang telah diuji dan memiliki ketahanan dalam jangka waktu yang lama.

"Kami telah melakukan pengujian dan penghitungan yang cermat mengenai kekuatan jembatan. Hasilnya bisa bertahan lama dan efektif serta lebih murah," paparnya.

Menurut Herry, pembangunan jembatan layang yang sudah diwacanakan sejak 2015 lalu itu akan memakan waktu sekitar enam bulan. Pembangunan jembatan ini diharapkan dapat mengatasi kemacetan di persimpangan sebidang Jalan Antapani.

"Desain rancang bangun jembatan layang merupakan proyek percontohan baja bergelombang hasil pengembangan Pusjatan Balitbang Kementerian PUPR yang baru pertama kali diterapkan di Indonesia," kata dia.

Herry Vaza, jembatan layang Antapani yang akan dibangun berbeda dengan jembatan layang pada umumnya. Pasalnya, struktur jembatan akan menggunakan baja bergelombang berbentuk corrugated atau armco dengan tiga bentang jembatan. Panjang bentang jembatan 44 meter, dengan tinggi jembatan 5,1 meter dan lebar jembatan 9 meter. "Penggunaan baja bergelombang akan mempercepat waktu tempuh pengerjaan jembatan," kata dia.

Dari sisi biaya menurut Herry, lebih efisien. Biasanya, untuk membuat satu jembatan dengan beton bertulang membutuhkan Rp 120 miliar. Tapi pembuatan jembatan layang dengan struktur baja bergelombang dengan

timbunan ringan, hanya membutuhkan Rp 40 miliar. "Artinya, dengan biaya sekitar Rp 120 miliar, kita dapat membuat tiga jembatan layang dengan baja bergelombang," kata Herry.

Pembangunan jembatan layang dengan baja bergelombang juga dikombinasikan dengan timbunan ringan yang merupakan hasil karya Pusjatan. Soal kekuatan jembatan layang dengan baja bergelombang, tidak perlu diragukan kekuatannya. Karena tim Pusjatan telah melakukan pengujian dan penghitungan yang cermat mengenai kekuatan jembatan. "Proyek pembangunan flyover Antapani, juga akan dikembangkan di daerah-daerah lain," pungkasnya.

Sementara itu, Wali Kota Bandung, Ridwan Kamil menuturkan, Bandung menjadi proyek percontohan jembatan layang dengan struktur baja dan bergelombang. Dia berharap pemerintah pusat bisa terus melakukan pembangunan jembatan layang

"Kami memberikan kontribusi sekitar Rp10 miliar. Untuk jalan, drainase dan lampu jalan akan kami desain sendiri sehingga jembatan layang ini juga akan menjadi daya tarik bagi masyarakat," pungkasnya. **INI/infoBPIW**

Berikut detail jembatan Fly Over Antapani Bandung:

- Tipe struktur jembatan: corrugated atau armco
- Jumlah bentang jembatan: 3 bentang yaitu 11 meter x 2 dan 22 meter
- Panjang bentang jembatan: 44 meter
- Tinggi jembatan: 5,1 meter
- Lebar jembatan : 9 meter
- Jumlah jalur : 2 lajur 2 arah
- Lebar lalu lintas 6,5 meter
- Lebar bahu 0,75 m x 2= 1,5 m
- Waktu konstruksi 6 bulan.



terutama pada perlintasan jalan yang ada di Kota Bandung.

"Ada 30 titik perlintasan sebidang yang ada di Kota Bandung. Saya kira pemerintah pusat, melalui Kementerian PUPR bisa terus melakukan pembangunan yang tentu saja kami dari Pemerintah kota akan mem-backup," paparnya.

Dia menambahkan, Pemkot Bandung juga akan berkomitmen melalui pendanaan di mana pada pelaksanaan pembangunan jembatan layang tersebut, Pemkot Bandung berkontribusi sepertiga dari total anggaran.

Jembatan Surabaya, Icon Wisata Baru di Surabaya



Panorama Jembatan Surabaya

Sumber: Dok BPIW

Jembatan Surabaya merupakan salah satu ikon wisata baru di Surabaya. Jembatan ini baru saja diresmikan oleh walikota Surabaya, Tri Rismaharini pada tanggal 9 Juli 2016 yang lalu. Jembatan Surabaya ini didesain dengan bentuk melengkung, hampir menyerupai busur. Jembatan ini akan membelah garis pantai Kenjeran, tepatnya akan menghubungkan secara langsung jalan Pantai Ria Kenjeran (Kenjeran Baru/Kenjeran Park) dengan jalan Pantai Kenjeran Lama (Taman Hiburan Pantai). Selain itu ke depannya Jembatan Kenjeran Surabaya ini akan memberikan akses Jalan Lingkar Luar Timur (JLLT) Surabaya dari Jembatan Suramadu menuju Bandara Juanda dan sebaliknya.

