

Buletin BPIW • Sinergi

Media Informasi & Komunikasi Keterpaduan Infrastruktur PUPR

KEMENTERIAN PUPR
BADAN PENGEMBANGAN
INFRASTRUKTUR WILAYAH



**Pentingnya *Review* Perencanaan
Dalam Pembangunan Infrastruktur**

**Memotret Keterpaduan
Pembangunan Infrastruktur PUPR**



Edisi 05/Mei 2016



**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



www.bpiw.pu.go.id



[@informasiBPIW](https://twitter.com/informasiBPIW)



[YouTube](#) Layanan Informasi BPIW

Pelindung:

A. Hermanto Dardak

Penasehat:

Dadang Rukmana

Pengarah:

Hadi Sucahyono
Harris H. Batubara
Rezeki Peranginangin
Kuswardono

Pemimpin Redaksi:

P. Yudiantoro

Redaktur Pelaksana:

Shovich

Redaksi:

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

Editor :

Hendra Djamal
Budi Rahmawati
Rizki Hari Wahyunarso
Auliya Ul Fikry

Kontributor:

Mutri Batul Aini
Andina Dwiky
Ichlasul Naufal
Dian Rosnawati

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. +6221-7279 8112

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 Mei ini kami akan menfokuskan pada soal perencanaan pembangunan infrastruktur. Kabar Utama akan mengupas mengenai rencana strategis Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) beserta implementasi, evaluasi dan rencana induk per pulau.

Dalam membahas lebih lanjut mengenai hal tersebut, kami menghadirkan Kepala Pusat Perencanaan Infrastruktur PUPR BPIW Kementerian PUPR, Ir. Hadi Sucahyono, MPP, Ph.D dalam rubrik wawancara. Pada rubrik tersebut dibahas seputar peran perencanaan dalam mengatasi tantangan pembangunan Infrastruktur seperti disparitas dan terbatasnya anggaran pemerintah pusat untuk pembangunan infrastruktur.

Untuk laporan khusus dibahas mengenai hasil pengukuran keterpaduan pembangunan infrastruktur PUPR. Dalam rubrik opini akan diisi oleh Kepala Bidang Perencanaan Infrastruktur I, Pusat Perencanaan Infrastruktur BPIW Kementerian PUPR, Ir. Brawijaya, SE, MEIE, MSCE, Ph.D. Pada opini tersebut dibahas mengenai masalah konektivitas yang menjadi fokus pada perencanaan pengembangan pulau dan kepulauan di Indonesia.

Pembaca juga dapat menikmati sajian informasi mengenai kegiatan BPIW sepanjang bulan Mei, melalui rubrik Kilas BPIW. Tidak hanya itu, sajian ringan juga telah disiapkan tim redaksi seperti rubrik Jalan-Jalan yang menampilkan salah satu pulau di Ternate, yakni Pulau Dodola. Kemudian dalam rubrik Tips dibahas mengenai tanda-tanda stres kerja dan cara untuk mengatasinya. Kemudian pada rubrik Glossary menampilkan istilah tentang perencanaan. Kami berharap apa yang disajikan dapat memperkaya wawasan pembaca.

Selamat membaca.

Selamat membaca.

daftar isi

Edisi 05/Mei 2016



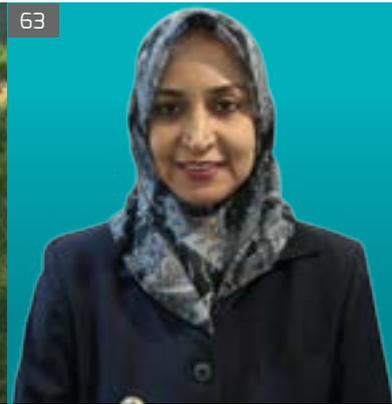
6



14



47



63

03 SALAM REDAKSI

04 DAFTAR ISI

05 PERSPEKTIF

Analisis Manfaat Pembangunan Infrastruktur

06 KABAR UTAMA

Pentingnya *Review* Perencanaan Dalam Pembangunan Infrastruktur

12 REVIEW

Transportasi dan Investasi: Tantangan dan Perspektif Multidimensi

13 GLOSSARY

Istilah Tentang Perencanaan

14 WAWANCARA

Perencanaan PUPR Punya Peran Penting dalam Mengatasi Tantangan Pembangunan Infrastruktur

20 TEROPONG MEDIA

Infrastruktur PUPR Dalam Media Cetak

22 KILAS BPIW

BPIW Lakukan Rapat Koordinasi Pengembangan Panduan Konsep Pra Rancangan Anjungan Cerdas

43 LAPORAN KHUSUS

Memotret Keterpaduan Pembangunan Infrastruktur PUPR

46 OPINI

Perencanaan Pengembangan Pulau dan Kepulauan di Indonesia Fokus pada Masalah Konektivitas

50 WPS Corner

Wilayah Pertumbuhan Strategis 3 Batam - Bintan - Tanjung Pinang

52 INFOGRAFIS

Keterpaduan Dengan 40 Kawasan Perdesaan Prioritas Nasional - KPPN 2015-2019

54 TEKNOLOGI

Topmix Permeable Concrete, Beton Berpori "Penghisap" Air 4.000 liter/menit

56 JALAN-JALAN

Dodola, Mutiara Di Tepi Pasifik

58 POTRET

Monitoring Jalan Persiapan Mudik Lebaran 2016

60 TIPS

Tips menghilangkan Stress Akibat Tekanan Pekerjaan

61 TOKOH

Dr. Hj. Faida, MMR Bupati Kabupaten Jember

Analisis Manfaat Pembangunan Infrastruktur

Pembangunan yang dilakukan pemerintah, termasuk pembangunan infrastruktur sektor Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, sudah selayaknya bermanfaat bagi masyarakat. Sebab pembangunan yang diprogramkan pemerintah tersebut bertujuan untuk mensejahterakan masyarakat. Untuk mengetahui seberapa besar manfaat pembangunan infrastruktur tersebut bagi masyarakat, Pusat Perencanaan Infrastruktur PUPR Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW) Kementerian PUPR telah melakukan proses analisis manfaat terhadap pembangunan Infrastruktur.

Hasil yang didapat dari kegiatan Penyusunan Analisa Manfaat/ Analisis Input-Output Pembangunan Infrastruktur adalah, pertama, identifikasi jenis-jenis indikator manfaat infrastruktur dari 4 sektor Kementerian PUPR, yaitu Bina Marga, Cipta Karya dan Perumahan, serta Sumber Daya Air (SDA). Kedua, capaian indeks manfaat pembangunan infrastruktur PUPR secara nasional pada tahun 2009-2014 dilihat dari data peningkatan pencapaian pada 13 indeks manfaat terpilih. Data tersebut dirangkum dari Badan Pusat Statistik (BPS) dan Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR).

Ke-13 indeks manfaat terpilih tersebut adalah mobilitas, produktivitas tanaman pangan, keluhan kesehatan, penduduk miskin, indeks gizi; produksi padi, dan Indeks Pembangunan Manusia (IPM). Selanjutnya, tingkat pengangguran terbuka, rumah tangga yang mengakses air minum layak, rumah tangga yang mengakses sanitasi, pertumbuhan ekonomi, kemantapan jalan, dan luas sawah irigasi.

Sebagai contoh, untuk Indeks gizi tahun 2013 dan 2014 memiliki besaran sama yakni 0,41, dimana capaian ini telah sesuai dengan RPJMN 2010-2014 sebesar 0,41. Kemudian indeks penduduk miskin mengalami penurunan dari 11,37% di 2013 menjadi 11,25% di 2014, dimana capaian ini melampaui target RPJMN 2010-2014 yaitu sebesar 10%. Sedangkan indeks IPM mengalami peningkatan dari 68,31 di 2013 menjadi 68,90 di 2014. Kemudian indeks persentase rumah tangga dengan sumber

air minum layak meningkat dari 67,73% di 2013 menjadi 68,11 % di 2014. Selanjutnya; indeks rumah tangga mengakses air minum layak meningkat dari 67,73% di 2013 menjadi 68,11% di 2014. Untuk persentase rumah tangga dengan sanitasi layak meningkat dari 60,91% di 2013 menjadi 61,06% di 2014.

Hasil kedua yang didapat dari kegiatan Penyusunan Analisa Manfaat/ Analisis Input-Output Pembangunan Infrastruktur yakni, dimana dari hasil pengolahan data, indeks-indeks manfaat ini pada tahun 2013-2014 umumnya mengalami tren peningkatan, sehingga dapat disimpulkan pembangunan infrastruktur PUPR meningkatkan 13 indeks manfaat tersebut di atas. Tren peningkatan ini digunakan untuk memproyeksikan indeks manfaat pembangunan infrastruktur PUPR di tahun 2015-2019.

Hasil ketiga yang didapat dari kegiatan Penyusunan Analisa Manfaat/ Analisis Input-Output Pembangunan Infrastruktur tersebut yakni untuk analisis dampak manfaat, digunakan metode analisis input-output menggunakan tabel input-output. Dalam hal ini, input berupa anggaran yang tertera dalam Rencana Strategis (Renstra Kementerian PUPR TA 2015-2016). Sedangkan dampak manfaat pengeluaran sektor PUPR berupa value added/PDB, peningkatan pendapatan, dan potensi tenaga kerja.

Nantinya BPIW melalui Pusat Perencanaan Infrastruktur PUPR, akan memilah, manfaat atau outcome yang merupakan kontribusi langsung dari Kementerian PUPR maupun yang kontribusi Kementerian PUPR bersama kementerian lain. Hal ini dilakukan sebagai evaluasi ke depan, apakah investasi yang dilakukan melalui pembangunan infrastruktur sudah tepat sasaran, tepat lokasi, dan meningkatkan kualitas hidup masyarakat. Dan bila belum tercapai, maka dilakukan evaluasi kembali, penyesuaian dan perencanaan. Hal ini dilakukan agar pembangunan infrastruktur PUPR benar-benar bermanfaat bagi masyarakat.



Pentingnya *Review* Perencanaan Dalam Pembangunan Infrastruktur

Perencanaan pembangunan infrastruktur harus dilakukan dengan cermat dan matang sehingga dapat mengantisipasi berbagai hal, salah satunya terbatasnya APBN untuk pembangunan infrastruktur. Dalam Undang-Undang No. 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional (SPPN) diamanatkan bahwa masing-masing kementerian atau lembaga harus melakukan Perencanaan Pembangunan Nasional yang disusun secara terpadu, sesuai dengan kewenangannya. Perencanaan Pembangunan Nasional terdiri dari rencana pembangunan jangka panjang, rencana pembangunan jangka menengah, rencana pembangunan jangka tahunan. Untuk lebih memantapkan pembangunan infrastruktur juga dilakukan melalui review perencanaan.



Salah satu bentuk dukungan infrastruktur dalam Kawasan Industri di Ternate

Sumber: Dok. PUPR

Kementerian PUPR juga diwajibkan menyusun rencana strategis (Renstra) yang memiliki periode selama lima tahun dengan mengacu kepada Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional (RPJPN) dan Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2015-2019. Kementerian PUPR telah menetapkan Peraturan Menteri PUPR No.13.1 tentang Renstra PUPR 2015-2019 yang didalamnya terdapat target-target pembangunan infrastruktur PUPR dalam periode 2015 – 2019 yang mencakup 35 Wilayah Pengembangan Strategis (WPS).

Renstra PUPR 2015-2019 memuat arahan mengenai tujuan, visi, misi, target dari program yang direncanakan, dan target output dari program tersebut, untuk dilaksanakan Kementerian PUPR sampai 2019 mendatang.

Rencana pembangunan infrastruktur yang telah disusun, kemudian direalisasikan. Hasilnya, pada tahun 2015 banyak program kerja yang telah dilakukan termasuk proyek

Tenggara Timur (NTT), dan Papua. Tidak hanya itu, Kementerian PUPR telah membangun jalan tol baru, yaitu jalan tol Cisumdawu di Jawa Barat, Medan-Kualanamu di Sumatera Utara, Akses Tanjung Priok di Jakarta, Solo-Kertosono dan Semarang-Solo di Jawa Tengah, serta tol Manado-Bitung di Sulawesi Utara.

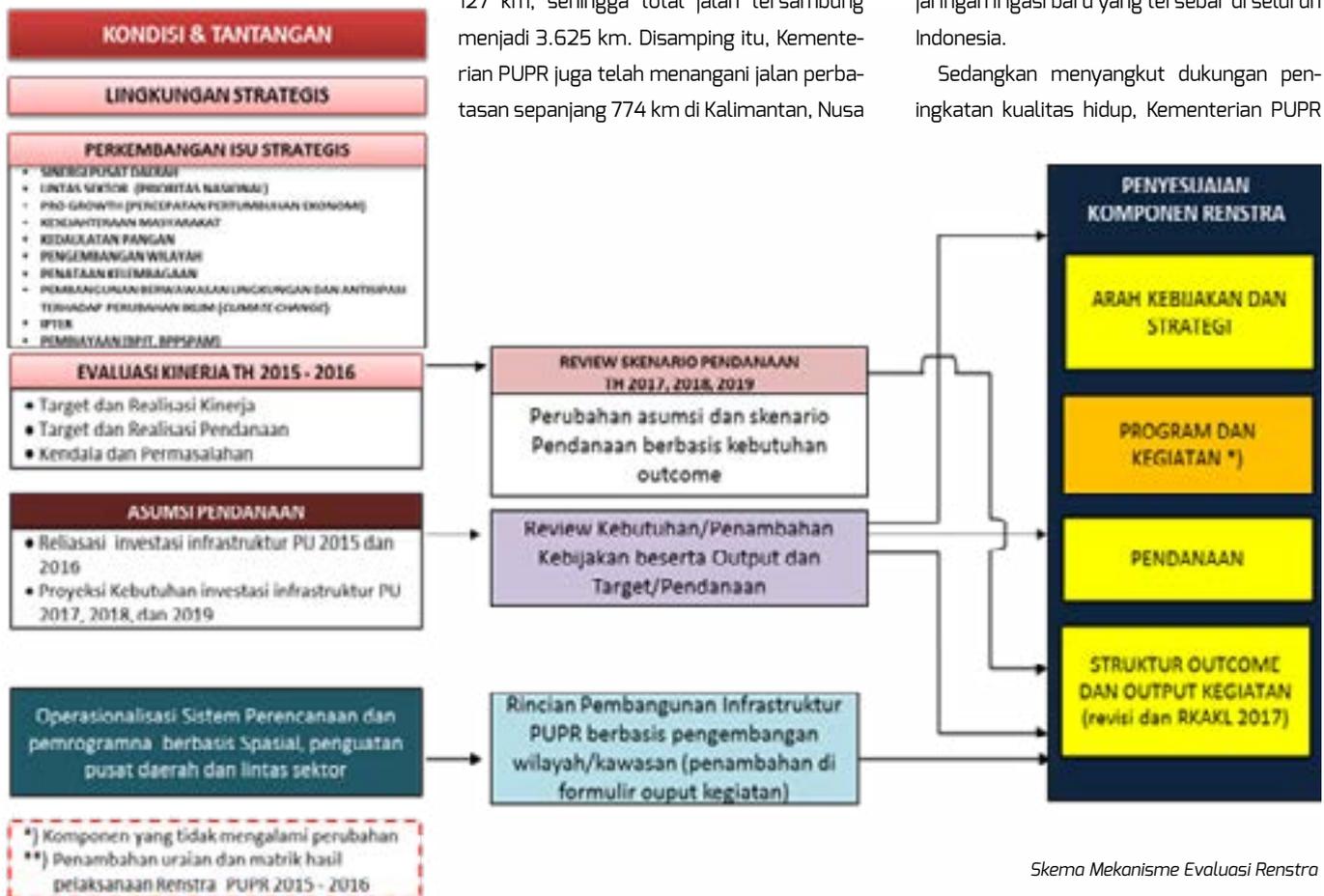
Kemudian terkait dukungan terhadap masalah ketahanan air, kedaulatan pangan dan energi, Kementerian PUPR telah membangun 13 bendungan baru, seperti bendungan Karian di Banten (letaknya tidak jauh dari Kota Baru Maja), Passeloreng di Sulawesi Selatan, Keureuto di Aceh,

Tapin di Kalimantan Selatan, dan Rotiklod di NTT. Selain itu, Kementerian PUPR juga telah melakukan pembangunan 186.430 Ha jaringan irigasi baru yang tersebar di seluruh Indonesia.

Sedangkan menyangkut dukungan peningkatan kualitas hidup, Kementerian PUPR

Renstra PUPR 2015-2019 memuat arahan mengenai tujuan, visi, misi, target dari program yang direncanakan, dan target output dari program tersebut, untuk dilaksanakan Kementerian PUPR sampai 2019 mendatang.

strategis nasional. Terkait masalah konektivitas, tahun lalu Kementerian PUPR telah membangun jalan Trans Papua sepanjang 127 km, sehingga total jalan tersambung menjadi 3.625 km. Disamping itu, Kementerian PUPR juga telah menangani jalan perbatasan sepanjang 774 km di Kalimantan, Nusa



Skema Mekanisme Evaluasi Renstra

telah membangun lima Sistem Penyediaan Air Minum (SPAM) regional, yaitu SPAM Regional Banjarbakula di Kalimantan Selatan, Kartamantul di Daerah Istimewa Yogyakarta, Pontianak di Kalimantan Barat, Pasigala di Sulawesi Tengah, dan Blora di Jawa Tengah.

Selain itu juga telah dilakukan penanganan kawasan permukiman kumuh, diantaranya

Terkait dukungan ketahanan air, kedaulatan pangan dan energi, beberapa program yang dilakukan Kementerian PUPR, seperti pembebasan lahan dan menyusun detail desain bendungan Lausimeme di Kabupaten Deli Serdang pada WPS Metro Medan-Tebing Tinggi-Dumai-Pekanbaru.

yaitu kawasan kumuh Karangwaru, Bener, dan Patangpuluhan di Kota Yogyakarta. Penanganan juag dilakukan kawasan kumuh nelayan di Kota Bengkulu dan Tegal. Pada akhir tahun 2015 persentase akses air minum layak telah meningkat menjadi 73%, luas kawasan permukiman kumuh perkotaan berkurang menjadi 35.291 Ha, dan persentase akses sanitasi layak meningkat menjadi 64%. Di samping itu, Kementerian PUPR telah membangun 98.300 unit rumah untuk masyarakat berpenghasilan rendah (MBR).

Sedangkan untuk tahun 2016 ini, fokus perencanaan program strategis nasional diantaranya adalah mendukung konektivitas. Terkait dukungan konektivitas ini, dimana pada WPS Metro Medan-Tebing Tinggi-Dumai-Pekanbaru, Kementerian PUPR melanjutkan pembangunan jalan tol Medan-Kualanamu sepanjang 5 km. Pada musim mudik lebaran tahun 2016 telah difungsikan beberapa jalan tol, seperti tol Pejagan-Pemalang (seksi 1: Pejagan-Brebes Barat dan seksi 2: Brebes Barat-Brebes Timur), Semarang-Solo (seksi 3: Bawen-Salatiga), Solo-Ngawi (seksi Kertosuro-Solo, Solo-Karanganyar,

Karanganyar-Sragen), dan Kertosono-Mojokerto (seksi 3: Mojokerto Barat-Mojokerto Utara).

Untuk jalan tol Surabaya-Mojokerto (seksi 4: Krian-Mojokerto), Gempol-Pasuruan (seksi 1: Gempol-Rembang), Bakauheni-Terbanggi Besar (seksi Lematang-Kotabaru dan Branti-Metro), dan Cinere-Jagorawi (seksi 2: Raya Bogor-Kukusan). Program strategis lainnya yaitu melanjutkan pembangunan jalan tol TA 2015, jalan Trans Papua, dan jalan perbatasan.

Terkait dukungan ketahanan air, kedaulatan pangan dan energi, beberapa program yang dilakukan Kementerian PUPR, seperti pembebasan lahan dan menyusun detail desain bendungan Lausimeme di Kabupaten Deli Serdang pada WPS Metro Medan-Tebing Tinggi-Dumai-Pekanbaru. Kementerian PUPR juga membangun delapan bendungan baru, yang diantaranya bendungan Kuwil Kawangkoan di Kabupaten Minahasa Utara pada WPS Bitung-Manado-Amurang-Kotamobagu, bendungan Cipanas di Kabupaten Sumedang, bendungan Ladongi di Sulawesi Tenggara, dan bendungan Rukoh di Aceh.

Bendungan Kuwil di Kabupaten Minahasa Utara tersebut dapat mengairi irigasi seluas 5.472 Ha, mereduksi banjir hingga 255 m³/detik, menyediakan air baku 0,5 m³/detik, dan energi listrik 3,3 MW. Secara umum, Kementerian PUPR membangun 75 ribu Ha jaringan irigasi baru pada tahun 2016 dan melanjutkan pembangunan bendungan.

Sementara menyangkut peningkatan kualitas hidup, di WPS Metro Medan-Tebing Tinggi-Dumai-Pekanbaru, Kementerian PUPR membangun lima SPAM Perkotaan berkapasitas total 170 l/detik di Kota Binjai, Kabupaten Serdang Bedagai, Kabupaten Batubara, Kabupaten Karo, dan Kabupaten Labuhan Batu Selatan. Kementerian PUPR juga me-

ningkatkan infrastruktur kawasan permukiman kumuh di Kota Medan dan Kabupaten Deli Serdang. Khusus Kota Medan, Kementerian PUPR membangun 300 unit rumah khusus dan meningkatkan kualitas 3.000 unit rumah swadaya.

Perencanaan pembangunan infrastruktur Kementerian PUPR untuk tahun anggaran 2017 juga sudah dilakukan melalui Pra Konsultasi Regional (Pra Konreg), dimana pada Februari lalu telah dilaksanakan Pra Konreg di empat kota, yaitu Medan, Yogyakarta, Denpasar, dan Makassar. Dari kegiatan tersebut Kementerian PUPR telah menterpadukan pembangunan infrastruktur PUPR untuk mendukung pengembangan kawasan-kawasan strategis. Selain itu, fokus perencanaan program strategis yakni untuk mendu-



Pembangunan Jalan Tol Solo - Kertosono

kung agenda Nawacita.

Untuk mendukung konektivitas dan mendukung kawasan metropolitan Mebidangro (Medang-Binjai- Deli Serdang-Karo) dan WPS Metro Medan-Tebing Tinggi-Dumai-Pekanbaru, Kementerian PUPR akan melanjutkan pembangunan jalan tol Medan-Kualanamu. Di samping itu, pembangunan jalan tol tahun 2016 akan dilanjutkan, ditambah pembangunan jalan tol lain yakni jalan tol Balikpapan-Samarinda di WPS Balikpapan-Samarinda-Maloy, dan dan jalan tol akses Pelabuhan Tanjung Priok di Metropolitan Jabodetabek. Kemudian di WPS Temajuk-Sebatik Kalimantan, Kementerian PUPR akan melanjutkan pembangunan jalan perbatasan yang belum tersambung. Pembangunan jalan Trans Papua juga akan dilanjutkan pada

luas Enarotali-Sugapa-Beoga.

Kemudian untuk mendukung ketahanan air, kedaulatan pangan dan energi, selain melanjutkan pembangunan bendungan yang sedang berjalan, Kementerian PUPR akan fokus pada pembangunan bendungan baru, di antaranya bendungan Ciawi di Kabupaten Bogor yang berada di WPS Jakarta-Bogor-Ciawi-Sukabumi, bendungan Bener di Kabupaten Purworejo, Jawa Tengah, dan bendungan Sadawarna di Kabupaten Subang yang berada di WPS Jakarta-Bandung-Cirebon-Semarang. Selanjutnya bendungan Pamukkulu di Kabupaten Takalar di WPS Makassar-Pare-pare-Mamuju, bendungan Sidan di Metropolitan Sarbagita di WPS Gilimanuk-Denpasar-Padangbay, dan bendungan Komering II di Kabupaten Ogan Komering Ulu

Selatan, Sumatera Selatan.

Sedangkan untuk mendukung peningkatan kualitas hidup beberapa pembangunan infrastruktur akan dilakukan seperti di kawasan Metropolitan Mebidangro, ada program pengembangan SPAM Regional Mebidang. Selain itu, ada program pembangunan rusun untuk pekerja di KEK Sei Mangkei. Di kawasan Metropolitan Jabodetabek, PUPR akan membangun rusunawa Pasar Rumput dan rusunawa Kemayoran.

Dalam melaksanakan pembangunan infrastruktur tersebut, Kementerian PUPR menghadapi beberapa tantangan seperti terbatasnya pendanaan dari APBN dan disparitas antara kawasan barat dan timur Indonesia. Untuk mengatasi tantangan tersebut dibutuhkan perencanaan yang dinamis, yang disesuaikan dengan kondisi yang ada. Disamping itu, perencanaan yang dibuat, perlu dilakukan review tiap tahun, termasuk Rencana Strategis (Renstra) Kementerian PUPR. Review dilakukan untuk updating atau penyesuaian terhadap ketersediaan anggaran.

Selain itu review dilakukan untuk melihat pencapaian target sebuah program dari satminkal. Contoh dalam kurun waktu 5 tahun yakni 2015-2019, Ditjen Penyediaan Perumahan menargetkan pembangunan seribu unit rumah. Untuk mencapai target tersebut, maka setiap tahun harus dibangun 200 unit rumah. Bila misalnya, tahun 2016 hanya terbangun 100 unit rumah, maka sisanya, yakni 100 unit rumah harus dibangun tahun berikutnya.

"Kita lihat 2016 pencapaian pembangunan seperti apa, dan dijadikan sebagai umpan balik untuk 2017 dan seterusnya. Umpan balik maksudnya, bila target tidak tercapai pada tahun ini, tetap dilakukan tahun berikutnya. Sehingga pada akhir 2019 dapat diketahui pencapaian dari target lima tahunan," ujar Kepala Pusat Perencanaan Infrastruktur PUPR BPIW Kementerian PUPR, Hadi Sucahyono, beberapa waktu lalu.

Terkait Review Renstra Kementerian



Sumber: Dok. PUPR

PUPR, ada beberapa tahapan kegiatan yang dilakukan, yaitu pertama, melakukan rapat koordinasi dengan semua satminkal di Kementerian PUPR. Rapat koordinasi tersebut dimulai dengan penyamaan pemahaman tentang review renstra tersebut. Kedua, masing-masing Satminkal melakukan kajian internal yakni meng-input capaian 2015-2016, target 2017-2019, realisasi pendanaan 2015-2016, dan pagu 2017-2019.

Kemudian semua satminkal mempresentasikan hasil kajian internal yang telah dilakukan pada rapat koordinasi lanjutan. Ketiga, melakukan Focus Group Discussion atau FGD mengenai Review Renstra Kementerian PUPR 2015-2019. Keempat, melakukan analisis dan input data dari hasil presentasi setiap Satminkal agar terbentuk suatu integrasi di lingkup Kementerian PUPR. Kemudian melakukan finalisasi Review Renstra Kementerian PUPR 2015-2019.

Sementara untuk mendukung pelaksanaan Renstra PUPR dan menajamkan perencanaan pembangunan infrastruktur PUPR, menurut Hadi saat ini unit kerja yang ia pimpin, sedang mematangkan Rencana Pembangunan Infrastruktur Terpadu Jangka Menengah untuk masa lima tahun. Rencana pembangunan infrastruktur terpadu tersebut merupakan perencanaan pembangunan

infrastruktur PUPR yang disusun bersama-sama yakni pemerintah pusat, pemerintah provinsi, pemerintah kabupaten/kota, swasta, dan masyarakat. Dalam membuat perencanaan itu, melihat dari lima aspek, yakni aspek teknis, pendanaan, lingkungan hidup, sosial, dan kelembagaan. Dengan lima filter ini, maka usulan dari pemerintah daerah (pemda) dapat disaring, sehingga bila dinilai suatu program pembangunan infrastruktur dapat dibiayai melalui APBD, maka dapat mengurangi pembiayaan melalui APBN.

“Dengan penyusunan Rencana Terpadu Jangka Menengah ini, kita sudah membangun data base. Sehingga terlihat kabupaten yang memiliki APBD yang besar, dan juga dapat diketahui kabupaten yang APBDnya masih rendah. Jadi kabupaten atau kota yang memiliki APBD yang besar, kita dorong anggarannya untuk pembangunan infrastruktur lebih banyak dari APBD ketimbang APBN,” ucap Hadi.

Selain itu, untuk mengimplementasikan Renstra PUPR dan mendukung cita-cita ketetapan pembangunan infrastruktur PUPR, dilakukan penyusunan konsep rencana induk pengembangan infrastruktur PUPR per pulau. Konsep ini mengombinasikan pendekatan top-down dan bottom-up. Pendekatan top-down memperhatikan peraturan



Dukungan Infrastruktur di Pelabuhan Tanjung Priuk

perundang-undangan, Nawa Cita, kebijakan Kementerian PUPR, dan kementerian atau lembaga lain yang membutuhkan dukungan infrastruktur PUPR. Sementara itu, pendekatan



Skema konsep rencana induk pengembangan infrastruktur PUPR



Sumber: Dok. PUPR

tan bottom-up meliputi isu strategis, permasalahan, dan potensi di setiap wilayah serta kontribusi APBN, APBD, dan sumber lainnya untuk pembangunan infrastruktur PUPR.

Program pembangunan infrastruktur per pulau didasari oleh dokumen rencana

provinsi, dan naik menjadi data base pulau. Ketika sudah pada tingkat pulau, maka ada data base semua WPS ditambah non WPS. Jadi datanya cukup komprehensif. Kita juga melengkapi data dari pusat strategis yang terkonsentrasi pada WPS. Kalau kita di pusat

perencanaan memiliki data base semuanya,” ungkap Hadi.

Dalam pelaksanaan pembangunan juga penting untuk melakukan evaluasi manfaat pelaksanaan yang sudah dilakukan untuk mengetahui manfaat dari pembangunan in-

san item ini, ada yang terkait PUPR dan ada yang bukan hanya peran Kementerian PUPR saja. Misalnya kalau angka kemiskinan turun, itu bukan hanya kontribusi dari Kementerian PUPR, tapi bisa juga dari Kementerian Sosial, bisa juga dari Kementerian Kesehatan, dan bisa juga dari kementerian lain.

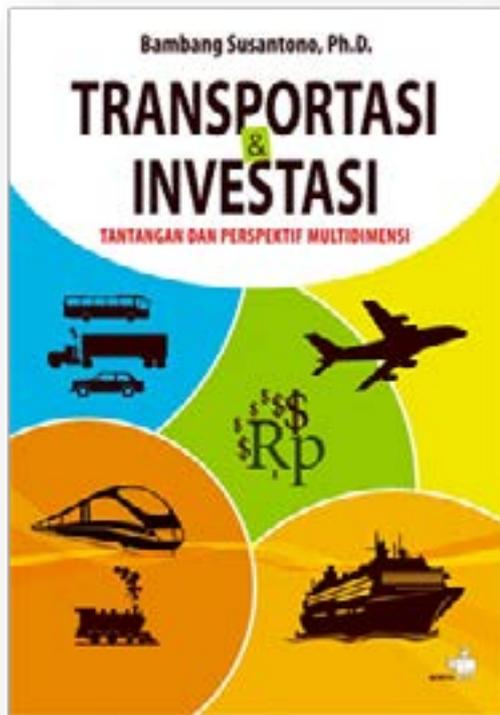
Namun ada indikator outcome manfaat yang dilakukan Kementerian PUPR. Contohnya manfaat dilakukannya konektivitas antar kawasan, dapat menurunkan harga barang. Itu berarti manfaat dari kontribusi Kementerian PUPR yang mengurangi jarak tempuh dengan pembangunan jalan. Seperti pembangunan jalan dari Kendari ke Morowali, dapat mengurangi jarak tempuh, dari 12 jam menjadi 5 jam. Dengan kondisi tersebut berdampak pada penggunaan bahan bakar lebih hemat dan harga barang lebih murah.

Manfaat dari pembangunan infrastruktur berbasis kewilayahan akan semakin dirasakan masyarakat, bila ada kebersamaan dari seluruh pihak termasuk pemda maupun perusahaan swasta melalui program Corporate Social Responsibility (CSR), terutama terkait sharing pendanaan untuk pembangunan infrastruktur PUPR di daerahnya masing-masing. Sharing anggaran ini diharapkan berasal dari daerah yang mampu secara finansial. Dengan cara ini beban APBN akan menjadi lebih ringan. **Auliya/Tim redaksi**

Untuk mengimplementasikan Renstra PUPR dan mendukung cita-cita keterpaduan pembangunan infrastruktur PUPR, dilakukan penyusunan konsep rencana induk pengembangan infrastruktur PUPR per pulau. Konsep ini mengombinasikan pendekatan top-down dan bottom-up.

pembangunan infrastruktur PUPR terpadu jangka menengah (RPITJM) per pulau. “Dari data base profil kabupaten maupun kota, meningkat menjadi menjadi profil data base

infrastruktur dilakukan melalui analisis 13 item indeks manfaat. Ke-13 item indeks itu diantaranya akses sanitasi, akses air minum layak, dan pertumbuhan ekonomi. Dari bela-



Transportasi dan Investasi: Tantangan dan Perspektif Multidimensi

Investasi dalam perekonomian Indonesia tidak bisa dilepaskan dari ketersediaan infrastruktur transportasi. Jejaring transportasi diperlukan untuk menghubungkan pusat-pusat perekonomian, baik yang berfungsi sebagai pusat produksi maupun distribusi. Dengan fasilitas transportasi yang nyaman dan infrastruktur yang mendukung tentu iklim investasi akan bersahabat. Akibatnya pertumbuhan serta pemerataan ekonomi akan meningkat. Di sisi lain, Indonesia sebagai negara kepulauan membutuhkan konektivitas antarpulau dalam lingkup domestik dan luar negeri. Oleh karena itu, pembangunan infrastruktur yang mendukung berbagai moda transportasi di Indonesia memang perlu direncanakan dengan baik dalam jangka pendek dan panjang, agar dalam pelaksanaannya dapat sesuai target dan mampu dipenuhi pembiayaannya.

Konsep tersebut adalah salah satu hal yang menarik dibahas di dalam buku setebal 378 halaman ini. Penulis menyatakan bahwa banyak kasus yang terjadi baik di negara maju maupun berkembang, sering terjadi pola adhoc-isme dalam pelaksanaan pembangunan infrastruktur. Maksudnya adalah, seringkali kepentingan jangka pendek diutamakan ketimbang jangka panjang, atau dalam kata lain respons politik terhadap pemangku kepentingan tertentu mengalahkan acuan perencanaan yang ada. Masterplan memang bukan barang mati yang tidak bisa diubah lagi, namun seringkali penyimpangan terhadapnya terjadi karena kepentingan tertentu yang mengabaikan prinsip-prinsip kelayakan dan perencanaan terintegrasi jangka panjang. Dorongan politik yang berlebihan, banyak menyebabkan dana yang ditanggung masyarakat melalui pemerintah akan lebih besar daripada yang dianggarkan. Hal ini, juga menjadi salah satu tantangan untuk Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah, sebagai salah satu Badan di Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat yang bertugas membuat rencana jangka panjang dan menengah.

Buku *Transportasi dan Investasi: Tantangan dan Perspektif Multidimensi* ini mengajak kita bersama untuk memahami lebih dalam kondisi dan situasi transportasi di Indonesia, sekaligus menaruh harapan bahwa transportasi Indonesia yang lebih baik yang didukung dengan infrastruktur yang memadai, akan menjadi faktor penunjang daya saing dan kemajuan perekonomian, serta berperan sebagai instrumen pemerataan dan perekat Nusantara.

Secara sistematis, buku ini disusun dalam 8 bab yang menjelaskan moda-per-moda transportasi. Bab 1 mengupas kedudukan transportasi sebagai ilmu yang memiliki aspek multidimensi. Bab 2 membahas transportasi jalan raya termasuk faktor-faktor penyebab kemacetan dan sistem angkutan massal yang telah lama dinanti. Di sini pembaca juga akan diajak berfikir bagaimana memulai masa depan transportasi dengan system cerdas (*intelligent transportation system*), hemat BBM, dan ramah lingkungan. Bab 3 mengupas tentang kereta api yang diyakini akan menjadi tulang punggung transportasi masa depan. Dimulai dari potret layanan perkeretaapian saat ini sampai langkah-langkah aksi pembenahan kereta api di Indonesia. Bab 4 membahas tentang transportasi laut yang merupakan simpul penting dalam rantai pasok nasional dan internasional. Bab 5 khusus menyajikan bahasan tentang Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan (ASDP) yang merupakan jembatan bergerak (*movable bridge*) penghubung antarpulau di nusantara. Bab 6 mengupas tentang dunia transportasi udara. Bab 7 membahas tentang logistic dan multimoda yang harus diperhatikan agar tercipta sistem rantai pasok dan logistic yang handal. Terakhir bab 8 membahas bagaimana langkah-langkah percepatan konektivitas secara umum.

Buku ini ditulis oleh seorang ahli perencanaan infrastruktur dan transportasi, yang pada tahun 2009 menjabat sebagai Wakil Menteri Perhubungan. Buku ini perlu disimak segenap pemangku kepentingan di bidang transportasi dan infrastruktur, termasuk pemerintah, para investor dan calon investor. Tujuannya agar pemerintah mampu mengawal pelaksanaan pembangunan yang sesuai rencana jangka panjang, sedangkan para pelaku usaha dapat mengambil posisi dan menentukan strategi paling tepat dalam memanfaatkan secara maksimal prasarana dan sarana transportasi yang telah tersedia serta untuk mengantisipasi perkembangannya di masa depan.

Mutri

Penulis : Bambang Susantono, PhD
 Penerbit : Kompas
 Tahun terbit : 2013
 ISBN : 978-979-709-689-2
 Edisi : 1
 Tebal : 378 halaman

Buku *Transportasi dan Investasi: Tantangan dan Perspektif Multidimensi* ini mengajak kita bersama untuk memahami lebih dalam kondisi dan situasi transportasi di Indonesia, sekaligus menaruh harapan bahwa transportasi Indonesia yang lebih baik yang didukung dengan infrastruktur yang memadai.

Istilah Tentang Perencanaan

Pembangunan infrastruktur disusun melalui perencanaan yang matang. Ada beberapa istilah menyangkut perencanaan tersebut. Berikut uraian mengenai istilah perencanaan:

Rencana:

Susunan langkah-langkah secara sistematis atau teratur untuk mencapai tujuan atau memecahkan masalah yang berbentuk grafis, visual, gambar bangunan, dan lingkungannya, atau dapat juga berbentuk verbal berupa rangkaian kata (plan)

Rencana Kerja dan Anggaran Kementerian Negara/ Lembaga (RKA-KL)

Dokumen perencanaan dan penganggaran yang berisi program dan kegiatan suatu kementerian Negara/Lembaga yang merupakan penjabaran dari Rencana Kerja Pemerintah dan Rencana Strategis Kementerian Negara/ Lembaga yang bersangkutan dalam satu tahun anggaran serta anggaran yang diperlukan untuk melaksanakannya.

Rencana Kerja Kementerian Negara/ Lembaga (Renja K/L)

Dokumen perencanaan kementerian negara/ Lembaga untuk periode satu (1) tahun

Rencana Kerja Pemerintah (RKP)

Dokumen perencanaan nasional untuk periode satu tahun

Rencana Pembangunan Jangka Menengah (RPJM)

Dokumen perencanaan untuk periode lima (5) tahun

Rencana Pembangunan Jangka Panjang (RPJP)

Dokumen perencanaan untuk periode 20 (dua-puluh) tahun

Rencana Program Investasi Jangka Menengah (RPIJM)

Merupakan Dokumen rencana kerjasama pembangunan infrastruktur di kabupaten/

kota yang bersifat terpadu dan lintas sektoral. RPIJM dimaksudkan bukan untuk menggantikan fungsi RPJMD akan tetapi RPIJM merupakan dokumen teknis kelayakan program untuk rencana pembangunan prasarana dan sarana (infrastruktur) Kabupaten/kota yang disusun dengan keterpaduan penanganan fisik dan bukan fisik dan investasi jangka menengah (5 tahun)

Rencana Detail Tata Ruang:

Rencana secara terperinci tentang tata ruang untuk rencana tata ruang wilayah kabupaten/ kota yang dilengkapi dengan peraturan zonasi kabupaten/kota

Rencana Pola Ruang:

Salah satu muatan rencana tata ruang di samping rencana struktur ruang; rencana pola ruang diperuntukkan bagi kawasan lindung dan kawasan budi daya. **Mutri**

Sumber: Kamus Penataan Ruang & Kamus Istilah Bidang Pekerjaan Umum

Perencanaan PUPR Punya Peran Penting dalam Mengatasi Tantangan Pembangunan Infrastruktur



Ir. Hadi Sucahyono, MPP, Ph.D

.....
Kepala Pusat Perencanaan Infrastruktur PUPR, BPIW Kementerian PUPR

Perencanaan sektor Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) mempunyai peran yang penting dalam membuat program pembangunan infrastruktur yang bermanfaat bagi masyarakat. Namun banyak tantangan yang dihadapi dalam membuat perencanaan tersebut. Salah satunya adalah terbatasnya anggaran pemerintah pusat. Untuk mengatasi tantangan ini, Kepala Pusat Perencanaan Infrastruktur PUPR BPIW Kementerian

PUPR Ir. Hadi Sucahyono, MPP, Ph.D menilai perlu kebersamaan dan kontribusi dari semua pihak baik pemerintah daerah, pihak swasta, *Corporate Social Responsibility* atau CSR, bahkan kontribusi dari masyarakat. Berikut petikan lengkap wawancara tim Buletin Sinergi saat berbincang-bincang dengan mantan Direktur Pengembangan Perumahan Ditjen Cipta Karya di ruang kerjanya beberapa waktu lalu.

Apa fungsi perencanaan dalam pembangunan infrastruktur?

Kalau kita dilihat dalam sistem perencanaan nasional, maka ada pengaturannya dalam PP dan Perpres, dimana ada rencana jangka panjang, jangka menengah dan jangka pendek. Tentunya kita di Kementerian PUPR perlu membuat perencanaan itu. Hal ini terutama untuk jangka menengah. Karena kalau jangka panjang sudah ada Rencana Pembangunan Jangka Panjang atau RPJP sampai 2025 secara nasional. RPJP ini menjadi acuan seluruh kementerian. Kemudian, semua kementerian menjabarkan dalam rencana program lima tahunan, sesuai RPJMN, dimana RPJMN berskala nasional yang diturunkan pada kementerian yang disebut Renstra atau Rencana Strategis. Fungsinya adalah bagaimana dalam kurun waktu lima tahun kedepan, ada arahan, tujuannya apa, visi misinya seperti apa, misinya apa, target programnya apa, dan target outputnya apa. Perencanaan itu memberi arahan. Jadi selain perencanaan turunan nasional, dia juga memberi arahan untuk kementerian kita, sehingga dapat diketahui apa yang dilakukan dalam lima tahun kedepan.

Perencanaan yang Bapak maksud itu, bersifat umum ?

Ya betul, karena tingkat kementerian yang dalam hal ini Kementerian PUPR. Tapi minimal perencanaan itu sudah berisi arahan bagi satminkal. Misalnya Ditjen Bina Marga, sudah ada target panjang jalan tol yang ingin dicapai. Kemudian Ditjen Sumber Daya Air atau SDA, sudah ada target bendungan yang akan dibangun. Selain itu, Ditjen Cipta Karya, sudah ada target 100-0-100 yang dicapai tahun 2019, yakni 100 persen akses air minum, 0 persen permukiman kumuh, dan 100 persen akses sanitasi layak. Jadi sudah arahan ke satminkal, terutama empat satminkal besar tadi, yakni Bina Marga, Cipta Karya, SDA, dan Perumahan. Empat sektor ini andalan kita untuk pembangunan infrastruktur bersifat fisik. Sedangkan yang lain bersifat non fisik seperti Inspektorat Jenderal, Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia atau BPSDM dan Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah atau BPIW.

Kalau dibilang umum sekali juga tidak, karena satminkal sudah ada arahan apa yang akan dikerjakan. Tinggal nanti turunan dari Renstra lima tahunan diturunkan ke rencana tahunan. Itu yang sudah kita lakukan melalui Konsultasi Regional atau Konreg dan Pra Konreg.

Apakah Renstra tidak dapat diubah?

Sebagian orang berpikir Renstra setelah jadi dibuat selesai begitu saja, tidak demikian. Setiap tahun Renstra itu ada reviewnya dan harus ada updatingnya. Ini yang sekarang kita lakukan di pusat perencanaan, yakni melakukan review ataupun updating. Kita lihat 2015 aktualnya seperti apa, 2016 kemampuan aktualnya seperti apa, dan kita jadikan ini sebagai umpan balik untuk 2017 dan seterusnya. Kenapa jadi umpan balik?, kondisinya ada dua. Kondisi pertama, pendanaan tidak cukup. Kondisi yang kedua, ternyata outcome dan output tidak tercapai. Misalnya Ditjen Cipta Karya punya target mengurangi permukiman kumuh nol persen pada tahun 2019, maka setahunnya Cipta Karya harus mengurangi permukiman kumuh 6 ribu hektar, tapi dengan dana yang ada, saya melihat dalam setahun hanya bisa mencapai 3 ribu hektar. Dengan kondisi seperti ini umpan balik yang kita lakukan, untuk tahun berikutnya yakni 2017 hingga 2019, seperti apa yang akan dilakukan. Namun tetap pada target Renstra itu. Namun dipenghujung 2019 nanti akan terlihat, target tersebut tercapai atau tidak. Renstra itu sebenarnya juga harapan dan cita-cita. Soal target apakah akan tercapai atau tidak, kita lihat nanti. Sebenarnya yang bagus

seperti ini, bila 2015-2016 anggarannya turun dari angka yang dibutuhkan dan targetnya tidak tercapai, maka di 2017 dan seterusnya kita bisa melakukan percepatan dengan melakukan berbagai upaya dua kali lipat dari tahun-tahun sebelumnya.

Mengenai program strategis, apa yang sudah dilakukan pada tahun 2015?

Mengenai program strategis, uraiannya seperti ini, kalau kita bicara empat satminkal tadi, kita bicara masalah konektivitas, terutama apa yang dikerjakan Bina Marga terkait pembangunan infrastruktur jalan. Misalnya yang terlihat mencolok itu konektivitas untuk kawasan perbatasan. Kalau kita lihat Pulau Kalimantan, kita sudah mulai bekerja, dimana di Kalimantan Utara dari ujung kiri sampai ujung kanan, jalannya sudah tembus semua. Sebelah kiri itu di Kalimantan Barat, yakni dari perbatasan Arub, kemudian ke tengah lagi yakni ke kawasan Entikon. Tidak hanya itu, juga dibangun ke atas lagi di Kalimantan Utara. Itu yang sedang kita kerjakan, konektivitas perbatasan.

Itu yang pertama, yang kedua, konektivitas timur Indonesia.

Misalnya di Papua, dimana PUPR luar biasa membangun Papua dari Sorong yang berada di bagian kiri, sampai ke bagian tengah, dilanjutkan ke atas yakni ke Jayapura. Selain itu direncanakan dari Jayapura sampai ke bawah yakni hingga ke Merauke. Jadi itu merupakan jalur Trans Papua. Hal ini yang sedang kita kerjakan. Jadi kalau boleh dikatakan bahwa terkait konektivitas, maka andalan kita adalah kawasan perbatasan dan timur Indonesia, salah satu diantaranya adalah Papua.