Jembatan yang menghabiskan dana hampir Rp 200 miliar ini memiliki latar pemandangan Selat Madura dan menghadirkan keindahan jembatan suramadu dari kejauhan. Salah satu yang membuat jembatan tersebut sangat menarik yakni adanya permainan air mancur menari (*Dancing and Musical Fountain*) yang dilengkapi dengan gemerlap lampu warna warni, yang sebelumnya hanya dapat dilihat di berbagai ikon tempat wisata di luar negeri.

Posisi Air Mancur Menari sendiri berada di ujung jembatan bersebelahan dengan anjungan penyeberangan, yaitu tepatnya di Taman Hiburan Pantai (THP) yang berada di sisi Kenjeran Lama. Air mancur dengan sorot tata cahaya dan diiringi lagu khas seperti 'Surabaya' dan 'Jembatan Merah' yang dipadukan dengan musik klasik yang mengalun indah ini bak sebuah tarian gemulai. Air mancur yang dibeli dari Korea itu bisa menari sesuai dengan hentakan musik yang dimainkan. Air Mancur menari ini merupakan Fasilitas pendukung dari Jembatan Pantai Kenjeran.

Yang tidak kalah menarik adalah desain jembatan ini yang dibuat tidak seperti jembatan lainnya. Pengalaman langsung Tim Sinergi BPIW, lantai jembatan dibuat tidak tertutup rapat, sehingga anda bisa melihat kebawah melalui celah-celah dasar jembatan. Dengan tinggi 20 meter, pastinya akan meningkatkan adrenalin anda saat anda berada diatas. Fasilitas lainnya juga ikut disediakan oleh pemerintah antara lain dua lift yang ada di sisi kanan dan kiri jembatan yang memang dirancang khusus untuk pengunjung penyandang disabilitas, rambu-rambu lalu lintas serta delapan unit CCTV dan rambu di sekitar area yang berguna untuk mencegah terjadinya tindak kejahatan ataupun kecelakaan selama berada di atas jembatan

sehingga semua aktifitas yang ada di atas jembatan bisa termonitor secara baik.

Konsep yang paling utama dengan dibangunnya jembatan ini adalah terkoneksi tiga kawasan utama. Tiga kawasan ini akan menjadi ikon wisata tersendiri. Yakni ecowisata Hutan Mangrove Wonorejo, Pantai Kenjeran, dan Kuliner Sentra Ikan Bulak. Sebagai pelengkap **m e n g h i d u p k a n** wisata bahari ke Kenjeran, pemkot juga menyiapkan taman dengan patung Sura dan Baya seluas 1,1 hektar di depan Sentra Ikan Bulak yang saat ini masih dalam proses pembangunan.

Jembatan Surabaya akan menjadi sejarah baru bagi pembangunan Kota Pahlawan. Wilayah Utara Surabaya yang nyaris tertinggal dibanding wilayah lain, kini dipastikan akan bergeliat dengan dibangunnya ikon baru wisata itu.

Pembangunan Jembatan Kenjeran adalah awal tumbuhnya ekonomi di wilayah Utara Surabaya. Wilayah yang sebelumnya tidak semaju wilayah Surabaya lainnya. Namun dengan sentuhan pembangunan jembatan megah itu, ini akan menjadi embrio wisata bahari Surabaya. Jembatan yang berada di kawasan Taman Hiburan Pantai (THP) di Kenjeran Lama dan juga Sentra Ikan Bulak

Jembatan Surabaya akan menjadi sejarah baru bagi pembangunan Kota Pahlawan. Wilayah Utara Surabaya yang nyaris tertinggal dibanding wilayah lain, kini dipastikan akan bergeliat dengan dibangunnya ikon baru wisata itu.

(SIB) ini membuat daerah tersebut menjadi lebih hidup, sehingga pariwisata Kenjeran dan sekitarnya bisa lebih berkembang. Disamping itu, Kota Surabaya masuk ke dalam Wilayah **P e n g e m b a n g a n** Strategis (WPS) 11 Semarang-Surabaya.