Kemudian masalah ketahanan air dan kedaulatan pangan, tersebar di luar Jawa, dimana banyak bendungan yang dibangun, termasuk di Nusa Tenggara Timur atau NTT. Selain itu masalah lingkungan hidup, dimana Ditjen Cipta Karya secara besar-besaran menangani kawasan kumuh, meningkatkan cakupan air minum, dan

perbaikan sanitasi. Hal ini program strategis, karena menyangkut kualitas hidup manusia. Terakhir masalah perumahan, dimana Ditjen Penyediaan Perumahan punya program satu juta rumah. Program ini sedang dipertajam, ke provinsi mana saja sebaran dari pembangunan satu juta rumah itu. Sambil membangun fisik di lapangan, mereka sedang membangun data base.

Terkait perencanaan infrastruktur, Bagaimana peran BPIW?

Menurut saya, peran kita di BPIW sudah bagus seperti sekarang ini, dimana kita mengkoordinasikan, mensinergikan, dan mengintegrasikan, terutama pada empat sektor besar tadi. Misalnya yang paling dekat saja, dengan bergabungnya Kementerian Perumahan Rakyat ke Kementerian PUPR, maka koordinasi lebih bagus, dimana Ditjen Cipta Karya menangani infrastruktur permukiman, yakni jalan lingkungan dan drainase, maka Ditjen Penyediaan Perumahan dan Pembiayaan Perumahan masuk dalam masalah perumahannya, dengan program swadaya berupa bedah rumah.

Ini menjadi tantangan bagi BPIW, yakni mengkoordinasikan lokasi yang sama untuk empat satminkal tersebut. Misalnya ketika PUPR akan membangun infrastruktur di Provinsi Aceh, maka perlu ditentukan kabupaten, kecamatan, dan kelurahan mana saja yang akan dibangun. Dengan sama-sama membangun di suatu daerah, akan terlihat keterpaduannya.

Kemudian yang lain juga seperti itu, misalnya Ditjen SDA dalam hal penyediaan air baku. Air baku ini merupakan air utama untuk penyediaan air minum. Kalau lokasinya pas dengan beberapa provinsi

Sebagian orang berpikir Renstra setelah jadi dibuat, selesai begitu saja, tidak demikian. Setiap tahun Renstra itu ada reviewnya dan harus ada updatingnya. Ini yang sekarang kita lakukan di pusat perencanaan, yakni melakukan review ataupun updating.



“Tantangan bagi BPIW, mengkoordinasikan lokasi yang sama untuk empat satminkal tersebut. Misalnya ketika PUPR akan membangun infrastruktur di Provinsi Aceh, maka perlu ditentukan kabupaten, kecamatan, dan kelurahan mana saja yang akan dibangun. Dengan sama-sama membangun di suatu daerah, akan terlihat keterpaduannya.”

yang membutuhkan air minum, saya kira itu bagus sekali. Jadi peran BPIW adalah mengkoordinasikan, sinkronisasi, dan integrasi empat sektor besar tadi, yang sudah kita coba lakukan tahun lalu.

Apakah yang dijelaskan tadi, bisa disebut sebagai program strategis di 2015?

Iya, program strategis. Maksudnya strategis adalah langsung menyentuh pada kepentingan masyarakat banyak. Seperti konektivitas, outcome atau impactnya adalah membuka daerah yang terisolir seperti di Papua. Kemudian, mengurangi harga barang. Dengan adanya Trans Papua, pengiriman barang diangkut lebih cepat dan mestinya harga barang jadi turun. Jadi outputnya adalah membangun jalan atau konektivitas, tapi outcome dan impactnya menyangkut hajat hidup orang banyak dengan turunnya harga barang dan membuka daerah yang terisolir. Jadi itu strategis. Apa yang dilakukan ini ujung-ujungnya adalah untuk kepentingan masyarakat. Seperti apa yang dilakukan Ditjen Cipta Karya dan Perumahan, yang tadinya kumuh lingkungannya tidak lagi kumuh. Masyarakatnya lingkungan lebih sehat. Jadi itu program yang strategis.

Apakah program strategis 2015 dilanjutkan tahun 2016?

Kita tetap lanjutkan, karena membangun infrastruktur suatu daerah, ada yang membutuhkan waktu lebih dari satu tahun. Misalnya membangun di Pulau Papua atau kawasan perbatasan, butuh waktu lebih dari satu tahun, karena disana kita membangun konektivitas. Jadi untuk membangun kawasan tersebut dilakukan dengan multiyears. Dengan dilakukan dengan cara multiyears, maka ada jaminan keberlanjutan dari program infrastruktur tersebut. Jadi bila progres pembangunannya lambat, anggarannya tetap ada. Multiyears ini banyak dilakukan pada paket-paket pembangunan infrastruktur jalan

di perbatasan dan permukiman di kawasan perbatasan. Itu strategis yang bagus.

Jadi keberlangsungan suatu program pembangunan infrastruktur itu penting?

Penting. Apalagi program Ditjen Cipta Karya yang 100-0-100 itu, kalau programnya tidak berlanjut atau terputus-putus, tidak akan tercapai. Sebenarnya kunci dari pelaksanaan program pembangunan infrastruktur itu adalah bagaimana anggaran yang digunakan tepat lokasi dan sasaran. Bila tidak tepat lokasi dan sasaran, bagaimana mencapai target yang ingin dicapai, misalnya bagaimana mengurangi permukiman kumuh 100 persen di tahun 2019.

Jadi inilah yang perlu dikendalikan oleh BPIW, dimana kita tidak hanya bicara perencanaan diatas meja saja, tapi ikut juga turun ke bawah, untuk melihat sampai sejauhmana, infrastruktur yang sudah direncanakan, dibangun dengan tepat lokasi dan tepat lokasi. Ini menjadi tantangan kita.

Tapi yang menjadi tanggung jawab kita adalah pembangunan infrastruktur yang dibangun dari Kementerian PUPR, dan kita jamin itu dimanfaatkan

dengan baik. Ada suatu contoh jalan yang bagus, yakni di Kabupaten Morowali Sulawesi Tengah, yakni jalan dari Kendari ke Morowali. Jalan tersebut bisa mengurangi jarak tempuh, yang tadinya 10 jam, jadi hanya ditempuh dalam waktu lima jam. Itu juga menjadi suatu manfaat dari konektivitas yakni mengurangi jarak tempuh, dan akhirnya bermanfaat bagi masyarakat.

Apa yang menjadi fokus perencanaan infrastruktur tahun 2017?

Kita dari Pusat Perencanaan Infrastruktur BPIW, sedang menggalakkan Rencana Pembangunan Infrastruktur Terpadu Jangka Menengah.

“Kita dari Pusat Perencanaan Infrastruktur BPIW, sedang menggalakkan Rencana Pembangunan Infrastruktur Terpadu Jangka Menengah. Dalam membuat perencanaan untuk jangka waktu lima tahun tersebut, kita melihat dari lima aspek, yakni aspek teknis, pendanaan, lingkungan hidup, sosial, dan kelembagaan.”

Dalam membuat perencanaan untuk jangka waktu lima tahun tersebut, kita melihat dari lima aspek, yakni aspek teknis, pendanaan, lingkungan hidup, sosial, dan kelembagaan. Untuk aspek pendanaan yang kita lihat mengenai anggaran, berapa APBN untuk infrastruktur, berapa APBD dari provinsi, berapa APBD kabupaten maupun kota. Termasuk juga berapa kontribusi pihak swasta melalui CSR dan juga kontribusi masyarakat. Selama ini sepertinya kita hanya bicara pendanaan dari APBN saja. Bila semua pembiayaan pembangunan infrastruktur dari APBN saja, tidak mungkin mencukupi, karena banyak sekali infrastruktur yang akan dibangun.

Dengan penyusunan Rencana Terpadu Jangka Menengah ini, kita membangun data base. Sehingga akan terlihat, misalnya kabupaten yang kaya dari segi anggarannya. Selain itu juga dapat diketahui kabupaten yang miskin atau anggarannya masih rendah. Jadi kabupaten atau kota yang kaya, misalnya di Kalimantan Timur, maka kita dorong anggarannya untuk pembangunan infrastruktur lebih banyak dari APBD ketimbang APBN. Kemudian kabupaten atau kota yang miskin, dimana anggarannya rendah, maka APBN masuk untuk membantu pembangunan infrastruktur di daerah tersebut. Jadi kalau bicara pengembangan daerah baik yang termasuk dalam Wilayah Pengembangan Strategis atau WPS maupun non WPS, maka tidak terlepas dari masalah pendanaan.

Bagaimana pula dengan data base terkait aspek lain, seperti lingkungan hidup, sosial, dan kelembagaan?

Aspek lingkungan hidup menjadi hal penting, karena beberapa program kita bersinggungan dengan masalah lingkungan hidup, seperti soal hutan lindung. Dengan data base ini kita prediksi dari awal, apakah masih banyak rencana pembangunan infrastruktur yang bersinggungan dengan hutan lindung. Dengan memiliki data base soal lingkungan hidup ini, kita sudah dapat memprediksi dari awal, daerah mana saja yang rawan bencana, seperti daerah longsor dan banjir. Jadi saat perencanaan pembangunan infrastruktur, kita sudah dapat menghindari daerah rawan bencana tersebut.

Kemudian dari sisi aspek sosial, penjelasannya seperti ini, pembangunan infrastruktur harus juga mempertimbangkan masalah sosial yang timbul, sebagai akibat dari pembangunan yang dilaksanakan tersebut. Misalnya Pusat Perencanaan Infrastruktur PUPR BPIW atau akrab disebut Pusat 1 membuat perencanaan perbaikan Sungai Ciliwung. Dari program tersebut, Ditjen Sumber Daya Air melakukan normalisasi Sungai Ciliwung hingga 50 meter di sisi kanan dan kirinya. Normalisasi sungai ini, berdampak pada permukiman warga yang terkena program tersebut. Untuk menyelesaikan masalah tersebut, warga yang terkena dampak dari program tersebut, kita tempatkan di rumah susun atau rusun.

Jadi dari aspek sosial, kita harus memikirkan masyarakat berpenghasilan rendah atau MBR dirumahan atau dimukimkan kembali, jadi istilahnya bukan penggusuran. Dengan demikian secara sosial kehidupan masyarakat juga terjamin.

Kemudian dari segi terakhir kelembagaan, kita melihat terkadang masalah pembangunan infrastruktur yang belum optimal, misalnya belum ada unit pengelolanya. Untuk itu melalui penyusunan perencanaan, kita rekomendasikan agar pembangunan infrastruktur yang belum berfungsi tersebut, ada unit pengelolanya, sehingga tidak ada lagi infrastruktur yang belum optimal.

Perlu lembaga baru untuk aspek kelembagaan ini?

Biasanya diperlukan lembaga baru atau dinas yang sudah ada. Seperti terkait sampah, kalau sudah ada dinas persampahan, maka sudah bisa mengurus masalah tersebut. Tapi kalau belum, kita menyarankan ada lembaga baru. Kalau rusun ada Unit Pelaksana Teknis Daerah atau UPTD.

Jadi apa yang dilakukan Pusat Perencanaan terkait hal itu ?

Jadi kita dari Pusat Perencanaan sedang menggodok ini, bagaimana penyusunan Perencanaan Terpadu Jangka Menengah tadi aspek yang dilihat tidak hanya teknis saja, tapi juga dari aspek pendanaan, lingkungan hidup, sosial, dan kelembagaan. Sudah kita coba, dan mudah-mudahan akhir tahun ini sudah ada beberapa rencana yang diimplementasikan. Jadi lebih detil. Kegunaannya yang lain seperti ini, dari pelaksanaan Konreg maupun Pra Konreg ada banyak usulan dari daerah kita tampung. Dengan adanya perencanaan dari kami ini mudah-mudahan kita bisa memfilter usulan daerah. Jadi tidak semua usulan dibebankan ke APBN. Sehingga bila APBD suatu daerah dilihat mampu untuk membiayai sebuah pembangunan infrastruktur, maka dapat dialihkan pembiayaannya lewat APBD. Dengan demikian beban APBN bisa lebih ringan.

Berikutnya masalah lokasi. Ketika kita mendapat usulan, maka dapat dicek, apakah lokasi yang diusulkan itu berada di daerah rawan bencana atau masuk kawasan hutan lindung. Jadi kita sudah memiliki filter. Cita-cita kita, dimana kita melengkapi Konreg dari segi itu. Sehingga tidak sekedar menampung semua usulan, tapi juga memfilter dari jenis programnya, besarnya maupun dari segi lokasinya.

Dengan demikian nantinya kita punya standar tersendiri dalam menerima usulan dari daerah, sesuai tugas pokok dan fungsi kita. Selain itu input dari kita ini, dapat mempertajam dari pelaksanaan Konreg tadi. Jadi kita harus jeli melihat semua usulan, sehingga dengan filter yang kita lakukan bisa tepat lokasi, tepat sasaran, dan tepat pendanaan. Mudah-mudahan kita bisa terapkan dengan baik.

“Nantinya kita punya standar tersendiri dalam menerima usulan dari daerah, sesuai tugas pokok dan fungsi kita. Selain itu input dari kita ini, dapat mempertajam dari pelaksanaan Konreg tadi. Jadi kita harus jeli melihat semua usulan, sehingga dengan filter yang kita lakukan bisa tepat lokasi, tepat sasaran, dan tepat pendanaan. Mudah-mudahan kita bisa terapkan dengan baik.”

Terkait perencanaan setiap pulau, seperti apa perencanaan yang kita lakukan yang disesuaikan karakteristik masing-masing pulau di Indonesia?

Ada dua hal. Pertama, dari aspek kondisi, dimana kita punya beberapa tantangan, salah satunya disparitas pembangunan antara kawasan barat dan timur Indonesia. Sehingga kalau bisa fokusnya ke kawasan timur Indonesia. Kemudian masuk ke pulau, misalnya di Pulau Jawa, ternyata antara Jawa bagian utara dan selatan ada disparitas. Dengan kondisi tersebut inilah saatnya kita memperhatikan Pulau Jawa bagian selatan. Jadi setelah kita fokus ke nasional, kita fokus juga ke pulau, seperti Pulau Jawa tadi.

Begitu juga di Kalimantan, bagaimana kondisinya di pulau itu, dan ternyata ada kawasan perbatasan dengan negara lain. Dengan kondisi tersebut fokus kita terkait perbatasan ini terutama di Kalimantan bagian utara yang lebih strategis. Untuk Pulau Sumatra, sekarang kita fokus pada WPS disepanjang lintas timur. Jadi memang strategi per pulau disesuaikan dengan kondisi, baik dari segi potensi dan tantangan yang ada.

Kemudian yang kedua, dari aspek *local wisdom* atau kearifan lokal. Misalnya kondisi di Pulau Papua. Ternyata disana, pulainya sudah terbagi habis, karena ada wilayah adat. Ada lima wilayah ada di

situ. Hal ini kita sinkronisasikan dan koordinasikan, WPS kita ada di wilayah adat mana saja. Wilayah adat ini ada tokoh-tokoh masyarakat dari suku-suku yang ada di sana. Dengan keadaan tersebut kita harus mendengarkan kebijakan adat mereka seperti apa. Local wisdom ini harus kita perhatikan. Itulah gunanya rencana induk kita, memperhatikan *local wisdom*.

Apakah ada perbedaan perencanaan terutama menyangkut kawasan timur Indonesia yang dianggap terjadi disparitas dengan pembangunan di kawasan barat Indonesia?

Prinsipnya sektornya sama, konektivitas, ketahanan air, ketahanan pangan, dan lingkungan hidup, bobotnya saja berbeda. Misalnya Pulau Jawa, kalau dilihat dari kualitas hidupnya lebih baik dibanding Maluku maupun Sulawesi, berarti program lingkungan hidup ini harus lebih banyak pulau di luar Jawa. Dari segi kemampuan, Jawa lebih mampu, misalnya dari segi penataan rumah, mereka memperbaiki rumah secara swasdaya. Sementara di Sulawesi dan Maluku kurang. Jadi tetap pada masalah konektivitas ketahanan air, ketahanan pangan, dan lingkungan hidup, tapi bobot atau proporsi saja yang berbeda. Selain itu ada aspek khusus tadi, Kalimantan wilayah Perbatasan, demikian pula dengan Papua dan NTT.

Dalam hal apa saja terjadinya disparitas pembangunan infrastruktur di Indonesia?

Pertama, disparitas terkait jaringan jalan, seperti jaringan jalan di Papua relatif sedikit, dibandingkan Pulau Jawa maupun Sumatra. Kedua, disparitas soal pendanaan. Selama ini mungkin fokus pendanaan kita di Pulau Jawa dan Sumatra. Saya kira menjadi hal yang wajar, karena jumlah penduduk yang padat di dua pulau tersebut. Sementara kalau kita bandingkan di kawasan timur Indonesia seperti Kalimantan dan Papua, relatif sedikit penduduknya. Tapi kita reorientasi, bahwa pembangunan itu tidak melihat dari jumlah penduduk saja, tapi juga aspek konektivitas kita lengkapi, karena fasilitas infrastrukturnya kurang, dan hal lainnya. Jadi yang lalu tidak ada masalah, tapi sekarang kita lakukan reorientasi atau menajamkan perencanaan kembali ke timur, tidak hanya ke kawasan barat Indonesia. Walaupun akibatnya investasi kita lebih mahal per kapita. Misalnya tahun 2016 Daftar Isian Pelaksanaan Anggaran atau DIPA untuk Papua mencapai Rp 4-5 triliun. Penduduknya hanya 3 juta orang. Ini berarti kalau kita melihat dari sisi investasi per kapita akan rendah. Tapi kita tidak akan melihat itu, tapi kita lebih melihat jaringan jalan di Papua yang masih kurang, yang saat ini kita kembangkan, agar bertambah. Oleh karenanya kita investasi ke sana. Jadi ada hal-hal yang memang seharusnya kita tidak kaku dan mempertimbangkan hal tersebut.

Bagaimana melakukan proses analisis manfaat dari pembangunan infrastruktur?

Kalau bicara analisis manfaat, ada 13 item indeks manfaat, beberapa diantaranya akses sanitasi, akses air minum layak, dan pertumbuhan ekonomi. Dari 13 item itu ada yang terkait PUPR dan ada yang bukan hanya peran Kementerian PUPR. Misalnya kalau angka kemiskinan turun, itu bukan hanya kontribusi dari Kementerian PUPR, tapi bisa juga dari Kementerian Sosial, bisa juga dari Kementerian Kesehatan, dan bisa juga dari kementerian lain. Tapi ada indikator outcome manfaat yang bisa langsung ke PUPR. Misalnya soal konektivitas yang bisa menurunkan harga barang. Itu berarti manfaat dari kontribusi Kementerian PUPR yang mengurangi jarak tempuh dengan pembangunan jalan. Seperti yang saya bilang tadi dari Kendari ke

Morowali dari 12 jam menjadi 5 jam. Otomatis bensin lebih efisien, barang lebih mudah dan lebih murah.

Jadi ada manfaat yang langsung dari PUPR, tapi ada juga manfaat terkait kementerian lain juga. Untuk yang langsung dari Kementerian PUPR lagi misalnya, masalah permukiman kumuh, itu bisa mencapai 0 persen dari Kementerian PUPR, kemudian air minum naik sekian persen, itu bisa disebut dari Kementerian PUPR. Tapi kalau bicara kemiskinan atau indeks pembangunan manusia, itu tidak hanya PUPR tapi juga ada kontribusi kementerian lain.

Jadi nanti kita akan pilah, manfaat atau outcome yang kontribusi langsung dari Kementerian PUPR maupun yang kontribusi Kementerian PUPR bersama kementerian lain. Pemilahan tersebut dilakukan untuk evaluasi ke depan, apakah investasi kita sudah tepat sasaran, tepat lokasi, dan meningkatkan kualitas hidup masyarakat. Kalau belum mencapai itu, kita perencanaan kita evaluasi kembali.

Apakah review atau evaluasi dari perencanaan termasuk Renstra, dilakukan setiap saat atau bertahap?

“idealnya review dilakukan setiap saat termasuk Renstra. Tapi ada juga review lima tahunan. Jadi kita melihat ada tren dari 2010 sampai 2014 yang kita proyeksi untuk 2015 sampai 2019 tapi kita ada review tahunan. Kita melakukan dua hal ini, review tahunan dan lima tahunan.”

Kalau idealnya review dilakukan setiap saat termasuk Renstra. Tapi ada juga review lima tahunan. Jadi kita melihat ada tren dari 2010 sampai 2014 yang kita proyeksi untuk 2015 sampai 2019 tapi kita ada review tahunan. Kita melakukan dua hal ini, review tahunan dan lima tahunan. Review Renstra setiap tahun amanat dari Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur

Negara tentang Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah atau SAKIP. Setiap tahun kita evaluasi pencapaiannya.

Seberapa konsep rencana induk pengembangan infrastruktur per pulau?

Sekarang kita sedang membangun rencana keterpaduan pengembangan infrastruktur jangka menengah, basisnya kabupaten atau kota. Nanti kita akumulasikan jadi provinsi. Kemudian di tingkat provinsi ada kabupaten atau kota apa saja. Selanjutnya di suatu pulau, ada provinsi apa saja. Jadi kita membangun dari tingkat yang paling rendah, dan profil data base kabupaten dan kota kita benahi.

Dari data base profil kabupaten maupun kota, meningkat menjadi profil data base provinsi, dan naik menjadi data base pulau. Akan lebih mudah melakukan seperti itu. Ketika sudah pada tingkat pulau, maka ada data base semua WPS ditambah non WPS. Jadi datanya cukup komprehensif. Kita juga melengkapi data dari pusat strategis yang terkonsentrasi pada WPS. Kalau kita di pusat perencanaan mencakup semuanya. Kita memiliki data base semuanya.

Dengan demikian kita melengkapi data dari pusat-pusat yang ada di BPIW, termasuk melengkapi data dari Pusat Pemrograman dan Evaluasi Keterpaduan Infrastruktur PUPR BPIW atau akrab disebut Pusat 2 yang menyelenggarakan Konreg. Dengan demikian kita punya filter terkait kondisi kabupaten maupun kota. Jadi kita memberikan input bagi Pusat 2, dan juga melengkapi data pusat pengembangan kawasan strategis dan pusat pengembangan perkotaan.

Apakah target yang ingin dicapai di akhir tahun nanti?

Kalau bicara sasaran, maka menyangkut juga mengenai tantangan paling besar kita yakni terkait pendanaan, dimana sering dilakukan pemotongan. Bila terjadi pemotongan anggaran, maka target kita revisi. Kalau terjadi ada penambahan anggaran, maka kita juga menambah program perencanaannya. Sehingga yang dibutuhkan



adalah sharing pendanaan dari pemda, baik pemerintah provinsi, pemerintah kabupaten, dan pemerintah kota. Kontribusi dari pihak swasta juga dibutuhkan, seperti pengembangan kawasan pariwisata Mandalika. Ditambah lagi ada kontribusi dari CSR. Terkait CSR ini sudah ada beberapa perusahaan yang membangun instalasi air minum. Dengan banyak sharing pendanaan dari berbagai pihak akan mengurangi beban pendanaan dari pemerintah pusat.

Kontribusi dari masyarakat juga sangat besar pengaruhnya dalam membantu pembangunan infrastruktur. Pengalaman saya begini, waktu saya di Ditjen Cipta Karya membangun jalan lingkungan sepanjang 200 meter di suatu kelurahan. Tiba-tiba penduduk sebelahnya protes karena tempatnya belum dibangun jalan lingkungan. Ketika kita mengatakan bahwa anggaran yang ada hanya bisa membangun 200 meter, mereka pun secara swadaya membangun jalan lingkungan mereka. Jadi potensi masyarakat juga besar baik di perdesaan dan perkotaan.

Jadi apa harapan Bapak terkait masalah pendanaan pembangunan infrastruktur?

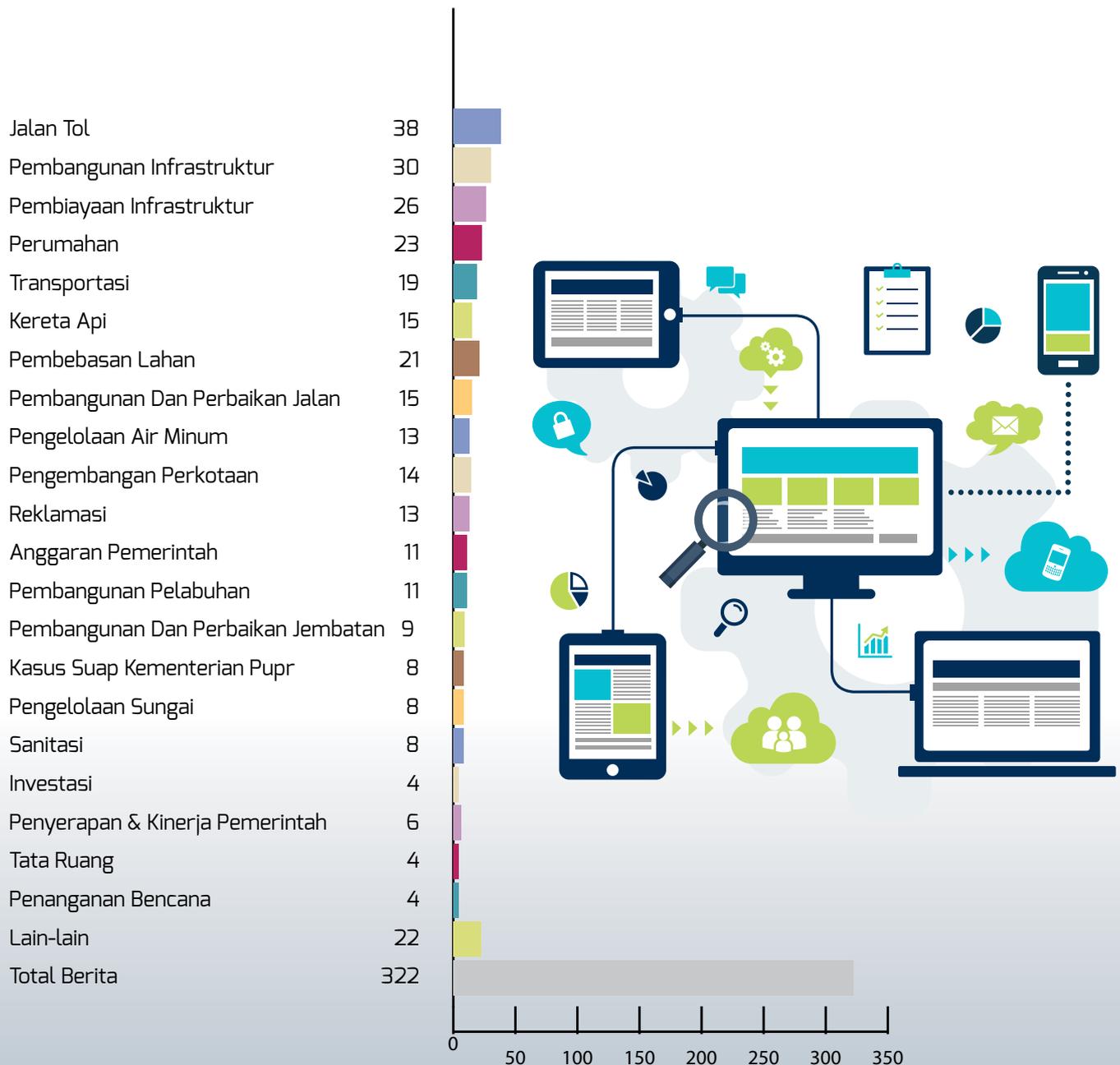
Harapan kita dilakukan *sharing* pendanaan agar beban APBN lebih ringan. Kuncinya itu, karena target kebutuhan pendanaan kita tidak tercapai, jadi diperlukan *sharing* anggaran pembangunan infrastruktur. Kemudian data base yang kita bangun adalah fakta, kondisi APBD per kabupaten dan kota seperti apa. Nanti kita akan rilis, APBD yang besar dimana saja. Tinggal kuncinya kemauan dari kepala daerah untuk *mensharing* anggarannya untuk sektor ke-PUPR-an. Meski itu juga belum tentu juga mereka mau, karena disesuaikan dengan kebutuhan daerahnya. Tapi tugas kita tadi nanti dengan data base tadi kita rilis dengan harapan pemda paham bahwa mereka

mampu dari sisi anggaran.

Kebersamaan dari seluruh daerah dalam membangun infrastruktur jadi penting untuk membangun kewilayahan. Kita juga melihat beberapa daerah seperti DKI Jakarta, Jawa Timur, Jawa Tengah, dan Jawa Barat serta beberapa daerah lainnya, memiliki kemampuan anggaran untuk membangun infrastruktur. Bahkan ada perusahaan-perusahaan besar di daerah yang bisa dimintakan bantuannya untuk membantu pembangunan daerah melalui CSR. Jadi menghimbau kepala daerah yang mampu, untuk *sharing* anggarannya untuk pembangunan infrastruktur di daerahnya masing-masing. **Hendra/Dina**

Infrastruktur PUPR Dalam Media Cetak

Kami membuat guntingan berita dengan topik infrastruktur dan topik lain yang berkaitan dengannya. 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 Mei 2016. Total ada 322 berita dari 7 media koran periode 1 Mei – 31 Mei 2016.





Tanggal	Media	Judul	Resume
Jumat, 13 Mei 2016	Media Indonesia (halaman 18)	Berharap Harga Rumah Turun	Pemerintah memberikan berbagai kemudahan dalam upaya meningkatkan daya beli masyarakat untuk memiliki tempat tinggal yang layak huni
Sabtu, 14 Mei 2016	Kran SINDO (Halaman 11)	Pemerintah Diminta Bentuk bank Tanah	Pemerintah diminta segera membentuk bank tanah sebagai solusi untuk memperlancar pembangunan infrastruktur dan permukiman
Sabtu-Minggu, 14-15 Mei 2016	Investor Daily (halaman 6)	Jalan Paralel Kalimantan Tersambung 65%	Kementerian PUPR tengah membangun konektivitas 3 wilayah pembangunan strategis (WPS) yang berada di perbatasan darat Kalimantan
Selasa, 17 Mei 2016	Bisnis Indonesia (halaman 3)	Pemotongan Anggaran : Kementerian/Lembaga harus segera melapor	K/L yang melakukan pemangkasan anggaran harus segera menyampaikan perincian kegiatannya kepada presiden dan kepala staf presiden
Selasa, 17 Mei 2016	Media Indonesia (halaman 18)	IDB Beri Pinjaman 3 Proyek	IDB mengonfirmasi bakal menyalurkan pinjaman senilai 871 juta USD kepada pemerintah Indonesia untuk membiayai proyek infrastruktur fisik dan social di tanah air
Jumat, 20 Mei 2016	Media Indonesia (halaman 19)	Ruang Terbuka Hijau Jadi Nilai Tambah	Pada umumnya kewajiban RTH di kawasan perumahan menengah atas terpenuhi. Namun sebaliknya, rumah menengah ke bawah sangat bergantung regulasi pemda
Sabtu-Minggu, 21-22 Mei 2016	Koran Tempo (halaman 9)	BLU Lahan Baru Siap Tahun Depan	Kepala Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW) Kementerian PUPR, Hermanto Dardak mengatakan pendirian BLU khusus pengadaan lahan baru akan rampung pada tahun depan
Senin, 23 Mei 2016	Media Indonesia (halaman 17)	Strategi Pemerintah tingkatkan program satu juta rumah	Dalam konsep program satu juta rumah tidak hanya ditujukan untuk masyarakat berpenghasilan rendah (MBR) saja, tetapi juga termasuk untuk pembangunan hunian non MBR
Senin, 23 Mei 2016	Koran Sindo	Momentum kebangkitan kinerja pelayanan publik	Salah satu tugas pemerintah adalah memberikan pelayanan publik yang berkualitas kepada masyarakat. Pelayanan publik merupakan salah satu indikator yang menunjukkan pemerintah hadir dalam berbagai aspek kehidupan masyarakat
Sabtu, 28 Mei 2016	Investor daily (halaman 6)	Kondisi Tol Jakarta Brebes timur siap dilalui pemudik	Kementerian PUPR menyatakan kondisi jalan tol dari Cikarang utama hingga brebes timur sepanjang 270 km, dalam kondisi baik, sehingga dapat mendukung arus mudik dan balik selama musim lebaran 2016

Tiga Strategi Kementerian PUPR Membangun Infrastruktur di Daerah Tertinggal dan Kawasan Perbatasan

Jakarta – Untuk memacu pembangunan infrastruktur di daerah tertinggal dan kawasan perbatasan, Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) menerapkan tiga strategi. Ketiga strategi tersebut yaitu pembangunan konektivitas dalam mendukung pengembangan wilayah, pemanfaatan sumber daya, dan peningkatan kualitas hidup di pusat-pusat pertumbuhan dan permukiman.

Kepala Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW), Hermanto Dardak saat rapat Progress Report Persiapan Rapat Tim Kajian dengan Dewan Pertimbangan Presiden (Wantimpres) di Jakarta, Kamis (12/5) mengatakan pembangunan konektivitas dilakukan untuk mendukung tiga Wilayah Pengembangan Strategis (WPS) yang berada perbatasan darat di Kalimantan, NTT dan Papua.

Menurutnya, pembangunan konektivitas berpotensi untuk mengembangkan ekonomi daerah dan mendukung pertahanan keamanan, serta pengembangan wilayah tersebut. Rapat dengan Wantimpres tersebut fokus pada pembahasan mengenai pemerataan pembangunan ekonomi di daerah tertinggal dan kawasan perbatasan tersebut.

Untuk strategi kedua mengenai pemanfaatan sumber daya, lanjutnya, Kementerian PUPR membangun infrastruktur penampung air untuk mendukung ketahanan air dan infrastruktur irigasi untuk mendukung kedaulatan pangan. Kemudian terkait peningkatan kualitas hidup di pusat pertumbuhan dan permukiman, Dardak

mengatakan, Kementerian PUPR akan membangun infrastruktur permukiman dan pengembangan permukiman baru, serta perbaikan perumahan untuk Masyarakat Berpanghasilan Rendah (MBR).

Terkait konektivitas di jalan perbatasan di Kalimantan, Dardak menjelaskan, saat ini jalan paralel perbatasan Kalimantan merupakan tulang punggung WPS Temajuk – Sebatik. Jalan tersebut memiliki panjang

Perbatasan Papua.

“Adapun sepanjang 300 kilometer terutama dari Ubrub ke Oksibil yang bukan merupakan bagian dari Trans Papua yang pada saat ini belum tembus, dikarenakan kondisi geografis pegunungan,” tutur Dardak.

Dardak juga mengatakan untuk membangun pusat pertumbuhan, permukiman dan konektivitas, perlu upaya bersama dari instansi terkait. Menurutnya, saat ini BPIW sedang melakukan koordinasi dengan satmikal lain dalam membuat permukiman baru di daerah Sorong menuju Manokwari.

“Saat ini, kami juga telah berkoordinasi dengan Freeport dalam membuka akses Iraga-Grasberg-Timika untuk mempermudah alur logistik,” ungkap Dardak.

Saat membuka rapat tersebut, Ketua Wantimpres,

Sri Adiningsih menyatakan pemerintah saat ini tengah menggenjot pembangunan infrastruktur fisik di daerah tertinggal dan kawasan perbatasan untuk memberdayakan dan meningkatkan tingkat perekonomian dan kesejahteraan masyarakat. “Antar instansi atau lembaga perlu berkoordinasi untuk mempercepat pembangunan di daerah tertinggal dan kawasan perbatasan,” kata Sri.

Dalam rapat tersebut turut hadir Asisten Deputi Infrastruktur dan Kesra Badan Nasional Pengelola Perbatasan (BNPP), Direktur Kawasan Khusus dan Daerah Tertinggal Bappenas, Sekretaris Ditjen Pengelolaan Ruang Laut Kementerian Kelautan dan Perikanan, serta Asisten Deputi Penataan Ruang dan Kawasan Strategis Ekonomi Kemenko Perekonomian. **INI/InfoBPIW**

Jalan Trans Papua yang merupakan tulang punggung dari WPS Jayapura-Merauke, saat ini membutuhkan konektivitas ruas jalan dari Jayapura-Ubrub-Towa Hitam-Oksibil-Tanah Merah-Muting-Erambu-Merauke dengan panjang total 1.105 kilometer

2.100,8 kilometer. Kemudian untuk ruas jalan yang sudah tersambung sepanjang 1.379,5 kilometer (66,5 persen) dan yang belum tersambung sepanjang 703,3 km (33,5 persen).

Sementara untuk jalan perbatasan NTT, saat ini sedang ditangani berupa jalan nasional dari Motaain menuju Haliwin hingga Motamasin, sedangkan ruas jalan dari Haekesak hingga Laktutus diusulkan ditangani pada 2016-2017.

Jalan Trans Papua yang merupakan tulang punggung dari WPS Jayapura-Merauke, saat ini membutuhkan konektivitas ruas jalan dari Jayapura-Ubrub-Towa Hitam-Oksibil-Tanah Merah-Muting-Erambu-Merauke dengan panjang total 1.105 kilometer. Jalan tersebut untuk membentuk konektivitas Kawasan



Kepala BPIW menjelaskan strategi membangun infrastruktur di Papua kepada Wantimpres

Sumber: Dok BPIW

Koordinasi Rencana Pembangunan Anjungan Cerdas di Bali



I Gde Wayan Samsi Gunarta memimpin rapat koordinasi

Sumber: Dok BPIW

Untuk lebih memantapkan proses pengadaan tanah terkait rencana pembangunan Anjungan Cerdas Bahari Rambut Siwi di Provinsi Bali, Bidang Fasilitasi Pengadaan Tanah Pusat Pengembangan Kawasan Strategis Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW) Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR), melakukan rapat koordinasi, di Denpasar Bali, Kamis (12/5). Rapat koordinasi tersebut melibatkan instansi terkait, salah satunya Pemerintah Provinsi Bali.

Anjungan Cerdas yang merupakan salah satu bagian dari Wilayah Pengembangan Strategis (WPS) 15 Gilimanuk – Denpasar – Padang Bay, nantinya akan dibangun dengan menggunakan aset tanah Pemerintah Provinsi Bali seluas 2 Ha. Untuk itu, didalam rapat tersebut juga dibahas mengenai pengelolaan aset dan operasionalisasinya agar tidak menimbulkan permasalahannya dikemudian hari.

Saat membuka acara tersebut, Kepala Bidang Fasilitasi Pengadaan Tanah, Pusat Pengembangan Kawasan Strategis BPIW, I Gde Wayan Samsi Gunarta menyatakan bahwa Anjungan Cerdas yang diadaptasi dari konsep Michino-Eki yang merupakan Road Side Station yang dikembangkan di Jepang.

Tujuan pembangunan anjungan cerdas adalah untuk mengembangkan tujuan pariwisata baru, meningkatkan nilai-nilai infrastruktur, serta sebagai media promosi produk-produk lokal di wilayah sekitar anjungan cerdas.

Konsep tersebut dianggap cocok untuk diterapkan di Indonesia.

Tujuan pembangunan anjungan cerdas adalah untuk mengembangkan tujuan pariwisata baru, meningkatkan nilai-nilai infrastruktur, serta sebagai media promosi produk-produk lokal di wilayah sekitar anjungan cerdas.

Adapun fokus dari pembangunan

Anjungan Cerdas ini menurut Samsi adalah pengembangan wilayah dan pelayanan jalan nasional yang terdapat di WPS 15. Sehingga nantinya wilayah tersebut menjadi koridor pengembangan ekonomi kawasan Sarbagita dan kawasan Maritim Bali Barat. Ditambah lagi kawasan tersebut memiliki banyak potensi seperti potensi alam dan pusat aktivitas keagamaan berupa Pura Luhur. Untuk itu, Samsi menambahkan bahwa pengembangan wilayah Bali Barat diharapkan dapat menjadi penyeimbang pertumbuhan dengan kawasan timur Bali.

Terkait masalah pengelolaan aset, Samsi juga menuturkan bahwa penyerahan aset yang dilakukan akan mempengaruhi sistem pemeliharaan dan pengelolaan anjungan cerdas pada saat akan dioperasikan di lapangan.

Sementara itu, Pemerintah Provinsi Bali mendukung dan menyetujui rencana pembangunan anjungan cerdas ini. Namun pemerintah Provinsi Bali menyampaikan harapan terutama mengenai pengelolaan anjungan cerdas termasuk seluruh aset yang ada didalamnya. **Doris/Info BPIW.**

Kementerian PUPR Siapkan Tiga Program Pembangunan Infrastruktur di Pulau Papua



Hadi Sucahyono menjelaskan 3 program pembangunan infrastruktur di Papua

Sumber: Dok. BPIW

Untuk melaksanakan amanat Nawacita, Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan (PUPR) telah menyiapkan 3 program pembangunan infrastruktur di Pulau Papua. Program tersebut sudah dijalankan tahun 2016 ini hingga 2019 mendatang. Sehubungan dengan hal itu Kepala Pusat Perencanaan Infrastruktur Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW) Kementerian PUPR, Hadi Sucahyono menjelaskan 3 program tersebut adalah mendukung konektivitas, pemanfaatan sumber daya mendukung ketahanan air, kedaulatan pangan dan energi, serta mendukung peningkatan kualitas hidup.

"Program mendukung konektivitas, terbagi lagi atas 3 bagian yakni konektivitas di 3 wilayah pertumbuhan, konektivitas di satu wilayah pertumbuhan sekaligus kawasan perbatasan, dan Konektivitas antar Wilayah Pengembangan Strategis atau WPS dan luar WPS," ujar Hadi saat berbicara dalam rapat tindak lanjut sinergi program pembangunan wilayah Papua untuk tahun 2016 dan 2017, di ruang pertemuan Kementerian Perencanaan Pembangunan/Badan Perencanaan Pembangunan Nasional (Bappenas), Rabu (4/5).

Lebih lanjut Hadi menjelaskan pembangunan infrastruktur yang dilakukan Kementerian PUPR berbasis pengembangan wilayah. Dari 35 WPS yang dikembangkan Kementerian PUPR, maka ada beberapa WPS yang terdapat di Pulau Papua, seperti WPS 34 Jayapura-Merauke. Dalam WPS ini memerlukan konektivitas ruas jalan dari Jayapura-Ubrub-Towa Hitam-Oksibil-

Tanah Merah-Muting-Erambu-Merauke, sepanjang 1.105 km.

Selain WPS Jayapura-Merauke, wilayah pengembangan baru di Papua seperti WPS 31 Sorong-Manokwari, WPS 32 Biak-Manokwari-Bintuni, dan WPS 33 Nabire-Enarotali-Wamena. Penataan kawasan perbatasan juga dilakukan, antara lain dengan pembangunan Pos Lintas

Dana yang tersedia di Kementerian PUPR, sangat terbatas untuk membangun Papua. Oleh karenanya ia berharap pihak pemerintah daerah yakni Pemerintah Kabupaten, Kota maupun Provinsi dapat ikut membiayai beberapa pembangunan infrastruktur sesuai dengan wewenangnya masing-masing.

Batas Negara (PLBN) di Skouw, yang dilengkapi dengan penataan kawasan PLBN termasuk penyediaan infrastruktur dasar.

Terkait penanganan ruas jalan di Pulau Papua menurutnya, Kementerian PUPR memiliki tiga skenario. Skenario pertama, penanganan jalan Trans Papua didalam WPS. Skenario kedua, penanganan jalan Trans Papua di dalam WPS antar WPS. Skenario ketiga, dengan penanganan jalan Trans Papua di dalam WPS dan Antar WPS, serta jalan nasional non Trans Papua.

Total jalan Trans Papua mencapai 4.325 km yang terdiri dari jalan nasional mencapai 2.685 km dan jalan non nasional mencapai 1.640 km. Kemudian jalan yang sudah tersambung mencapai 3.625 km dan yang belum tersambung 700,2 km. "Ini merupakan hasil dari sinkronisasi program yang dilakukan melalui Konsultasi Regional beberapa waktu lalu," ungkap Hadi.

Ia mengakui dana yang tersedia di Kementerian PUPR, sangat terbatas untuk membangun Papua. Oleh karenanya ia berharap pihak pemerintah daerah yakni Pemerintah Kabupaten, Kota maupun Provinsi dapat ikut membiayai beberapa pembangunan infrastruktur sesuai dengan wewenangnya masing-masing.

Yan Okago dari Dinas Pekerjaan Umum Papua menyatakan pihaknya sangat menyambut baik pembangunan infrastruktur dilakukan dengan pengembangan wilayah. Namun ia berharap pembangunan infrastruktur dilakukan secara merata, sehingga dirasakan seluruh masyarakat.

Rapat yang dipimpin Direktur Politik dan Komunikasi Bappenas, Raden Siliwanti ini untuk menindaklanjuti arahan Presiden Joko Widodo pada rapat terbatas 19 Januari lalu dan rapat koordinasi tingkat Menteri di Kementerian Koordinator Bidang Politik, Hukum, Pertahanan, dan Keamanan pada 21 dan 28 April lalu. Hasil rapat yang diikuti juga Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Provinsi Papua ini, akan menjadi bahan laporan pada Presiden dalam Sidang Kabinet pertengahan Mei mendatang. **Hen/infobpiw**

Setelah Batang - Semarang, Tiga Ruas Tol Lain Akan Gunakan Penjaminan PT PII



Sumber: Dok. BPIW

Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) melakukan kerjasama dengan PT Penjaminan Infrastruktur Indonesia (PT. PII) dalam hal modernisasi jaringan jalan melalui pembangunan jalan tol. Langkah tersebut sebagai salah satu upaya pemerintah untuk mendukung percepatan pembangunan di Indonesia.

Demikian disampaikan Kepala Badan Pengembangan Infrastruktur (BPIW), Hermanto Dardak saat menjadi salah satu pembicara pada seminar tentang "Percepatan Pembangunan Infrastruktur Untuk Meningkatkan Pertumbuhan Ekonomi" dalam rangka HUT Badan Pengawasan Keuangan dan Pembangunan (BPKP) ke-33, di Jakarta (18/9).

"Proyek yang telah dijamin melalui PT. PII selama ini adalah Jalan tol Semarang - Batang. Ke depan akan ada rencana penjaminan oleh PT. PII yaitu di ruas jalan tol Samarinda - Balikpapan, jalan tol Manado - Bitung dan jalan tol Malang - Pandaan," tutur Dardak. Sementara terkait dengan modernisasi jalan, dalam 5 tahun ke depan menurut Dardak, Kementerian PUPR akan terus membenahi jalan arteri primer yang sudah ada.

Dalam kesempatan itu Dardak juga

menyatakan ada beberapa hal yang memerlukan perhatian dan dukungan dari instansi terkait termasuk BPKP dalam pelaksanaan pembangunan infrastruktur PUPR, yaitu penyediaan lahan, penyesuaian rencana tata ruang, dan koordinasi dalam

dilakukan untuk meningkatkan konektivitas, kualitas hidup, keseimbangan pengembangan wilayah, ketahanan air, kedaulatan air dan pangan. Dengan pendekatan wilayah tersebut diharapkan mewujudkan keterpaduan rencana dan sinkronisasi program, yang menghasilkan efisiensi pendanaan dan menjamin pencapaian bukan hanya output fisik, namun juga outcome dan impact.