Dengan masuk dalam WPS 11, maka pembangunan infrastrukturnya akan didukung dengan dibangunnya jalan tol Trans Jawa yang direncanakan pemerintah. **Andina**



Pemandangan Dari Atas Jembatan Surabaya

Inovasi Pembangunan Kota dan Wilayah Berkelanjutan

Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW) Kementerian PUPR meluncurkan dua buku terkait perencanaan perkotaan, pada saat Parallel Event tentang Inovasi Pembangunan Kota dan Wilayah Berkelanjutan, di Surabaya, (27/7).



Pameran PrepComm3 Habitat III

Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW) Kementerian PUPR, ikut serta dalam acara PrepCom 3 Habitat III, yang digelar United Nations (UN) di Surabaya, Rabu (27/7). PrepCom 3 Habitat III ini dihadiri oleh 193 negara.



Suasana booth BPIW



Para peserta disela-sela acara



Pengunjung saat diberi penjelasan



Salah satu acara diskusi di PrepCom 3 Habitat III

Memaksimalkan Waktu Kerja



Membuang-buang waktu di hari kerja banyak menimbulkan dampak negatif seperti pekerjaan yang menumpuk, bahkan rasa stres akibat memikirkan beban pekerjaan yang belum terselesaikan. Solusi dari masalah membuang-buang waktu adalah dengan memaksimalkan hari kerja Anda. Untuk tujuan tersebut, ada 5 langkah sederhana yang perlu Anda lakukan. Berikut penjelasannya:

1. Menentukan Prioritas

Tugas dan aktifitas perlu diidentifikasi. Kita harus cermat memilih mana yang harus dikerjakan terlebih dahulu. Jika tidak, kita akan melakukan banyak pekerjaan yang tidak penting dan tidak mendesak. Ujung-ujungnya kita akan melakukan banyak hal secara terburu-buru dengan kualitas yang seadanya. Maka itu, kita harus

menentukan prioritas. Menyusun prioritas pun merupakan sebuah tugas tersendiri. Buatlah daftar tugas yang harus dikerjakan sedetail dan menurut prioritas terpenting. Jika Anda suka dengan gambaran yang jelas dan terstruktur, Memiliki prioritas bisa membantu mencapai gol, sekaligus membantu berfokus.

2. Kerjakan tugas penting di pagi hari

Setelah menentukan prioritas, langkah selanjutnya adalah mengerjakan tugas penting di pagi hari atau sebelum makan siang. Mengapa? Karena stamina dan konsentrasi Anda di pagi hari masih segar daripada siang atau sore hari. Urutan tugas yang dikerjakan bergantung pada strategi Anda. Anda dapat mengerjakan tugas penting yang paling mudah terlebih dahulu untuk membentuk momentum kerja. Di sisi lain, Anda dapat mengerjakan tugas harian yang paling sulit terlebih dahulu.

3. Buat rencana SMART (*Specific-Measurable-Achievable-Reasonable-Timeline*)

Rencanakan tugas yang paling sulit di awal setiap minggu sehingga anda akan lebih santai menjelang akhir minggu dan sebelum

akhir pekan. Tugas yang sulit lebih baik dijadwalkan di awal minggu (Senin atau Selasa), sementara tugas-tugas yang lebih mekanis atau rutin di sekitar pertengahan minggu, dan mendekati akhir minggu (Kamis dan Jumat) waktu anda bisa sedikit lebih bebas dan santai karena di kedua hari ini telah menumpuk kelelahan dan stres sebagai akibat dari pekerjaan di hari-hari sebelumnya.

4. Hindari hal-hal yang dapat mengalihkan perhatian anda

Selama jam kerja, cobalah untuk menemukan saat-saat di mana tidak ada yang bisa mengganggu anda melakukan aktivitas. Jika bukan berkaitan dengan pekerjaan, maka itu adalah sebuah gangguan. Hindari hal-hal yang mengganggu, seperti bergunjing dengan teman-teman dan terlalu sering mengecek media sosial.

5. Pulang pada waktu spesifik

Adanya tenggat waktu bisa memacu kita bekerja lebih efektif. Menetapkan tenggat waktu akan membantu Anda menyelesaikan pekerjaan dan menentukan pekerjaan mana yang lebih penting. **Andina**

Penataan Kota Perlu Diaplikasikan Lintas Generasi

Emil Elestianto Dardak

Bupati Trenggalek

Perencanaan tata ruang idealnya dapat diaplikasikan lintas generasi pemerintahan, supaya pembangunan kota dapat dilakukan secara berkelanjutan antar generasi. Demikian diyakini, Bupati Trenggalek, Emil Elestianto Dardak saat dijumpai Sinergi BPIW di Surabaya, beberapa waktu lalu.