"Oleh karena itu, dalam pengembangan wilayah perlu adanya sinergitas antara pemerintah pusat dengan pengelola kawasan maupun pemerintah daerah," ujar Dardak.

Salah satu contoh sinergitas menurutnya adalah penanganan jaringan jalan di Kawasan Industri di Cikarang dan sekitarnya oleh pengelola kawasan, pemerintah kabupaten, pemerintah provinsi, dan pemerintah pusat.

Deputi Bidang Pengawasan Penyelenggaraan Keuangan Daerah BPKP, Dadang Kurnia yang juga menjadi moderator dalam seminar itu menambahkan bahwa Infrastruktur memiliki peran strategis dalam mendukung pertumbuhan ekonomi. Pasalnya infrastruktur merupakan roda penggerak ekonomi, mendorong terjadinya peningkatan produktivitas ekonomi dan mempersempit kesenjangan antar daerah. **INI/InfoBPIW**

Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) melakukan kerjasama dengan PT Penjaminan Infrastruktur Indonesia (PT. PII) dalam hal modernisasi jaringan jalan melalui pembangunan jalan tol. Langkah tersebut sebagai salah satu upaya pemerintah untuk mendukung percepatan pembangunan di Indonesia.

pelaksanaan pelebaran jalan terkait program lintas instansi. Selain itu kontinuitas ketersediaan pendanaan untuk program tahunan dan pengadaan barang dan jasa terutama untuk kegiatan tahunan.

Ia juga menjelaskan saat ini pembangunan infrastruktur PUPR menggunakan pendekatan wilayah. Selain itu, Dardak juga menjelaskan bahwa pendekatan wilayah tersebut

Kunjungi BPIW, Dewan Perwakilan Daerah RI Bahas Pembangunan Infrastruktur di Pulau Sumatera



Hermanto Dardak menjelaskan fokus pembangunan infrastruktur Kementerian PUPR kepada perwakilan DPD RI

Sumber: Dok BPIW

Dewan Perwakilan Daerah (DPD) RI melakukan kunjungan kerja ke Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW), Rabu (11/5). Dalam kunjungan tersebut dibahas mengenai masalah pembangunan di Pulau Sumatera.

Saat menerima kunjungan itu, Kepala BPIW Hermanto Dardak menjelaskan fokus pembangunan infrastruktur Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) melalui pendekatan pengembangan wilayah yang dibagi menjadi 35 Wilayah Pengembangan Strategis (WPS). Dengan pengembangan wilayah ini diharapkan dapat menggerakkan ekonomi daerah. "Beberapa wilayah akan kita padukan menjadi suatu wilayah pertumbuhan, misalnya kota dan kawasan industri dikoneksikan dan outletnya di pelabuhan," ujar Dardak.

Salah satu wilayah pertumbuhan di Pulau Sumatera yang menjadi fokus pembangunan yaitu WPS Medan-Tebing Tinggi-Dumai-Pekanbaru dengan Kuala Tanjung sebagai Hub atau pelabuhan penghubung. Agar kawasan tersebut bisa tumbuh, maka dibutuhkan backbone atau tulang punggung berupa jalan tol Dumai-Pekanbaru dan akses feeder ke Prapat. Sehingga semua kawasan pertumbuhan menjadi satu kesatuan wilayah, dan masing-

masing wilayah memiliki daya saing.

Pembangunan bukan hanya di wilayah pertumbuhan yang sudah berkembang saja, namun menurut Dardak juga di wilayah yang sedang berkembang. Hal ini dilakukan agar mengurangi kesenjangan wilayah. Dardak juga menyatakan ada beberapa kawasan yang sudah ditetapkan menjadi kawasan khusus seperti Kawasan Strategis Nasional Medan-

"Intinya apa yang dilakukan di Pulau Sumatera merupakan upaya percepatan, dalam 5 tahun ini target pembangunan tol Sumatera dengan panjang 2700 km akan diprioritaskan untuk dibangun"

Binjai-Deli Serdang-Tanah Karo (Mebidangro), Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN) Danau Toba, Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) dan Kawasan Industri (KI) Sei Mangkei. Selain itu di Sumatera juga ada Hub Internasional wilayah barat Indonesia, yakni Kuala Tanjung, Pusat Pertumbuhan Ekonomi, dan ada Kota Pekanbaru sebagai kawasan wisata.

"Intinya apa yang dilakukan di Pulau Sumatera merupakan upaya percepatan, dalam 5 tahun ini target pembangunan tol Sumatera dengan panjang 2700 km akan diprioritaskan untuk dibangun, karena ini merupakan ujung tombak di Pulau tersebut. Selain membangun infrastruktur, pembangunan Sumber Daya Nasional dan Usaha Kecil Menengah juga menjadi unsur penting dalam pengembangan kawasan wisata," tegas Dardak.

Kepala Badan Pembangunan Jalan Tol (BPJT), Herry Trisaputra Zuna menambahkan untuk pembangunan Jalan tol Sumatera menjadi satu pintu masuk utama lintas timur yaitu Aceh-Bakaheuni. Kemudian skemapembangunan jalan tol menurut Herry ada dua, pertama, jalan tol Medan-Binjai dan Tebing Tinggi-Kisaran. Kedua, jalan tol Medan-Kualanamu. Jalan tol ini direncanakan dapat beroperasi tahun depan.

Dalam pertemuan tersebut Ketua Komite II DPD, Parlindungan Purba yang didampingi Tim Pokja Kawasan Strategis Danau Toba, GM. Immanuel Panggabean berharap Kementerian PUPR juga memperbaiki akses jalan di Pulau Nias. Menanggapi hal tersebut, Dardak menyampaikan akan mengajukan hal tersebut didalam penyusunan rencana pembangunan infrastruktur yang akan datang. **ADN/InfoBPIW**

Kementerian PUPR dan Kementerian Desa PDTT Koordinasikan Pembangunan di Pulau Terluar dan Perbatasan

Nawacita mengamanatkan pembangunan dari pinggiran dengan memperkuat daerah-daerah dan desa dalam kerangka negara kesatuan. Saat ini terdapat sembilan kawasan perbatasan yang menjadi perhatian Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR). Sembilan kawasan tersebut yakni kawasan Aruk di Kabupaten Sambas, Entikong di Sanggau, Sebatik Tengah di Nunukan, Long Apari di Mahakam Hulu, Nanga Badau di Kapuas Hulu, Motamasin di Kab. Malaka, Motaain di Belu, Wini di Timur Tengah Utara dan Skouw di Jayapura.

Hal tersebut dikatakan Kepala Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW) Kementerian PUPR Hermanto Dardak, saat membahas dukungan infrastruktur PUPR pada kawasan perbatasan dan pulau-pulau kecil terluar dengan Dirjen Pengembangan Daerah Tertentu Kementerian Desa, Pembangunan Daerah Tertinggal dan Transmigrasi (Kemendes PDTT) Suprayoga Hadi di Jakarta, Selasa (17/5).

"Pintu-pintu perbatasan yang akan didukung adalah pembangunan pintu perbatasan Aruk, Entikong dengan pintu lintas batas yang dibangun empat lapis beserta jalan akses dan pintu perbatasan Sebatik Tengah di Nunukan dengan penataan pintu lintas batas beserta jalan aksesnya," jelas Dardak.

Sementara itu, terkait penyediaan air bersih di kawasan perbatasan, menurut Dardak, Kementerian PUPR pada tahun ini akan mendukung program Penyediaan Air Minum dan Sanitasi Berbasis Masyarakat (Pamsimas) untuk 357 kabupaten, termasuk didalamnya untuk kabupaten yang berada di kawasan perbatasan.

Dalam membangun infrastruktur di wilayah perbatasan, pulau-pulau terkecil dan daerah tertinggal, menurut Dardak saat ini Kementerian PUPR melakukan perencanaan dan pemrograman berbasis 35 Wilayah Pengembangan Strategis (WPS).

Untuk pulau-pulau kecil terluar ini, masuk dalam WPS 35, sementara untuk 3 kawasan yang berbatasan langsung (darat) dengan negara lain terbagi di 3 WPS yaitu WPS 19 (Kupang-Atambua) yang berbatasan dengan Timor Leste, WPS 21 (Temajuk-Sebatik) yang berbatasan dengan Malaysia, dan WPS 34 (Jayapura-Merauke) yang berbatasan dengan Papua New Guinea.

"Saat ini PUPR melakukan keterpaduan infrastruktur terhadap pengembangan 10 Pusat Kawasan Strategis Nasional atau

PKSN perbatasan, 40 Kawasan Perdesaan Prioritas Nasional atau KPPN dan 48 Kota Terpadu Mandiri atau KTM, hingga tahun 2019," tutur Dardak.

Kementerian PUPR mengembangkan infrastruktur menuju pengembangan wilayah yang seimbang, meningkatkan kualitas hidup di perkotaan dan perdesaan, meningkatkan konektivitas demi meningkatkan daya

wilayah perdesaan, daerah tertinggal dan perbatasan, instansinya berbasis pada locus (tempat).

Suprayoga juga menyebutkan dari 122 daerah tertinggal di Indonesia, Kemendes PDTT menargetkan percepatan pengentasan daerah tertinggal pada 80 daerah melalui program daerah tertentu.

"Terdapat lima pilar urusan Ditjen Pengembangan Daerah Tertentu, yaitu penanganan daerah rawan tertentu, pengembangan daerah perbatasan, penanganan daerah rawan bencana, pengembangan daerah pulau kecil dan terluar, serta penanganan daerah pasca konflik," ujar Suprayoga.

Lebih lanjut, ia menjelaskan terdapat enam jenis bantuan Kemendes PDTT untuk daerah tertinggal, perbatasan dan pulau-pulau kecil terluar, yaitu infrastruktur jalan, pengadaan air bersih di wilayah perbatasan, Pembangkit Listrik Tenaga Surya (PLTS). Kemudian bantuan yang diberikan berupa dermaga yang meliputi dermaga untuk rakyat, jetty dan dermaga apung. Selain itu bantuan kapal barang dan kapal angkutan masyarakat di pulau-pulau kecil terluar maupun daerah tertinggal untuk konektivitas, serta dukungan pendidikan berupa bantuan alat peraga dan pengadaan laboratorium komputer.

"Kemendes PDTT pada tahun ini mengalokasikan Rp 1,2 triliun untuk bantuan yang berbentuk fisik di wilayah perbatasan dan pulau-pulau kecil, dengan rincian wilayah perbatasan sebanyak Rp 500 miliar dan pulau-pulau kecil terluar sebanyak 700 miliar," ungkap Suprayoga. **INI/InfoBPIW**

Pintu-pintu perbatasan yang akan didukung adalah pembangunan pintu perbatasan Aruk, Entikong dengan pintu lintas batas yang dibangun empat lapis beserta jalan akses dan pintu perbatasan Sebatik Tengah di Nunukan

saing nasional dan pemanfaatan sumber daya untuk mencapai ketahanan air serta kedaulatan pangan dan energi.

Pada kesempatan itu, Dardak juga berharap pertemuan ini ditindaklanjuti dengan koordinasi yang kontinu dan sinergi pembangunan antara Kementerian PUPR dengan Kemendes PDTT. Koordinasi dan sinergi tersebut baik dalam hal infrastruktur yang mendukung konektivitas hingga sumber daya manusia yang ada di wilayah perbatasan, daerah tertinggal dan pulau-pulau kecil terluar itu.

Pada kesempatan yang sama, Dirjen Pengembangan Daerah Tertentu dari Kemendes PDTT Suprayoga Hadi menambahkan dalam pengembangan



Hermanto Dardak menjelaskan sembilan kawasan perbatasan

Sumber: Dok BPIW

Pengembangan Kota Baru Bandar Kayangan Sebagai Global Hub di Jalur Alur Laut Kepulauan Indonesia



Sumber: Dok BPIW

Bandar Kayangan yang berada di Kabupaten Lombok Utara Nusa Tenggara Barat (NTB) akan dikembangkan menjadi salah satu kota baru di Indonesia. Guna menggali potensi yang dimiliki Bandar Kayangan tersebut, Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW) Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) mengadakan Forum Group Discussion (FGD) di Kota Mataram, Rabu (4/5). Acara tersebut merupakan bagian dari rangkaian kegiatan untuk mendukung pengembangan Bandar Kayangan sebagai kota baru.

Daerah tersebut memiliki potensi yang sangat strategis, karena berada di jalur strategis yakni Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI), terutama pada ALKI II. Jalur tersebut, merupakan jalur pelayaran internasional yang banyak dilintasi kapal asing, mulai dari Selat Makassar, Laut Sulawesi, hingga Selat Lombok.

Saat membuka acara itu, Kepala Pusat Pengembangan Kawasan Perkotaan Kuswardono menyatakan Kota Baru Bandar Kayangan direncanakan sebagai Global Hub, oleh sebab itu diperlukan banyak forum diskusi dengan stakeholder untuk menyamakan visi dan komitmen, guna mendukung terwujudnya kota baru tersebut.

Tim Penggagas Bandar Kayangan, Ferry Djais yang juga menjadi narasumber dalam FGD tersebut mengungkapkan Indonesia belum optimal memanfaatkan keberadaan jalur ALKI sebagai potensi ekonomi yang besar.

“Singapura berhasil menangkap potensi strategisnya di Selat Malaka dengan membangun banyak pelabuhan bertaraf

Dengan adanya Bandar Kayangan sebagai Global Hub, tentu akan mempermudah dalam pengawasan kapal-kapal asing yang melintas

internasional. Saat ini kapal-kapal besar dengan teknologi terbaru mulai beralih dari jalur Selat Malaka yang mulai mengalami pendangkalan. Inilah saatnya Indonesia memanfaatkan jalur ALKI sebagai peluang,” ujar Ferry.

Senada dengan Djais, Direktur Wilayah

Pertahanan Kementerian Pertahanan (Kemenhan), Laksamana Pertama TNI Raja Morni Harahap mendukung rencana pembangunan Kota Baru Bandar Kayangan. Menurutnya, keamanan jalur ALKI perlu dimaksimalkan, apalagi kapal asing tidak perlu meminta izin jika melalui jalur tersebut. “Dengan adanya Bandar Kayangan sebagai Global Hub, tentu akan mempermudah dalam pengawasan kapal-kapal asing yang melintas,” ucapnya.

Kepala Bappeda Provinsi NTB Chairul Mahsul menambahkan mewujudkan kota baru tersebut merupakan mimpi masyarakat NTB, khususnya Kabupaten Lombok Utara. Ia berharap melalui kota baru ini dapat menjadi pusat pertumbuhan ekonomi yang dapat menjadi multiplier effect bagi wilayah di sekitar Kabupaten Lombok Utara.

Acara ini dihadiri narasumber dari tim Bandar Kayangan, perwakilan Kementerian Pertahanan, dan perwakilan Ditjen Kepelabuhanan Kementerian Perhubungan. Sementara peserta yang hadir terdiri dari instansi pemerintah baik dari Provinsi Nusa Tenggara Barat maupun dari Kabupaten Lombok Utara, Real Estat Indonesiadan Bank NTB. **Miqdam/Hen/infobpiw**

Insinyur Punya Peluang Meningkatkan Daya Saing Indonesia di Era MEA



Hermanto Dardak menjelaskan peluang yang dapat dimanfaatkan dari masuknya MEA ke Indonesia

Sumber: Dok BPIW

Era Masyarakat Ekonomi ASEAN (MEA) saat ini, menjadi peluang bagi insinyur untuk meningkatkan daya saing Indonesia, dan memberikan nilai tambah terhadap kemandirian teknologi.

Demikian disampaikan Kepala Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW) Hermanto Dardak, yang juga sekaligus sebagai Ketua Umum Persatuan Insinyur Indonesia (Pii) pada Forum Kajian Kebijakan Luar Negeri dengan tema "Strategis Tenaga Profesional Indonesia Menghadapi MEA" di Universitas Indonesia, Selasa (3/5).

Lebih lanjut dikatakannya bahwa banyak peluang yang dapat dimanfaatkan dari masuknya MEA ke Indonesia, seperti dari aliran bebas barang, aliran bebas sektor jasa, aliran bebas investasi, aliran modal lebih bebas, dan arus bebas tenaga kerja terampil. Ia juga menyatakan, MEA juga membuka kerjasama pembangunan infrastruktur sesuai standar ASEAN, maka dari itu seluruh produk keinsinyuran di Indonesia harus dapat dipertanggungjawabkan. Pertanggungjawaban dapat berupa suatu produk keinsinyuran yang harus memiliki register dari Pii.

Dardak mengakui, salah satu tantangan insinyur di Indonesia dalam menghadapi MEA

saat ini adalah rendahnya minat mahasiswa Indonesia dalam mengenyam pendidikan teknik, dimana calon insinyur Indonesia hanya 15%. Prosentase ini cenderung lebih rendah dibanding dengan Malaysia yang mencapai 24% dan Vietnam yang mencapai 25%.

Dalam menjawab tantangan tersebut, menurut Dardak perlu ditambahnya supply sarjana teknik dengan demand insinyur yang harus diperbesar. Artinya, tantangan insinyur harus dikembangkan baik dari segi investasi asing dan industri berbasis substitusi impor untuk memaksimalkan peran insinyur, dan penelitian serta pengembangan keinsinyuran harus menjadi sistem yang berkelanjutan.

"Sebagai tindak lanjut, perlu ada kesepakatan outcome untuk kemaslahatan masyarakat dan keinsinyuran nasional, serta untuk memperoleh manfaat yang maksimal. Proses alih ilmu dan teknologi perlu dirancang berdasarkan kebutuhan nasional termasuk kebutuhan di daerah,"

tutur Dardak.

Acara yang diselenggarakan oleh Kementerian Luar Negeri ini dimaksudkan sebagai sarana mendapatkan berbagai masukan yang konkrit dan aplikatif dari kalangan asosisasi, para profesional,

banyak peluang yang dapat dimanfaatkan dari masuknya MEA ke Indonesia, seperti dari aliran bebas barang, aliran bebas sektor jasa, aliran bebas investasi, aliran modal lebih bebas, dan arus bebas tenaga kerja terampil

akademisi, dan media. Kegiatan ini juga dihadiri instansi terkait perumusan kebijakan luar negeri Republik Indonesia dalam kerangka MEA. **INI/InfoBPIW**

Kementerian PUPR Bangun Lebih dari Seribu Kilometer Jalan Pararel Perbatasan di Papua

Dalam mendukung konektivitas antar wilayah, pada tahun 2016 ini, Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) membangun jalan baru sepanjang 420 km. Jalan yang sedang dibangun maupun tahap rencana pembangunan tersebut termasuk juga kawasan perbatasan. Khusus untuk program penanganan jalan perbatasan Papua, saat ini total panjang jalan paralel perbatasan mencapai 1.105,08 km. Sementara total panjang jalan terbuka/tembus sepanjang 800,58 km. Dijadwalkan jalan sepanjang 230,50 km (segmen 2) akan diselesaikan setelah Tahun 2019.

Demikian disampaikan Kepala Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW) Kementerian PUPR, Hermanto Dardak saat Pembekalan Kepemimpinan Pemerintahan Dalam Negeri Angkatan II bagi Kepala Daerah hasil Pilkada Tahun 2015, di Jakarta, Sabtu (28/5). Kegiatan yang diadakan Kementerian Dalam Negeri ini juga dihadiri Bupati dan Walikota dari 31 Provinsi se-Indonesia.

Selain itu Dardak menyatakan untuk mendukung konektivitas pada tahun ini dibangun jalan tol yang dibangun sepanjang 26 kilometer. Pembangunan jalan tol



Kepala BPIW, Hermanto Dardak saat memberikan paparan di depan 31 Kepala Daerah

Sumber: Dok BPIW

tersebut dengan dukungan APBN. "Kemudian untuk pembangunan dan peningkatan jembatan sepanjang 11.890 meter, fly over, underpass, perlintasan tak sebidang kereta api sepanjang 4.578 meter dan pengadaan lahan jalan bebas hambatan sepanjang 1.920 hektar," ungkap Dardak.

Terkait dengan pembiayaan pembangunan infrastruktur, Dardak mengakui bahwa beberapa seksi pembangunan jalan tol saat

ini sudah ada yang layak secara finansial. Namun di wilayah pertumbuhan seperti di Sumatera Utara, terdapat beberapa seksi pembangunan jalan tol yang membutuhkan kerjasama pemerintah dengan badan usaha atau public private partnership dengan menggunakan Viability Gap Fund (VGF). "Kami juga mengharapkan dukungan pendanaan APBN dan BUMN dalam mendukung percepatan pembangunan

infrastruktur di Indonesia,” tutur Dardak.

Dikatakannya juga bahwa mulai tahun ini telah dilakukan penyesuaian substansi dan mekanisme penyusunan rencana dan program, melalui pendekatan wilayah sehingga setiap kegiatan diorientasikan tidak hanya memberikan output, tetapi juga outcome dan impact pada wilayah atau kawasan tersebut.

Mengenai dukungan terhadap ketahanan air, kedaulatan pangan dan energi saat ini Kementerian PUPR sedang membangun beberapa infrastruktur seperti 22 bendungan dan 8 bendungan baru, pembangunan 75 ribu hektar irigasi, rawa, rehabilitasi 200 ribu hektar irigasi, tambak Operasi dan Pemeliharaan (OP) irigasi, tambak seluas 2,3 juta ha, pembangunan 106 km pengendali banjir, pembangunan 12 km pengamanan pantai dan pembangunan 321 embung.

Dalam mendukung peningkatan kualitas hidup menurut Dardak saat ini Kementerian PUPR berupaya membangun beberapa infrastruktur seperti Sistem Penyediaan Air Minum (SPAM) Regional 1.850 lt/dtk, SPAM IKK 2.545 lt/dtk, SPAM Berbasis Masyarakat 1.480 lt/dtk, penanganan 2.086 hektar

Kawasan Tematik, pembangunan Rumah Susun 15.000 unit, pembangunan Rumah Khusus 6.350 unit, peningkatan kualitas rumah swadaya sebanyak 95.000 unit dan bantuan PSU untuk Perumahan Umum 42.000 unit.

Sedangkan pada tahun 2015 yang lalu, menurut Dardak, program yang dilakukan Kementerian PUPR dalam mendukung konektivitas yakni pembangunan jalan nasional baru sepanjang 405 km jalan baru.

Dalam mendukung konektivitas antar wilayah, pada tahun 2016 ini, Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) membangun jalan baru sepanjang 420 km.

kawasan kumuh perkotaan, dan penanganan Tempat Pembuangan Akhir (TPA) Regional di 2 kab/kota (109.400 KK).

Selain itu juga penanganan Instalasi Pengolahan Air Limbah (IPAL) Regional di 2 kab/kota (2.000 KK), revitalisasi 83

31 Kepala Daerah Saat Menjadi Peserta Pembekalan Kepemimpinan Pemerintahan Dalam Negeri Angkatan II

Sumber: Dok BPIW



Pengembangan Infrastruktur Berbasis Pengembangan Wilayah Dongkrak Pertumbuhan Ekonomi



Sumber: Dok BPIW

Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) fokus pada pembangunan infrastruktur berbasis pengembangan wilayah, terutama di kawasan-kawasan strategis sebagai pusat pertumbuhan. Hal tersebut dilakukan untuk mendongkrak pertumbuhan ekonomi. Demikian disampaikan Kepala Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW), Hermanto Dardak pada talkshow Metro Plus Siang dengan tema "Pembangunan Infrastruktur PUPR Dorong Pertumbuhan Ekonomi", di Jakarta, Jumat (13/5).

Dardak mencontohkan salah satu kawasan pusat pertumbuhan yaitu pada WPS Medan - Tebing Tinggi - Dumai - Pekanbaru. Didalam WPS tersebut, kawasan Kuala Tanjung akan menjadi pintu barat Indonesia melalui Hub (pelabuhan internasional). Sedangkan Sei Mangke telah disepakati menjadi hilirisasi produk sawit. Artinya, akses jalan akan difokuskan untuk mendukung wilayah hilirisasi produk sawit tersebut. Sebagai dukungan konektivitas, Kementerian PUPR juga berkoordinasi dengan Kementerian Perhubungan dalam

pembangunan jalur kereta api.

Terkait dengan dukungan Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN), Dardak menjelaskan bahwa saat ini dalam

Dalam mendukung Kawasan Industri, Dardak menjelaskan bahwa saat ini di Pulau Jawa, seperti Jakarta, Cirebon dan Semarang, Kementerian PUPR sudah membangun tulang punggungnya berupa jalan tol.

pengembangan kawasan pariwisata Danau Toba, Kementerian PUPR merencanakan akan membangun 'The New Bali'. "Kami akan mendukung akses menuju Danau Toba berupa jalan tol dan jalur kereta api yang berkoordinasi dengan Kementerian

Perhubungan. Hal tersebut akan menjadi tulang punggung pusat pertumbuhan Danau Toba sehingga bisa lebih kompetitif," ujar Dardak.

Dalam mendukung Kawasan Industri, Dardak menjelaskan bahwa saat ini di Pulau Jawa, seperti Jakarta, Cirebon dan Semarang, Kementerian PUPR sudah membangun tulang punggungnya berupa jalan tol. Hal tersebut dapat mendukung alur distribusi Kawasan Industri di sepanjang utara.

"Kita harus koordinasikan apa yang akan dibangun oleh masing-masing instansi terkait dalam Kawasan Industri. Kita koordinasikan dengan Pemerintah Provinsi dan Pemerintah Kabupaten. Misalkan, di Cikarang terdapat Cikarang Dry Port,

Kementerian PUPR telah memberikan akses untuk ke jalan tol, kemudian Pemerintah Provinsi dan Pemerintah Kabupaten memberikan jalan akses di dalamnya. Kemudian, melalui Kanal Cikarang - Bekasi - Laut atau CBL akan dimanfaatkan untuk konektivitas peti kemas langsung menuju Tanjung Priok," terang Dardak.

Mengenai program pembangunan di wilayah perbatasan dan tertinggal, Dardak menuturkan bahwa Kementerian PUPR saat ini membangun wilayah perbatasan melalui wilayah pertumbuhan. Seperti contoh, di Kalimantan saat ini sudah dibangun lebih dari 1000 km jalan dari Temajak menuju Aruk sampai ke Sebat dari total keseluruhan panjang jalan 2000 km. "Untuk Papua, saat ini Kementerian PUPR sedang fokus pada 4 wilayah pertumbuhan di perbatasan yaitu Jayapura - Merauke yang melewati pegunungan tengah dengan mendukung MIFEE sebagai wilayah pertumbuhannya," ungkapnya. **ADN/InfoBPIW**

BPIW Menuju Instansi yang Berstatus Wilayah Bebas dari Korupsi dan Wilayah Birokrasi Bersih dan Melayani



Netti Walemna membahas unit kerja yang diusulkan menjadi Unit Pembangunan Zona Integritas menuju WBK dan WBBM

Sumber: Dok BPIW

Sebagai salah satu langkah menuju terwujudnya Reformasi Birokrasi (RB), Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) khususnya Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW) melakukan Pembangunan Zona Integritas menuju status sebagai Wilayah Bebas dari Korupsi (WBK) dan Wilayah Birokrasi Bersih dan Melayani (WBBM) dalam hal pencegahan korupsi dan peningkatan kualitas pelayanan publik.

Demikian disampaikan Sekretaris Inspektorat Jenderal Kementerian PUPR, Netti Malemna, saat rapat pembahasan unit kerja yang diusulkan menjadi Unit Pembangunan Zona Integritas Menuju WBK dan WBBM di Lingkungan BPIW yang dihadiri oleh Sekretaris BPIW dan jajaran Eselon III BPIW, Jumat. (27/5)

Lebih lanjut Netti menjelaskan untuk menuju WBK dan WBBM tersebut ada beberapa langkah-langkah pembangunan Zona Integritas yang harus dilakukan oleh BPIW. Langkah-langkah tersebut adalah menetapkan unit kerja yang akan dijadikan Zona Integritas menuju WBK dan WBBM. Selain itu menetapkan rencana kerja Reformasi Birokrasi untuk unit kerja Zona Integritas, pelaksanaan rencana kerja, dan mengukur indikator pengungkit dan indikator hasil yang dicapai. Setelah itu, melakukan monitoring dan evaluasi atas indikator hasil

dan pengungkit yang dicapai. Selanjutnya, mengajukan usulan untuk dievaluasi oleh Kementerian Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi (PANRB).

“Terdapat enam area perubahan Zona Integritas yaitu tatalaksana, sumber daya manusia aparatur, pengawasan, akuntabilitas, pelayanan publik, dan *mindset* dan *cultural set* aparatur,” tutur Netti.

Terdapat enam area perubahan Zona Integritas yaitu tata laksana, sumber daya manusia aparatur, pengawasan, akuntabilitas, pelayanan publik, dan *mindset* dan *cultural set* aparatur.

Kepala Bagian Ortala Sekretariat BPIW, Etty Winarni menambahkan berdasarkan keputusan Kepala BPIW, saat ini yang terpilih menjadi unit pembangunan Zona Integritas menuju WBK dan WBBM ini adalah Pusat Perencanaan Infrastruktur PUPR (Pusat I) dan Pusat Pemrograman Dan Evaluasi Keterpaduan Infrastruktur PUPR (Pusat II). Hal tersebut berdasarkan pertimbangan

bahwa kedua pusat tersebut tugasnya adalah merencanakan, memprogramkan, mensinkronkan pembangunan infrastruktur PUPR. Netti menyarankan untuk langkah selanjutnya adalah pembentukan tim yang bertugas untuk mengevaluasi apa saja kebutuhan organisasi BPIW untuk menuju WBK dan WBBM.

Sebelumnya, Sekretaris BPIW, Dadang Rukmana menyampaikan bahwa Pusat I dan Pusat II tersebut merupakan *frontline* dari sisi fungsi BPIW. Oleh karena itu BPIW ingin mendorong *frontline* inilah yang menjadi motor Zona Integritas menuju WBK/WBBM. Dadang juga mengatakan bahwa saat ini sudah banyak perubahan yang terjadi di BPIW. “Terpenting adalah bukan hasil akhirnya, namun proses dari perubahan itu sendiri,” tutur Dadang.

Untuk *timeline* yang harus dilakukan oleh BPIW yakni pada bulan Juni, unit kerja yang diusulkan sudah mulai melengkapi dokumen yang dibutuhkan didampingi oleh tim. Kemudian Bulan Juli akan diadakan penilaian tim internal. Sedangkan, Bulan Juli hingga Agustus sudah disampaikan kepada tim penilai nasional. Diharapkan dari Bulan Agustus hingga sebelum minggu ke- 3 Desember, sudah ada penetapan. **INI/InfoBPIW**

Kementerian PUPR Bangun Infrastruktur Jalan di Kabupaten Morotai

Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) membangun infrastruktur jalan di Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) Morotai Provinsi Maluku Utara. Hal ini sebagai perwujudan dari dukungan Kementerian PUPR terhadap kawasan tersebut. "Dukungan PUPR dalam pengembangan KEK Morotai adalah pembangunan jalan utama, yaitu akses dari lokasi KEK ke pelabuhan, bandara dan sumber bahan baku. Selain itu juga akan dibangun instalasi pengolahan air bersih," ujar Kepala Bagian Anggaran dan Umum Pusat Perencanaan Infrastruktur BPIW Kementerian PUPR, sekaligus penanggung jawab WPS 29 (Ternate-Sofifi-Dauuba), Hari Suharto Diyaksa, saat melakukan peninjauan langsung ke Morotai, Kamis (26/5). Tinjauan yang dilakukan perwakilan BPIW ini untuk mengetahui kebutuhan dukungan infrastruktur PUPR di Kabupaten tersebut.

Dikatakannya dibentuknya KEK Morotai merupakan salah satu fasilitasi pemerintah dalam upaya mempercepat pengembangan pusat pertumbuhan daerah di Maluku Utara. Diharapkan KEK dapat menjadi modal sebagai terobosan pengembangan kawasan untuk pertumbuhan ekonomi, serta menciptakan lapangan pekerjaan. Sektor bisnis yang menjadi fokus KEK Morotai adalah industri pengolahan ikan, manufaktur, logistik,

dan pariwisata.

Menurut Hari, selain ditetapkan menjadi KEK, Morotai juga ditetapkan menjadi salah satu dari 10 Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN) prioritas. Hal tersebut didukung dengan dibukanya rute penerbangan

Morotai merupakan salah satu wilayah terdepan Indonesia yang sangat strategis, karena berhadapan langsung dengan jalur perdagangan internasional dan alur laut utama menuju Australia dan New Zealand.

langsung ke Morotai bulan April 2016 lalu. "Saat ini akses menuju Morotai sudah lebih mudah. Pemerintah daerah harus siap untuk menerima banyak tamu dari luar daerah maupun dari manca negara," tutur Hari.

Morotai merupakan salah satu wilayah terdepan Indonesia yang sangat strategis,

karena berhadapan langsung dengan jalur perdagangan internasional dan alur laut utama menuju Australia dan New Zealand. Dengan kondisi tersebut, Morotai berpeluang besar menjadi pintu gerbang dan pusat logistik serta menjadi sentra kegiatan perdagangan global dan sentra ekonomi baru di Indonesia Bagian Timur. Dalam Wilayah Pengembangan Strategis (WPS) yang diusung oleh Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR), Morotai masuk dalam WPS 29 yaitu WPS Ternate-Sofifi-Daruba.

Kepala Bidang Sosial Budaya, Badan Perencanaan Daerah (Bappeda) Kabupaten Morotai, Ikkal Assagofmenambahkan bahwa beberapa permasalahan yang dihadapi diantaranya organisasi yang belum stabil dan sumber daya manusia yang terbatas.

Terlepas dari permasalahan tersebut, menurut Ikkal, Morotai merupakan wilayah yang sangat potensial dalam segi pariwisata, karena terdapat puluhan obyek wisata yang siap dikembangkan. Selain itu, di kawasan tersebut terdapat puluhan pulau yang tidak berpenghuni untuk dijadikan resort dan lokasi wisata yang menyajikan panorama bahari yang indah. **(Adn /InfoBPIW).**



Tim BPIW meninjau infrastruktur di kawasan pariwisata Morotai

Sumber: Dok. BPIW

Kapasitas Meningkatkan, Jalan Tol Siap Digunakan Saat Mudik Lebaran



Pelepasan Tim Ekspedisi RRI oleh Kepala BPIW, Hermanto Dardak

Sumber: Dok. BPIW

Pemudik Lebaran Idul Fitri pada tahun ini dipastikan akan mendapatkan kenyamanan saat melalui beberapa jalan, terutama jalan tol, karena terjadi peningkatan kapasitas yang cukup signifikan, sehingga siap untuk digunakan. Hal ini terjadi, karena Kementerian PUPR telah melakukan perbaikan dan pembangunan infrastruktur jalan tol tersebut, jauh sebelum musim mudik lebaran tiba.

Demikian disampaikan Kepala Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW), Kementerian PUPR Hermanto Dardak saat berbicara pada acara pelepasan tim ekspedisi arus mudik/ balik lebaran RRI di Halaman Depan LPP RII, Jakarta, Kamis (19/5).

Lebih lanjut Dardak menjelaskan kondisi jalan dan pendukung lainnya yang semakin baik ini terutama jalan tol yang ada di bagian Utara dan Selatan Pulau Jawa, sebagian Provinsi Banten, Jawa Tengah dan Jawa Timur. "Infrastruktur jalan akan lebih baik dari tahun lalu, maka akan meningkatkan kualitas lebaran tahun ini, dan kami berharap masyarakat akan mudik dengan menyenangkan dan menambah produktivitas untuk menjalankan hari-hari setelah lebaran," tutur Dardak.

Dardak juga menyampaikan apresiasi setinggi-tingginya untuk Tim Ekspedisi RRI, karena sebagai ujung tombak informasi

masyarakat selama mudik lebaran nanti. "Jika ada hal-hal dibutuhkan dari segi informasi infrastruktur di lokasi yang dikunjungi terkait jalan PUPR, kami bisa dihubungi. Kami juga sudah sediakan peta yang dilengkapi alamat PUPR yang dapat dihubungi selama

Pemudik Lebaran Idul Fitri pada tahun ini dipastikan akan mendapatkan kenyamanan saat melalui beberapa jalan, terutama jalan tol, karena terjadi peningkatan kapasitas yang cukup signifikan, sehingga siap untuk digunakan.

peliputan," ujar Dardak.

Plt. Dirut LPP RRI Rohanuddin menyampaikan bahwa Tim Ekspedisi Liputan Lebaran 2016 RRI ini akan meliputi lintasan arus mudik jalur Jawa-Lintas Utara. Nantinya, akan ada dua tim ekspedisi yang akan mendokumentasikan jalan alternatif, kondisi jalan, jembatan dan termasuk infrastruktur penerangan yang dilalui pada arus mudik dan arus balik lebaran. Selain itu tim ini juga mendata kesiapan fasilitas umum, meliputi

tempat istirahat, toilet umum, POM bensin, bengkel, rumah sakit, dan fasilitas penunjang lainnya.

Mabes Polri melalui Kabiro Penerangan Masyarakat, Brigjen Pol. Agus Rianto juga memberikan apresiasi kepada LPP RRI yang mengadakan peliputan ekspedisi lebaran tahun 2016. Agus memastikan Mabes Polri siap bekerjasama dan memberikan informasi kepada Tim dari RRI tersebut. "Kami persilakan bagi tim peliputan untuk bekerjasama dan menanyakan informasi mengenai lalu lintas, keamanan, persiapan arus mudik, dan arus balik ke Polres maupun Polsek setempat. Kami siap membantu," ucap Agus.

Tim ekspedisi jalur lintas utara dan jalur lintas selatan dilepas dan berangkat bersama-sama dan start dari halaman depan RRI dan dilepas Plt. Dirut LPP RRI Rohanuddin. Turut melepas tim tersebut, Kabiro Penerangan Umum Mabes Polri, Brigjen Pol. Agus Rianto, Direktur Angkutan Lalu Lintas Ditjen Perhubungan Darat Kemenhub, Eddy Gunawan dan Kepala BPIW Kementerian PUPR, Hermanto Dardak. Tim ekspedisi nantinya akan melalui wilayah Brebes, Tegal, Pemalang, Pekalongan dan kembali ke arah Tegal, Slawi, Bumi Ayu, Ajibarang dan Purwokerto. **INI/InfoBPIW**

Kementerian PUPR Dukung Sektor Transportasi Terkait Konektivitas Antar Daerah dan Pulau

Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) mendukung sektor transportasi terutama terhadap peningkatan konektivitas antar daerah dan pulau melalui jalur laut. Konektivitas ini sangat diperlukan untuk meningkatkan daya saing Indonesia dengan negara lain. Apalagi saat ini merupakan era kompetisi setelah diberlakukannya Masyarakat Ekonomi ASEAN (MEA).

Demikian disampaikan Sekretaris Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW) Kementerian PUPR, Dadang Rukmana saat mewakili Kepala BPIW, Hermanto Dardak, ketika menjadi salah satu narasumber pada Rapat Koordinasi Teknis (Rakornis) Peraturan Perundang-undangan Bidang Transportasi yang diadakan Biro Hukum Kementerian Perhubungan, di Surabaya, mulai 25 hingga 27 Mei.

Acara yang dibuka Sekretaris Jenderal Kementerian Perhubungan Sugihardjo tersebut mengusung tema "Penguatan Regulasi Transportasi Dalam Rangka Pembangunan Dalam Bidang Infrastruktur, Peningkatan Keselamatan Dan Pelayanan Prima Untuk Mendukung Konektivitas dan Daya Saing Nasional, Regional, dan Global".

Dalam paparannya Dadang menjelaskan konektivitas menjadi salah satu tantangan pada pengembangan infrastruktur saat ini. Tantangan lain yang perlu dihadapi adalah disparitas atau ketimpangan pembangunan terutama antara kawasan Indonesia barat dengan Indonesia timur. Untuk mengatasi hal itu menurut Dadang Kementerian PUPR

memprioritas pembangunan infrastruktur terutama kawasan timur Indonesia.

Tantangan berikutnya adalah tingginya tingkat urbanisasi. Menurut Dadang, dalam 40 tahun terakhir, penduduk yang hidup di kawasan perkotaan naik enam kali lipat. Hal ini menyebabkan kondisi infrastruktur yang tidak sebanding dengan pertumbuhan penduduk. Untuk mengatasi tingginya

Tantangan lain yang perlu dihadapi adalah disparitas atau ketimpangan pembangunan terutama antara kawasan Indonesia barat dengan Indonesia timur.

urbanisasi, pembangunan infrastruktur perlu dikembangkan. Tidak hanya itu, menurut Dadang perlu didukung juga peningkatan sumber daya untuk mencapai ketahanan air serta kedaulatan pangan dan energi.

Untuk menjawab beberapa tantangan tersebut, Kementerian PUPR mengembangkan pembangunan infrastruktur berbasis pengembangan wilayah. Dadang mengatakan konsep pengembangan wilayah ini mendukung beberapa program seperti Kawasan

Strategis Pariwisata Nasional (KSPN) dan Kawasan Industri, serta pengembangan tol laut. "Dengan pengembangan wilayah tersebut, diharapkan investasi infrastruktur kita lebih efisien dan efektif, sehingga dapat meningkatkan perekonomian masyarakat. Apalagi kita punya sasaran *output* seperti membangun 1000 kilometer jalan tol, 65 waduk dan berbagai sasaran lainnya," ungkapnya.

Untuk mewujudkannya, Dadang menyatakan melalui konsep pembangunan infrastruktur berbasis pengembangan wilayah. Dijelaskannya pembangunan infrastruktur berbasis pengembangan wilayah artinya membangun infrastruktur pada wilayah-wilayah strategis, atau menghubungkan wilayah-wilayah strategis. Pengelompokan wilayah tersebut dilakukan dengan melihat lima hal. Pertama, rencana tata ruang. Kedua, kebijakan sektor yang sudah efektif berlaku. Ketiga, Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional (RPJMN). Keempat, kecenderungan investasi riil yang ada di masyarakat. Kemudian yang kelima, direktif baru dari Presiden.

Selain Dadang, narasumber yang hadir pada kegiatan tersebut yakni Staf Ahli Bidang Hukum dan Reformasi Birokrasi Perhubungan Kementerian Perhubungan, Umar Aris, dan Direktur Jenderal Peraturan Perundang-undangan, Kementerian Hukum dan HAM, Widodo Ekatjahjana. **Vina/Hen/infobpiw**



Dadang Rukmana menjelaskan dukungan Kementerian PUPR terhadap sektor transportasi

Sumber: Dok. BPIW

BPIW Lakukan Penajaman Rencana Aksi Manajemen Perubahan Reformasi Birokrasi



Kepala BPIW Memimpin Rapat Reformasi Birokrasi

Sumber: Dok. BPIW

Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) terus berupaya mewujudkan tujuan Reformasi Birokrasi yang bersih dan akuntabel, efektif dan efisien, serta memiliki layanan publik yang berkualitas. Untuk mewujudkan hal tersebut, dilakukan inovasi salah satunya pembentukan agen perubahan di tingkat Eselon I yang diharapkan dapat mendorong perubahan pola pikir yang mendasar. Untuk itu, BPIW melakukan rapat penajaman rencana aksi manajemen perubahan reformasi birokrasi Kementerian PUPR tahun 2016-2019, Selasa (3/5).

Kepala BPIW, Hermanto Dardak menyatakan terdapat tiga faktor penting untuk mewujudkan reformasi birokrasi yang baik, yaitu membangun birokrasi, membangun Sumber Daya Manusia (SDM) serta membangun tata laksana, sehingga akan mendorong terwujudnya kesejahteraan rakyat.

Lebih lanjut Hermanto menyampaikan bahwa reformasi yang dilakukan oleh Kementerian PUPR bisa dilihat dari pembagian peran yang dilakukan saat ini. "Untuk planning saat ini difokuskan ke BPIW, kemudian

untuk organizing dilakukan oleh Sekretariat Jenderal, Implementing dilakukan oleh masing-masing Direktorat Jenderal, dan controlling dijalankan oleh Inspektorat Jenderal," tutur Dardak.

Tujuan Reformasi yang dilakukan di lingkungan BPIW sendiri untuk meningkatkan efisiensi, efektifitas, profesionalitas, integritas dan akuntabilitas BPIW, mewujudkan revolusi mental serta mewujudkan birokrasi BPIW

Tujuan Reformasi yang dilakukan di lingkungan BPIW sendiri untuk meningkatkan efisiensi, efektifitas, profesionalitas, integritas dan akuntabilitas BPIW, mewujudkan revolusi mental serta mewujudkan birokrasi BPIW. Hal ini sebagai wujud nyata perubahan organisasi sehingga dapat mendukung pencapaian tujuan dan sasaran Kementerian PUPR.

Terkait hal itu, Sekretaris BPIW, Dadang

Rukmana menjelaskan terdapat tiga sasaran dalam reformasi birokrasi yang dilakukan oleh BPIW di tahun 2015-2019 yaitu birokrasi yang bersih dan akuntabel, birokrasi sebagai organisasi yang efektif dan efisien, serta pelayanan publik dalam hal keterpaduan perencanaan dan pemrograman infrastruktur wilayah bidang PUPR yang berkualitas.

"Perubahan birokrasi dilakukan secara bertahap, mulai dari kondisi yang ada saat ini kemudian diubah menjadi kondisi yang lebih baik di masa datang," tambah Dadang.

Rapat yang dilaksanakan di ruang rapat lantai 2, gedung BPIW ini juga dihadiri oleh Pejabat Eselon II dan III di lingkungan Kementerian PUPR diantaranya Kepala Pusat Pemrograman dan Evaluasi BPIW, Haris Batubara, Sekretaris Inspektorat Jenderal, Netti Malemna, Kepala Pusat Penilaian Kompetensi dan Pemantauan Kinerja BPSDM, Chitra Mardi R, Kepala Biro Kepegawaian, Luthfiel Annam, dan staf Ahli Menteri bidang Hubungan antar lembaga, Mirna Amin. **Adn/InfoBPIW**

Pembebasan Lahan Tantangan Terbesar Percepatan Pembangunan Infrastruktur



Sumber: Dok. BPIW

Kepala Badan Pengembangan Infrastruktur Wiayah (BPIW) Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR), Hermanto Dardak mengatakan masalah pembebasan lahan merupakan tantangan yang dihadapi dalam percepatan pembangunan infrastruktur yang tengah dilakukan pemerintah saat ini. Hal itu disampaikan Dardak dalam Talkshow Money Report yang mengambil tema "Infrastruktur di Era Jokowi" di Beritasatu News, Jakarta (17/5).

Untuk mengatasi tantangan tersebut menurut Dardak pemerintah akan membentuk Badan Layanan Umum (BLU) yang khusus mengurus pembebasan lahan prioritas nasional. Dengan terbentuknya BLU ini maka persoalan pembebasan lahan tidak lagi mengubah target waktu pembangunan infrastruktur. "Tantangan akan selalu ada dalam pembangunan proyek infrastruktur, kedepan kami akan terus melakukan upaya khusus untuk segera mewujudkan percepatan pembangunan infrastruktur terutama dalam hal pembebasan lahan," ujar Dardak.