Kendati begitu, pria ahli tata ruang lulusan Ritsumeikan Asia Pacific University, Jepang ini mengatakan, dokumen tata ruang jangan sampai membelenggu terlalu kuat, namun juga jangan sampai tidak memberikan acuan. Sebab, apabila tata ruang tidak memberikan acuan yang jelas bagi generasi muda, maka kota tersebut tumbuh tak terarah.

Menurut suami dari Arumi Bachsin ini, perencanaan tata ruang itu sejatinya bukan hal yang terlalu preskriptif, namun juga bukan yang sangat normatif, sehingga untuk menemukan ramuan yang tepat memang memerlukan profesionalisme dan ahli yang matang.

Selain itu, dalam melaksanakan pembangunan tata ruang kota memerlukan kearifan dari pemerintah. Ia mencontohkan, seperti pernah dilakukan oleh Presiden Jokowi waktu di Solo, yakni untuk bisa merelokasi pedagang kaki lima (PKL) dari satu tempat ke tempat lain dibutuhkan dialog panjang dan langkah cerdas.

Tempat penampungan baru untuk para PKL dibuat sedemikian rupa, agar ramai banyak dikunjungi calon pembeli. "Kalau lokasi ramai, PKL juga akan merasa senang dan akan merasa betah ditempat baru," terang ayah dari Lakeisha Ariestia Dardak dan Alkeinan Mahsyir Putro Dardak ini.

Selain kearifan pemerintah, lanjut Emil, dalam melakukan tata ruang kota memang dibutuhkan juga kearifan masyarakatnya. Artinya, pemerintah dan masyarakat perlu memiliki kearifan untuk sama-sama memajukan kotanya.

Selain itu, melakukan tata ruang kota juga mesti berlandaskan pada upaya memakmurkan masyarakat. Misalnya, lanjut Emil, Trenggalek

dan sekitarnya memiliki penduduk sekitar 8 sampai 10 juta jiwa, namun lahan pertanian tidak cukup untuk menyerap lapangan kerja untuk masyarakat. "Nah, kalau dibiarkan sama artinya dengan bunuh diri," terangnya.

Untuk itu perlu kreativitas untuk mencari solusi agar masyarakat dapat terangkat kemakmurannya. "Seperti dibangun Bandara. Hal itu sebagai corong untuk membuka, agar nanti pariwisata, jasa, dan bisnis berkembang, sehingga dengan begitu akan banyak terbuka peluang lapangan kerja untuk memakmurkan masyarakat," papar pria lulusan doktor dari kampus di Jepang.

Dokumen tata ruang jangan sampai membelenggu terlalu kuat, namun juga jangan sampai tidak memberikan acuan. Sebab, apabila tata ruang tidak memberikan acuan yang jelas bagi generasi muda, maka kota tersebut tumbuh tak terarah.

Di sisi lain, Emil mengakui, untuk memajukan daerah pihaknya senantiasa fokus pada kemandirian jalan antar kecamatan. "Ya jalan-jalan kecamatan di Trenggalek harus mantap dan terkoneksi. Begitu pun, Trenggalek harus terkoneksi ke regional," terangnya.

Dia mengatakan, untuk menghubungkan Trenggalek terhubung dengan daerah lain, pihaknya mendorong agar jalan dari Panggul-Prigi terhubung ke Tulung Agung-Pacitan. Dengan begitu, Trenggalek akan terkoneksi dengan baik dengan daerah-dae-

rah di sekitarnya secara regional.

Saat ini Anggaran Pendapatan Belanja Daerah (APBD) Trenggalek mencapai Rp 1,8 triliun. Anggaran tersebut akan diarahkan agar Trenggalek semakin menjadi kota. "Seperti kita bikin alun-alun, ada lampu merah, trotoar untuk pengguna jalan. Lima tahun kedepan embrio kota akan jadi," yakin Emil.

Kalau masyarakat Trenggalek sudah merasa daerahnya menjadi kota, warga akan melakukan belanja, berbisnis dan lainnya, sehingga pusat kota Trenggalek akan menjadi penggerak ekonomi masyarakat di sekitarnya. **(ris/infoBPIW)**