Kemudian mengenai pembebasan lahan, selama ini pun sudah berjalan sesuai ketentuan perundang-undangan yang sudah ada. "Fase pertama yang dilakukan adalah

menetapkan tanah yang akan dibebaskan. Fase kedua, melakukan koordinasi dengan Gubernur dalam penetapan lokasi, lalu koordinasi dengan Badan Pertanahan nasional" tutur Dardak.

Terkait dengan pembiayaan pembangunan infrastruktur, Dardak mengakui bahwa

masalah pembebasan lahan merupakan tantangan yang dihadapi dalam percepatan pembangunan infrastruktur yang tengah dilakukan pemerintah saat ini.

beberapa seksi pembangunan jalan tol di Pulau Jawa saat ini sudah ada yang layak secara finansial. Akan tetapi di wilayah pertumbuhan seperti di Sumatera Utara, terdapat beberapa seksi pembangunan jalan tol yang membutuhkan kerjasama pemerintah dengan badan usaha atau public private partnership dengan menggunakan

Viability Gap Fund (VGF).

Saat ditanya mengenai pembangunan infrastruktur terkait persiapan menuju industrialisasi dan menghadapi Masyarakat Ekonomi ASEAN (MEA) Dardak menjelaskan mulai dari tahun 1975, Kementerian PUPR sudah melakukan modernisasi jaringan jalan. Kemudian tahun 1978, Tol Jagorawi sebagai jalan ekspres pertama, mulai dibuka. Sampai sekarang Indonesia mempunyai 900 km jalan tol. Pada tahun 2015-2019 target pembangunan jalan sepanjang 1.000 km jalan. Saat ini sebagian pembangunan jalan tersebut sudah terealisasi.

"Tentu saja dengan pembangunan konektivitas ini akan memberikan perbedaan yang signifikan. Pembangunan ini akan difokuskan di wilayah pertumbuhan yang meng-interkoneksi antara kawasan industri, kawasan perkotaan dan aksesnya ke pelabuhan," tutur Dardak. **INI/infobpiw**



Atasi Kesenjangan Pembangunan, Kementerian PUPR Programkan Dukungan Infrastruktur Berbasis Pengembangan Wilayah

Kepala BPIW saat memaparkan program

Sumber: Dok BPIW

Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) memprogramkan dukungan infrastruktur guna mengatasi kesenjangan wilayah. Hal itu merupakan satu dari empat program utama untuk mendukung agenda Nawacita. Sementara tiga program lainnya adalah pertama, program dukungan konektivitas, kedua, program kedaulatan pangan, ketahanan air, dan kedaulatan energi. Ketiga, program peningkatan kualitas hidup. Dukungan pembangunan infrastruktur berbasis kewilayahan tersebut dituangkan dalam 35 Wilayah Pengembangan Strategis (WPS).

Demikian disampaikan Kepala Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW), Hermanto Dardak saat berbicara pada diskusi yang bertajuk "Pembangunan Infrastruktur Berdimensi Kewilayahan Untuk Atasi Kesenjangan Pembangunan Antar Daerah," yang diadakan Pusat Kajian Anggaran Sekretariat Jenderal DPR RI, Rabu (18/5).

Lebih lanjut Dardak mengatakan empat program dukungan tersebut sudah direncanakan dan akan dilaksanakan pada tahun 2017 mendatang. Hal itu menurutnya merupakan hasil dari pelaksanaan Pra Konsultasi Regional (Pra Konreg) dan juga telah disampaikan pada pelaksanaan Konreg di Jakarta, Bulan April lalu.

"Pembangunan infrastruktur yang dilakukan sebagai pelaksanaan amanah dari Nawacita. Saya rasa yang pertama kita lakukan adalah pengembangan wilayah untuk mengatasi disparitas atau kesenjangan," ujar Dardak. Pengembangan infrastruktur di 35 WPS tersebar di seluruh Indonesia, dan

menyentuh langsung kawasan perbatasan dan daerah terluar, serta kawasan Indonesia bagian timur.

"Dengan koordinasi, sinkronisasi serta bersinergi dengan pihak terkait, kita perlu memacu pembangunan infrastruktur di daerah tertinggal yang ada di Nusa Tenggara Timur, Maluku, dan Papua. Selain itu juga kawasan yang berbatasan dengan negara lain juga menjadi prioritas kita seperti kawasan di Kalimantan Barat, NTT, dan Papua. pembangunan infrastruktur di daerah-daerah tersebut untuk mengentaskan kesenjangan pembangunan, sehingga pembangunan merata di seluruh daerah," ungkap Dardak.

Selain itu, dengan meningkatkan pembangunan infrastruktur berbasis wilayah menurut Dardak maka akan menciptakan daya saing dengan negara lain, mengingat saat ini merupakan era pasar bebas Asia Tenggara. "Saat ini era kompetisi dengan telah diberlakukannya Masyarakat Ekonomi ASEAN atau MEA. Dengan era MEA ini seluruh barang dari negara Asia Tenggara bebas masuk Indonesia. Terkait hal ini dari sisi jasa konstruksi, kita harus menyiapkan tenaga insinyur yang trampil sehingga dapat bersaing dengan para ahli dari negara lain," ucapnya lagi.

Diskusi yang dibuka oleh Kepala Pusat

Kajian Anggaran Sekjen DPR RI, Dr.Asep Ahmad Saefulloh, S.E., M.Si ini juga menghadirkan narasumber lain, yakni M.Ali Berawi, M.En.Sc, Ph.D, dari Center for Sustainable Infrastructure Development, Fakultas Teknik Universitas Indonesia. Dalam paparannya Berawi menekankan bahwa dalam membangun infrastruktur perlu pemetaan yang menyeluruh dan juga skala prioritas, mengingat anggaran negara yang terbatas untuk membangun infrastruktur. Selain itu, menurutnya pembangunan

infrastruktur harus berkelanjutan sehingga dapat benar-benar dirasakan masyarakat.

Turut hadir dalam diskusi tersebut, Kepala Pusat Pengembangan Kawasan Strategis BPIW, Rezeki Peranginangindan Kepala Bidang Pengembangan Infrastruktur Antar Kawasan Strategis

BPIW, Benny Hermawan. Diskusi ini juga dihadiri peserta dari Analis APBN di Pusat Kajian Anggaran Badan Keahlian DPR RI, Analis APBN di Pusat Akuntabilitas Keuangan Negara Badan Keahlian DPR RI, Peneliti di Pusat Penelitian Badan Keahlian DPR RI, Tenaga Ahli Alat Kelengkapan Dewan dan Fraksi, serta Pejabat dan Staf di Lingkungan Pusat Kajian Anggaran Badan Keahlian DPR RI. **Hen/infobpiw**

Terkait masalah deregulasi, Salah satu yang sedang diupayakan yaitu mempercepat jangka waktu proses pemberian izin mendirikan bangunan

Kementerian PUPR Dukung Peningkatan Daya Saing Provinsi Banten Melalui Pembangunan Infrastruktur



Sekjen PUPR bersama Kepala BPIW menerima penghargaan

Sumber: Dok. BPIW

Untuk meningkatkan daya saing, Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) mendukung Provinsi Banten melalui pembangunan infrastruktur, salah satunya dengan membangun jalan tol. Dengan dibangunnya jalan tol tersebut, diharapkan dapat terwujudnya konektivitas antar wilayah.

Hal ini disampaikan Sekretaris Jenderal Kementerian PUPR, Taufik Widjoyono saat berbicara pada Seminar Nasional Konstruksi Provinsi Banten di Karawaci, Tangerang, Kamis (12/5). Seminar tersebut mengangkat tema "Potensi Nilai Tambah Pembangunan Infrastruktur di Provinsi Banten dalam Lingkup Konektivitas Nasional".

Lebih lanjut Taufik mengatakan Banten memiliki posisi yang strategis, karena dekat dengan Provinsi Jawa Barat dan DKI Jakarta. Selain itu, banyak kawasan khusus yang ada di Provinsi Banten, seperti Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) Tanjung Lesung, Kota Baru Maja, Industri Krakatau Steel. Banten juga memiliki beberapa wisatapeninggalan sejarah yang bisa menjadi daya tarik bagi wisatawan dan juga potensi sektor agronomi.

Namun menurut Taufik semua itu tidak akan terwujud jika tidak didukung oleh tiga hal, pertama, satu wilayah tidak akan dapat merealisasikan potensinya kalau tidak mempunyai infrastruktur yang memadai. Kedua deregulasi, yang dibangun oleh

pemerintah hanya 10% yang bisa didanai dengan APBN, selebihnya anggarandari pihak swasta. "Terkait masalah deregulasi ini, Salah satu yang sedang diupayakan yaitu mempercepat jangka waktu proses pemberian izin mendirikan bangunan," ujar Taufik. Ketiga, dukungan dari Sumber Daya Manusia (SDM) secara keseluruhan termasuk didalamnya dukungan SDM dari jajaran

mulai digarap jalur tersebut," tutur Dardak.

Pengembangan kawasan Tanjung Lesung ini menurut Dardak, Kementerian PUPR telah bekerja sama dengan World Bank terkait masalah pendanaan. Selain itu pelaku usaha kecil menengah juga akan diberikan pelatihan-pelatihan agar produknya bisa bersaing. "Tak hanya menciptakan kawasan wisata kelas dunia, tapi juga mengembangkan pelaku usaha kecilnya juga diperhatikan," tambah Dardak.

Tidak hanya itu, menurut Dardak pemerintah juga sedang mempersiapkan pembangunan Kota Baru Maja. Saat ini ribuan hektar lahan sudah disiapkan untuk pengembangan kota baru tersebut. Nantinya juga direncanakan pembangunan akses jalan dari Kota Tangerang Selatan Menuju Kota Baru Maja. Dengan pembangunan akses jalan ini akan meningkatkan pendapatan asli daerah. "Kawasan Maja merupakan daerah yang jadi skala prioritas yang akan dikembangkan. Harapannya, dua atau tiga tahun ke depan sudah bisa terwujud," imbuh Dardak.

Turut hadir dalam acara tersebut Direktur Jenderal Bina Konstruksi Kementerian PUPR, Yusid Toyib, Guru Besar Teknik Sipil UGM, Danang Parikesit, Guru Besar Teknik Sipil UGM, Ahmad Munawar, Kepala BPMPT Provinsi Jawa Barat, Dadang Mohamad Ma'soem, serta Wakil Rektor UMY, Sri Atmaja P. Rosyidi. **(ADN/InfoBPIW)**

Pemerintah juga mempersiapkan pembangunan Kota Baru Maja. Saat ini ribuan hektar lahan sudah disiapkan untuk pengembangan kota baru tersebut. Nantinya juga direncanakan pembangunan akses jalan Tangerang Selatan

Pemerintah Provinsi, pelaku investasi dan masyarakat umum.

Saat menjadi salah satu pembicara, Kepala Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW), Kementerian PUPR, Hermanto Dardak menyampaikan bahwa pada tahun ini mulai dilakukan perbaikan infrastruktur di kawasan wisata Tanjung Lesung. "Untuk mendukung hal tersebut, dari segi infrastruktur, kita perbaiki aksesnya. Insya Allah tahun ini sudah

Dukung Infrastruktur Transportasi Berkeselamatan, Kementerian PUPR Kembangkan Anjungan Cerdas

Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) mendukung penuh transportasi berkeselamatan. Salah satu bentuk dukungannya adalah pengembangan program Anjungan Cerdas. Program tersebut merupakan bagian dari konsep smart development planning. Saat ini Kementerian PUPR sedang mengembangkan dua lokasi Anjungan Cerdas yaitu Anjungan Cerdas Bendungan Tugu di Jawa Timur dan Anjungan Cerdas di Jembrana Bali.

Demikian disampaikan Kepala Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW), Hermanto Dardak saat menjadi salah satu pembicara pada Sarasehan "Membangun Infrastruktur Transportasi yang Berkeselamatan" dan launching "Pameran Infrastruktur dan Transportasi Indonesia 2016" di Jakarta, Rabu (11/5).

Lebih lanjut Dardak menjelaskan Anjungan Cerdas merupakan fasilitas untuk istirahat di tepi jalan raya, didirikan oleh pemerintah kota atau desa yang berfungsi sebagai area istirahat, penyebarluasan informasi, penghubung antarwilayah, dan inkubator bisnis. Anjungan Cerdas ini merupakan sebuah konsep yang diadopsi dari konsep Michino-Eki di Jepang.

Terkait konsep smart transportation, Dardak menyatakan saat ini sedang diterapkan sekaligus dikembangkan konsep Intelligent Transportation System (ITS). Sistem tersebut bertujuan untuk memperlancar aliran barang dan jasa, meningkatkan keselamatan lalu lintas, mengurangi dampak terhadap lingkungan, dan menjadi kesempatan komersial yang besar.

"Terdapat beberapa kriteria smart transportation yang dapat diterapkan, pertama, smart card yang berfungsi sebagai multi payment card, dan sudah diterapkan. Smart card dapat digunakan untuk Gardu

Tol Otomatis atau GTO, commuter line, dan TransJakarta. Kriteria kedua, Transit Oriented Development. Smart transportation dapat dikatakan smart jika dapat memudahkan penggunaannya dalam berganti kendaraan umum sampai dengan tempat tujuan," ungkap Dardak.

Kriteria smart transportation yang lain adalah Integrated Information System yaitu integrasi informasi keadaan ruas jalan, GPS dengan traffic info, dan pusat pengendali lalu lintas nasional.

Terkait dukungan infrastruktur transportasi pada Kawasan Industri di Cikarang, saat ini menurut Dardak, sudah dibuat kesepakatan dengan pihak Jababeka, selaku developer kawasan industri di kawasan tersebut. Sedangkan untuk mendukung jalur logistik kawasan industri akan dibangun Dry Port di kota tersebut, dimana akan dilengkapi dengan jalan tol. Selain itu Kementerian PUPR juga akan membangun akses menuju Tanjung Priuk melalui jalan tol lingkaran luar. "Kementerian PUPR bersinergi dengan Kementerian Perhubungan dalam pembangunan akses jalan Cikarang – Bekasi – Laut atau CBL. Jadi nantinya, petikemas dapat dibawa dari Cikarang langsung menuju Marunda. Dengan beberapa langkah langkah, diharapkan dapat meningkatkan daya saing dan daya dukung daerah di sekitarnya," tutup Dardak.

Saat membuka sarasehan tersebut, Staf Ahli Bidang Ekonomi dan Investasi Kementerian PUPR, Rido Matari mengatakan isu transportasi yang berkeselamatan, merupakan perhatian penting bagi

Kementerian PUPR. Sesuai dengan Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK) 2011-2035 oleh Kementerian Perhubungan, menurut Rido, Kementerian PUPR menjadi leading sector dalam pelaksanaan jalan berkeselamatan yang berfokus pada beberapa hal seperti badan jalan yang berkeselamatan, perencanaan dan pelaksanaan pekerjaan yang berkeselamatan, perencanaan dan pelaksanaan perlengkapan jalan, dan penerapan manajemen kecepatan. Selain itu, menyelenggarakan peningkatan

Terkait konsep *smart transportation*, Dardak menyatakan saat ini sedang diterapkan sekaligus dikembangkan konsep *Intelligent Transportation System (ITS)*.

standar kelaikan jalan yang berkeselamatan, lingkungan jalan yang berkeselamatan, serta kegiatan tepi jalan yang berkeselamatan.

Rido juga menyebutkan, pembangunan infrastruktur transportasi merupakan salah satu isu penting dalam pasar Masyarakat Ekonomi ASEAN (MEA). Rencana strategis kerjasama transportasi ASEAN untuk jangka waktu 10 tahun ke depan, sudah disepakati dalam ASEAN Transport Strategic Plan 2016-2025, tahun lalu. Kesepakatan ini menekankan pada peningkatan konektivitas, efisiensi, integrasi, keselamatan dan transportasi berkelanjutan. Gunanya untuk memperkuat daya saing di negara-negara ASEAN dan mendukung pertumbuhan serta pembangunan regional. **INI/InfoBPIW**



Hermanto Dardak Memberikan Paparan terkait Transportasi Berkeselamatan

Sumber: Dok. BPIW

Kepala BPIW Tinjau Sejumlah Infrastruktur di Jawa Timur

Kepala Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW), Hermanto Dardak melakukan sejumlah pembangunan infrastruktur di sekitar Kawasan Lingkar Wilis Jawa Timur, Sabtu (21/5). Beberapa pembangunan infrastruktur yang ditinjau yakni pembangunan Jembatan Nglonsor, Pantai Prigi, dan Jembatan Damas. Ketiga tempat tersebut berada di Kabupaten Trenggalek. Sebelumnya, Dardak beserta rombongan meninjau pembangunan Bendungan Tugu dan lahan yang dijadikan tempat pembangunan anjungan cerdas di sekitar bendungan tersebut.

Saat meninjau pembangunan Jembatan Nglonsor tersebut, pengerjaannya masih dalam pemindahan jembatan bailey untuk akses sementara. Menurut Kepala TU Pelaksana Jalan Nasional PPK 17, Lasminto, pembangunan jembatan Nglonsor direncanakan selesai pada akhir bulan November nanti.

Meskipun sedikit terlambat, pelaksana menantikan awal Juni jembatan bailey sudah dapat dipindahkan, sehingga Bulan Ramadhan

nanti dapat digunakan. "Namun kapasitas jembatan bailey ini hanya dibawah 6 ton, sehingga kendaraan muatan diatas berat tersebut tetap dilarang melintas. Jembatan sementara ini bisa dimuati kendaraan kecil

merupakan bagian dari pengembangan koridor Yogyakarta-Prigi-Blitar-Malang, salah satu dari 35 Wilayah Pengembangan Strategis atau WPS," terang Dardak.

Dardak menjelaskan, Prigi akan menjadi pintu keluar masuk perdagangan barang antarpulau di sepanjang Samudra Hindia. Barang-barang yang diproduksi di sepanjang koridor Yogyakarta-Malang akan dikirim melalui Prigi. Sebaliknya, Prigi menjadi pintu masuk bagi barang-barang yang dibutuhkan daerah di koridor Yogyakarta-Malang.

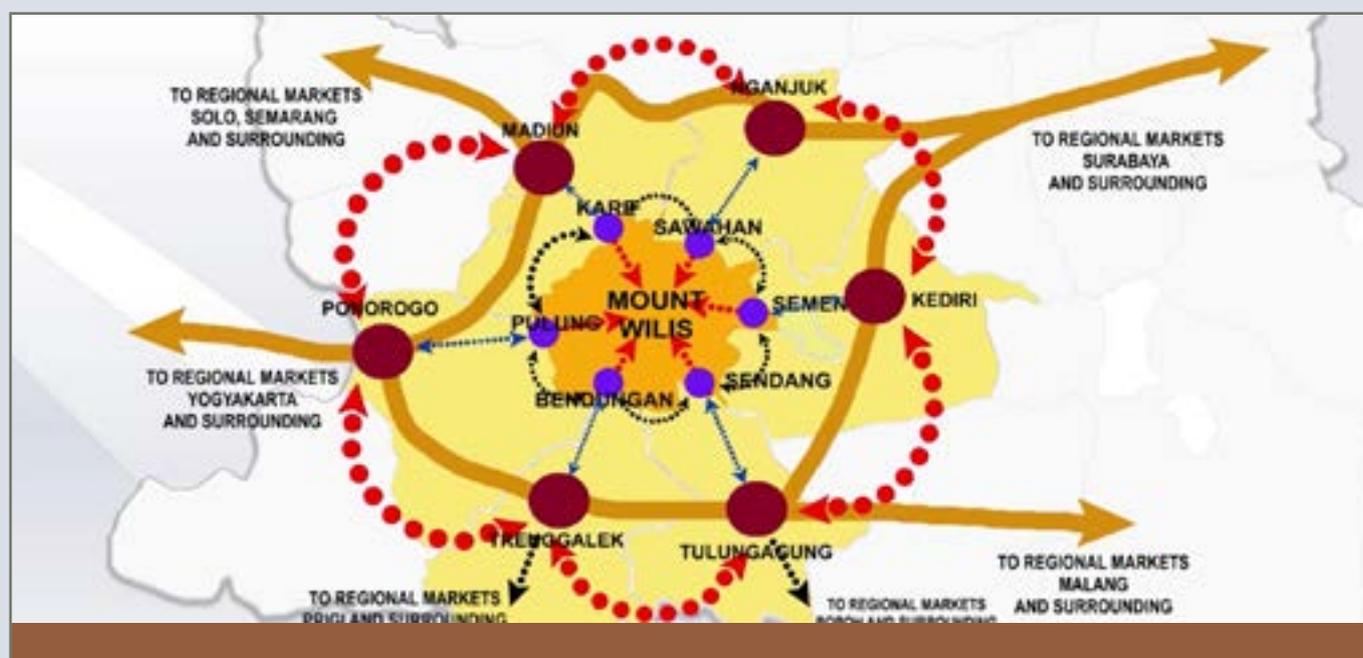
Selain pengembangan kawasan di sekitar Pantai Prigi, Dardak juga menyambangi beberapa infrastruktur dan tempat wisata di kawasan tersebut, seperti Jembatan Damas yang menghubungkan antara Tulungagung dengan Trenggalek dan Kawasan Wisata Mangrove di Hutan bakau Pancer Cengkronk yang terkenal dengan sebutan Jembatan Galau Mangrove.

INI/InfoBPIW

Prigi akan menjadi pintu keluar masuk perdagangan barang antarpulau di sepanjang Samudra Hindia. Barang-barang yang diproduksi di sepanjang koridor Yogyakarta-Malang akan dikirim melalui Prigi.

untuk bersimpangan sehingga tidak hanya satu jalur saja," tutur Lasminto.

Selain tinjauan ke Jembatan Nglonsor, Dardak beserta jajarannya juga mengunjungi Pantai Prigi. Menurutnya, Prigi bisa menjadi pintu keluar produk pertanian dan marmer yang dihasilkan oleh Trenggalek dan Tulungagung. Selama ini, tongkang batubara sudah sandar di Prigi untuk memasok bahan bakar PLTU Pacitan. "Pembangunan Prigi



Peta Sebaran Wilayah Lingkar Wilis, Jawa Timur

Sumber: Dok. BPIW

Memotret Keterpaduan Pembangunan Infrastruktur PUPR

Fokus dari kebijakan utama pembangunan infrastruktur wilayah Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) diarahkan pada percepatan pemerataan pembangunan antar wilayah. Langkah tersebut ditujukan untuk mengurangi kesenjangan pembangunan wilayah antara kawasan barat dan timur Indonesia. Pembangunan infrastruktur juga diharapkan dapat berdampak pada pertumbuhan ekonomi, pulau dan kepulauan di seluruh Indonesia, yakni Jawa-Bali, Sumatera, Sulawesi, Kalimantan, Maluku, Nusa Tenggara, dan Papua. Untuk mewujudkan hal tersebut, perlu adanya keterpaduan pembangunan baik antar sektor, antar wilayah, antar kawasan, maupun antar pemerintahan. Keterpaduan ini menyangkut beberapa hal, yakni perencanaan, pemrograman, dan pelaksanaan pembangunan.



Pembangunan bendungan Tanju NTB

Sumber: Kementerian PUPR



Pembangunan Jalan Tol Balikpapan-Samarinda

Sumber: Kementerian PUPR

Dalam Rencana Strategis (Renstra) Kementerian PUPR disebutkan bahwa pada tahun 2019 mendatang, tiga kategori terkait 35 Wilayah Pengembangan Strategis (WPS) ditargetkan 100%. Ketiga kategori tersebut adalah tingkat keterpaduan infrastruktur PUPR dalam kawasan, tingkat keterpaduan infrastruktur PUPR antar kawasan di dalam Wilayah Pengembangan Strategis (WPS), dan tingkat keterpaduan infrastruktur PUPR antar WPS.

Untuk kategori tingkat keterpaduan infrastruktur PUPR dalam kawasan, tahapan target per tahun yang tercantum dalam Renstra sebagai berikut, untuk tahun 2015 ditargetkan mencapai 78%, 2016 mencapai 84%, 2017 mencapai 89%, 2018 mencapai 95%, dan 2019 mencapai 100%. Kemudian, untuk tingkat keterpaduan infrastruktur PUPR antar kawasan di dalam WPS, tahapan pencapaian target per tahun dalam Renstra dijabarkan sebagai berikut, pada tahun 2015 ditargetkan mencapai 78%, 2016 mencapai 83%, 2017 mencapai 89%, 2018 mencapai 94%, dan 2019 mencapai 100%. Selanjutnya terkait tingkat keterpaduan infrastruktur PUPR antar WPS, targer per tahunnya sebagai berikut, tahun 2015 mencapai 76%, 2016 mencapai 82%, tahun 2017 mencapai 88%, 2018 mencapai 94%, dan tahun 2019 mencapai 100%.

Memadukan pembangunan infrastruktur melalui wilayah pertumbuhan, sebagaimana tertuang dalam Renstra PUPR melalui pengembangan wilayah pertumbuhan, terdiri

dari wilayah yang sudah berkembang, sedang berkembang, dan pengembangan baru. Wilayah pertumbuhan ini dibagi dalam 35 WPS. Kemudian ke-35 WPS ini terdiri dari 6 WPS di Pulau Sumatera, 8 WPS di Pulau Jawa, 10 WPS Untuk kawasan Indonesia Timur (Bali, Nusa Tenggara Timur, Nusa Tenggara Barat, Maluku, Maluku Utara, Papua, dan Papua

Guna memotret atau mendapat gambaran terkait keterpaduan pembangunan infrastruktur antar kawasan pada 35 WPS, Bidang Pemantauan dan Evaluasi Keterpaduan Infrastruktur, Pusat Pemrograman dan Evaluasi Keterpaduan Infrastruktur BPIW Kementerian PUPR, telah melakukan uji keterpaduan terkait tingkat keterpaduan infrastruktur PUPR dalam kawasan tersebut selama tahun 2015.

Barat), dan 11 WPS di Pulau Kalimantan dan Sulawesi.

Keterpaduan pembangunan infrastruktur untuk melaksanakan pesan Nawacita terutama terkait PUPR, seperti membangun dari pinggiran untuk mengatasi kesenjangan antar daerah, mewujudkan kemandirian ekonomi (ketahanan pangan, ketahanan air, dan ketahanan energi), meningkatkan produktifitas rakyat dan daya saing bangsa

alui peningkatan konektivitas, dan tingkatkan kualitas hidup masyarakat nesia melalui penyediaan infrastruktur, seperti kebutuhan akan air yang k minimum.

ngkat keterpaduan terutama tingkat rpaduan infrastruktur PUPR antar asan harus dapat memenuhi target tra PUPR 2015-2019, yakni 100% pada - tahun 2019. Guna memotret atau dapat gambaran terkait keterpaduan bangunan infrastruktur antar kawasan : 35 WPS, Bidang Pemantauan dan uasi Keterpaduan Infrastruktur, Pusat rograman dan Evaluasi Keterpaduan istruktur Badan Pengembangan istruktur Wilayah (BPIW) Kementerian R, telah melakukan uji keterpaduan ait tingkat keterpaduan infrastruktur R dalam kawasan tersebut selama tahun 2015.

Hasilnya, tingkat keterpaduan infrastruktur PUPR dalam kawasan sudah sesuai dengan Renstra PUPR. Uji keterpaduan ini akan terus dilakukan setiap tahun hingga 2019 mendatang. Dalam melakukan uji keterpaduan, ada tiga yang yang dilihat yakni perencanaan, program, dan pelaksanaan. Ketiga hal tersebut menjadi satu kesatuan.

Artinya bila suatu kegiatan, misalnya sudah direncanakan tapi belum diprogramkan, maka itu belum dalam kondisi yang benar, apalagi bila belum dilaksanakan maka hal itu akan mempengaruhi bobot dari uji keterpaduan tersebut.

Namun bila suatu perencanaan dinilai bagus, maka bobotnya mencapai 53%. Kemudian bila programnya sudah benar atau sejalan dengan perencanaannya maka bobotnya mencapai 32%. Selanjutnya ketika muncul dalam pelaksanaan Rencana Kerja dan Anggaran Kementerian dan Lembaga atau RKKL, maka bobotnya mencapai 15%. Jika ketiganya terpenuhi, maka bobotnya sudah terpenuhi, yakni 100%.

Berikut ini merupakan contoh dari penilaian keterpaduan infrastruktur PUPR dalam kawasan yang sudah dilaksanakan dan sudah diuji kebenarannya :

1. WPS 2 Metro Medan – Tebing Tinggi – Dumai – Pekanbaru

Pada Pulau Sumatera, Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat

melakukan pembangunan infrastruktur di enam Wilayah Pengembangan Strategis (WPS) yang terdiri dari, WPS 1 Sabang - Banda Aceh - Langsa, WPS 2 Metro Medan - Tebing Tinggi - Dumai - Pekanbaru, WPS 3 Batam - Tanjung Pinang, WPS 4 Sibolga - Padang - Bengkulu, WPS 5 Jambi - Palembang - Pangkal Pinang - Tanjung Pandan, dan WPS 6 Merak - Bakauheni - Bandar Lampung - Palembang - Tanjung Api Api.

WPS 2 Metro Medan-Tebing Tinggi-Dumai-Pekanbaru merupakan Pusat Pertumbuhan Terpadu yang memiliki lima kawasan, diantaranya Kawasan Megapolitan MEBIDANGRO (Medan, Binjai, Deliserdang dan Tanah Karo); Kawasan Pertumbuhan baru Sei Mangke Kuala Tanjung; Kawasan Strategis Pariwisata Danau Toba - Samosir; Kawasan Industri Dumai; dan Kawasan Pertumbuhan utama PEKANSIKAWAN (Pekanbaru, Siak, Kampar, Pelalawan). Setelah dilakukan uji keterpaduan di WPS 2 ini, diperoleh total nilai keterpaduan sebesar 88%.

2. WPS 8 Jakarta - Bandung - Cirebon - Semarang

Pada Pulau Jawa, Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat melakukan pembangunan infrastruktur di delapan Wilayah Pengembangan Strategis (WPS) yang terdiri dari, WPS 7 Jakarta - Bogor - Ciawi - Sukabumi, WPS 8 Jakarta - Bandung - Cirebon - Semarang, WPS 9 Tanjung Lesung - Sukabumi - Pangandaran - Cilacap, dan WPS 10 Yogyakarta - Solo - Semarang Pusat. WPS 11 Semarang - Surabaya, WPS 12 Yogyakarta - Prigi - Blitar - Malang, WPS 13 Malang - Surabaya - Bangkalan, dan WPS 14 Surabaya - Pasuruan - Banyuwangi.

WPS 8 Jakarta-Bandung-Cirebon-Semarang merupakan WPS Pusat Pertumbuhan Terpadu yang memiliki empat kawasan, diantaranya Kawasan Pusat Pertumbuhan Bekasi Karawang; Kawasan Megapolitan Cekungan Bandung; Kawasan Strategis Maritim dan Perikanan Cirebon Pekalongan; dan Kawasan Pertumbuhan dan Ekonomi Terpadu KEDUNGSEPUR (Kendal - Demak - Ungaran - Semarang - Purwodadi). Total pengukuran keterpaduan di WPS 8 ini pada tahun 2015 mencapai 89%.

3. WPS 28 Makassar - Pare-Pare - Mamuju

Pada Pulau Sulawesi, Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat melakukan pembangunan infrastruktur di lima Wilayah Pengembangan Strategis (WPS)



Pembangunan infrastruktur jalan di perbatasan Kalimantan Barat

Sumber: BPIW

yang terdiri dari, WPS 24 Manado - Bitung - Amurang - Lolak - Kotamobagu, WPS 25 Gorontalo - Bolaang Mongondow, WPS 26 Palu-Banggai, WPS 27 Mamuju - Mamasa - Toraja - Kendari - Buton - Wakatobi, dan WPS 28 Makassar - Pare-Pare - Mamuju.

WPS 28 Makassar - Pare-Pare - Mamuju merupakan WPS Pusat Pertumbuhan Terpadu yang memiliki tiga kawasan, diantaranya Kawasan Pertumbuhan Baru dan Minapolitan Mamuju; Kawasan Pertumbuhan Ekonomi

dari pinggiran. Kawasan perbatasan juga menjadi sasaran pembangunan infrastruktur tersebut. Pada Pulau Papua ini, Kementerian PUPR melakukan pembangunan infrastruktur di empat Wilayah Pengembangan Strategis (WPS) yang terdiri dari, WPS 31 Sorong-Manokwari, dan WPS 32 Biak - Manokwari - Bintuni, WPS 33 Nabire - Enarotali - (Ilaga - Timika) - Wamena, dan WPS 34 Jayapura - Merauke.

WPS 32 Biak - Manokwari - Bintuni merupakan Pertumbuhan Baru yang memiliki dua kawasan, diantaranya Kawasan Strategis Migas Manokwari - Bintuni. Dan Kawasan pertumbuhan Baru Biak. Setelah dilakukan pengukuran, total keterpaduan di WPS ini, mencapai 73%.

Dengan dilakukan pengujian ini diharapkan nilai keterpaduan antara kawasan dalam WPS dapat menjamin terselenggaranya visi dan misi PUPR. Pembangunan infrastruktur berbasis wilayah ini dinilai sudah menunjukkan keterpaduan dan diharapkan persentase keterpaduan tahun 2016 akan meningkat seiring dengan masuknya program baru dan infrastruktur baru. **Rahma/Rizki/Redaksi**

Bila suatu kegiatan, misalnya sudah direncanakan tapi belum diprogramkan, maka itu belum dalam kondisi yang benar, apalagi bila belum dilaksanakan maka hal itu akan mempengaruhi bobot dari uji keterpaduan tersebut.

terpadu Pare-pare; Kawasan Megapolitan dan Pusat Pertumbuhan MAMMINASATA (Makassar, Sungguminasa (Gowa), Maros, dan Takalar). Hasil pengukuran keterpaduan di WPS Pusat Pertumbuhan Terpadu Makassar - Pare-pare - Mamuju tahun 2015 adalah 85%.

4. WPS 32 Biak - Manokwari - Bintuni

Pembangunan infrastruktur kawasan timur Indonesia terutama di Pulau Papua, kini menjadi target pemerintah. Hal ini merupakan amanah dari Nawacita, yakni membangun

Perencanaan Pengembangan Pulau dan Kepulauan di Indonesia Fokus pada pada Masalah Konektivitas



Ir. Brawijaya, SE, MEIE, MSCE, Ph.D

Kepala Bidang Perencanaan Infrastruktur I
Pusat Perencanaan Infrastruktur BPIW Kementerian PUPR

Terbentuknya Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW) di dalam organisasi Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) melahirkan perubahan radikal di dalam proses perencanaan pembangunan yang terkait ke PUPR-an. Hal ini untuk merespon pola koordinasi antar unit organisasi (unor) Bina Marga (BM), Sumber Daya Air (SDA), Cipta Karya (CK), dan Penyediaan Perumahan (PP), yang saat itu masih berbasis pada perencanaan masing-masing unor. Sebagai kementerian teknis yang mengedepankan kegiatan berupa dukungan, maka setiap unor harus merespon berbagai kebijakan yang bersifat sektoral, sehingga koordinasi antar unor dalam melakukan kegiatan pembangunan menjadi lebih terbatas. Hal ini dapat diilustrasikan seperti unit pemadam kebakaran yang harus menangani setiap lokasi kebakaran yang tersebar, yang lama kelamaan mengakibatkan perencanaan jangka panjang yang terpadu menjadi tidak dapat dilakukan dengan baik.

Dengan munculnya BPIW maka pola pembangunan diarahkan ke dalam satu tema besar yaitu pembangunan berbasis wilayah. Hal ini kemudian diwujudkan ke dalam pembentukan 35 (tiga puluh lima) Wilayah Pengembangan Strategis (WPS), dimana masing-masing WPS merupakan kumpulan kawasan seperti kawasan perkotaan, industri, ekonomi khusus, pariwisata, dan lain sebagainya. Lebih lanjut, WPS dapat digolongkan ke dalam WPS pusat pertumbuhan terpadu, pusat pertumbuhan sedang berkembang, pertumbuhan baru, dan perbatasan darat negara.

Pembangunan berbasis pengembangan wilayah dilakukan pada tiga level, yaitu level pulau, WPS, dan perkotaan. Pada setiap level tersebut, terutama pada level pulau, hal dominan yang perlu diperkuat adalah masalah keairan dan konektivitas. Titik berat masalah konektivitas adalah pembentukan backbone pembangunan berupa prasarana transportasi, baik berupa jaringan jalan nasional tol, non tol, maupun integrasinya dengan jaringan jalan provinsi dan kabupaten/kota. Backbone yang dibangun bukan hanya berupa jaringan jalan yang menjadi kewenangan Kementerian PUPR, tetapi terdapat kewenangan Kementerian Perhubungan seperti moda transportasi laut, darat, udara, dan interaksi antarmodanya. Integrasi antar moda ini sudah harus dibahas saat perencanaan pengembangan pulau dalam implementasi 9 program prioritas (Nawa Cita) terkait dengan konektivitas.

Konektivitas perlu direncanakan dengan matang dengan melibatkan unsur terkait dan juga kerabat perencanaan PUPR di tingkat provinsi dan kabupaten/kota, sehingga pembangunan infrastruktur yang dilakukan dapat terpadu dan tersinergikan, baik antarsektor, antarwilayah, dan antar tingkat pemerintahan, dalam usaha memperoleh outcome dan impact yang cepat bagi masyarakat.

Pada setiap level (level pulau, WPS, maupun perkotaan) infrastruktur transportasi menjadi kunci pembangunan sehingga perlu mendapat porsi luasan yang cukup. Sebagai contoh untuk kawasan perkotaan, alokasi infrastruktur transportasi secara ideal dapat mencapai 35% dari total luas wilayah. Hal ini sangat penting untuk membentuk sebuah jaringan perkotaan (network cities) yang hakikatnya merupakan pusat-pusat pertumbuhan. Luas jalan yang besar memastikan lalu lintas logistik dan manusia yang efisien, sehingga pusat-pusat pertumbuhan di dalam WPS maupun pulau menjadi efisien dan berdaya saing tinggi.

Kita sudah menyadari bahwa masing-masing kutub-kutub pertumbuhan pada kawasan-kawasan perkotaan, industri, pari-



wisata, dan ekonomi lainnya baik khusus dan tidak, perlu memiliki spesialisasi yang berbeda, yang pada gilirannya spesialisasi yang berbeda ini akan menghasilkan produk dengan nilai tambah dan berdaya saing tinggi. Tentunya antara noda-noda pusat pertum-

berkualitas pada sistem transportasi darat, laut, maupun udara. Spesialisasi di tingkat perkotaan dapat berkembang menjadi spesialisasi di tingkat WPS, sehingga dalam lingkup pulau diperlukan backbone sebagai penghubung antar-WPS yang berkualitas, yaitu

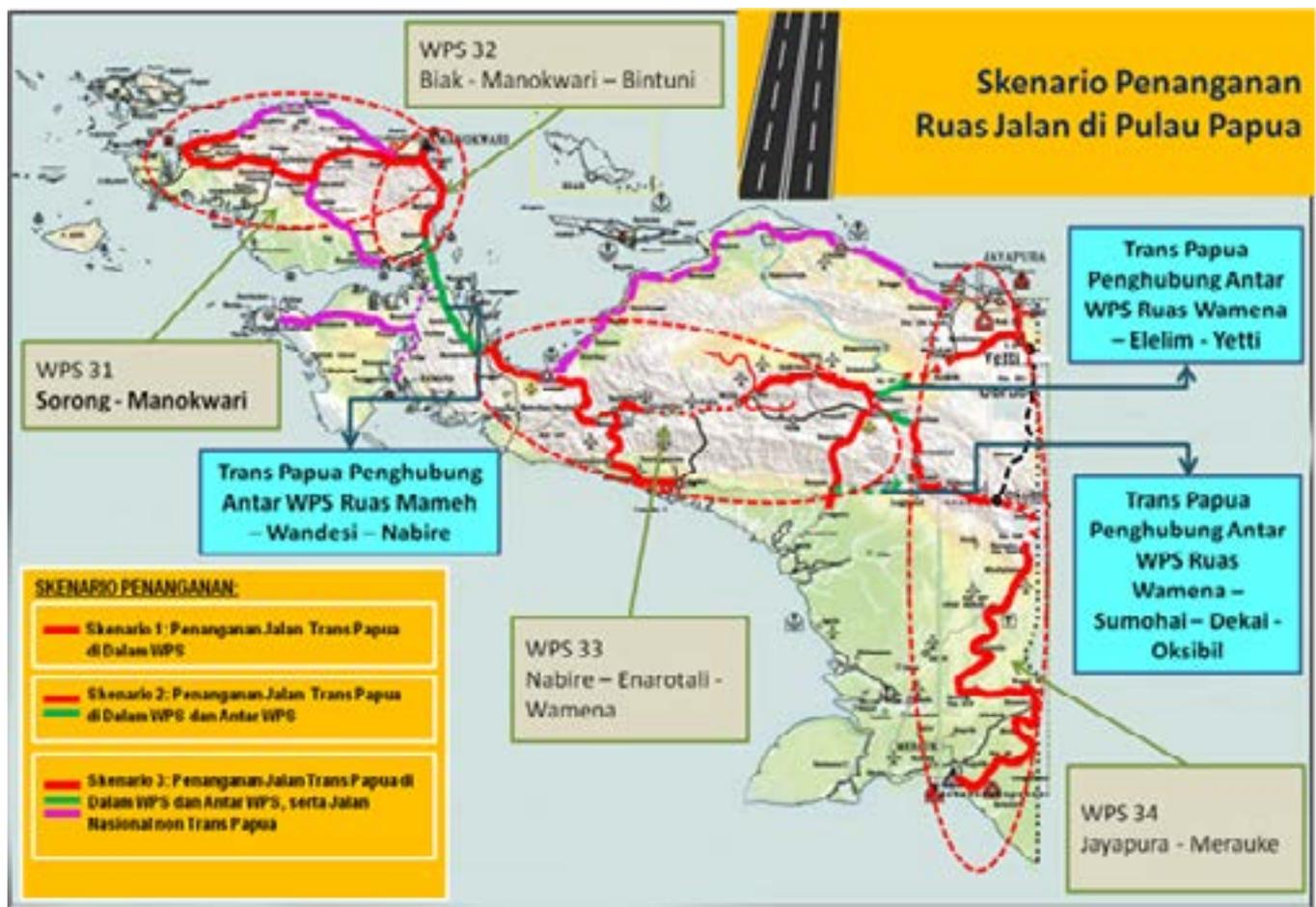
memiliki lebar cukup sehingga visi rasio maksimum 0,6, dan dapat menjadi sebuah jaringan jalan yang hijau.

Dalam lingkup pulau, konektivitas juga penting dalam mewujudkan seamless flow barang dan jasa dari kota dan perdesaan di wilayah antar-WPS sebagai hinterland yang mendukung pusat-pusat pertumbuhan di dalam WPS. Sebagai contoh terkait ketahanan pangan, apabila belum terdapat infrastruktur jalan yang memadai untuk proses pemasaran, maka produk pertanian dan perkebunan akan sulit untuk dipasarkan terutama bila masih berupa perish-

able goods. Masalah konektivitas ini menjadi penting sebagai pendobrak dalam perencanaan untuk mendukung program strategis nasional baik untuk WPS yang sudah mau-

Pembangunan berbasis pengembangan wilayah dilakukan pada tiga level, yaitu level pulau, WPS, dan perkotaan. Pada setiap level tersebut, terutama pada level pulau, hal dominan yang perlu diperkuat adalah masalah keairan dan konektivitas.

bahan dan/atau perkotaan tersebut perlu dihubungkan dengan sistem jaringan prasarana transportasi yang handal agar tercipta transportasi yang efisien, murah, dan



pun baru berkembang.

Untuk wilayah pusat pertumbuhan terpadu seperti semua WPS di Pulau Jawa, dan sebagian besar Pulau Sumatera, maka konsentrasi pengembangan jaringan jalan lebih dititikberatkan pada upaya untuk melengkapi jaringan jalan yang sudah tersedia. Sebagai contoh adalah melengkapi sistem jaringan jalan three trunks fifteen feeders di Pulau Sumatera, dimana saat ini dua feeders belum terbangun, dan jaringan jalan tol Trans Sumatera berikut tiga feeders termasuk Tol Tebing Tinggi-Siantar-Parapat-Sibolga. Di Pulau Jawa kami mengarahkan perwujudan three trunks, yaitu Pantura yang sudah terbentuk, jalur tengah, dan selatan (Pansela/JLS). Selain itu perlu dibentuk feeders baru seperti Cirebon-Ciamis-Cipatujah, Brebes-Purwokerto-Cilacap, dan Rembang-Ngawi-Ponorogo-Trenggalek-Blitar. Untuk jaringan jalan tol di Pulau Jawa, maka jalan Tol Trans Jawa dari Merak-Surabaya perlu dikembalikan definisinya menjadi dari Merak ke Banyuwangi, sehingga perlu dilakukan percepatan pembangunan ruas tol Probolinggo-Banyuwangi yang belum tertangani.

Berkaitan dengan ruang terbuka hijau

dan *green construction* kami mengarahkan sebuah jaringan jalan yang pada beberapa ruasnya dapat menjadi *scenic route*. Kita memerlukan jalan tol yang bertema park-way yang didesain dengan pendekatan yang natural. Beberapa ruas jalan tol dapat

Dalam mewujudkan konektivitas yang baik, diperlukan jarak antar-simpul-ekonomi atau kota yang berkisar antara 35-50 km. Untuk itu perlu dipikirkan untuk membentuk simpul-simpul ekonomi di setiap 35-50 km dengan membentuk permukiman baru, kota baru, atau kota terpadu mandiri (KTM).

didesain atau diubah menjadi garden park-way, seperti pada Garden State Parkway di New Jersey, Amerika Serikat. Garden State Parkway tersebut didesain dengan menggabungkan desain jalan New York State Thruway, Pennsylvania Turnpike dan juga

mengambil model efisiensi pada Autobahn Jerman, yang semuanya dikombinasikan dengan Merritt Parkway yang menekankan pada penanaman jalur hijau untuk keindahan. Model-model jalan ini memiliki fitur median yang lebar, dengan tanaman dengan jenis tanaman keras untuk menghindari tabrakan dari depan dan mengurangi permasalahan silau dari arah yang berlawanan.

Pendekatan berbasis *green construction* ini perlu dikembangkan di Indonesia, sehingga tidak hanya mengedepankan efisiensi konstruksi, yaitu dengan median jalan berupa concrete barrier yang tinggi, sebagaimana terlihat pada banyak ruas tol di Indonesia. Hal ini belum terlambat untuk diterapkan pada jalan tol Trans Sumatera yang mempunyai lebar 120 m.

Selain pendekatan berbasis *green construction*, konektivitas yang terbangun juga didekati dengan konsep keamanan dan kenyamanan yang baik. Sebagai contoh, perlu dikembangkan frontage road untuk memisahkan lalu lintas lokal dengan kendaraan jarak tempuh jauh, sehingga dapat memberikan kenyamanan dan keamanan untuk pengemudi dari kedua jenis pengguna jalan tersebut. Hal ini secara jangka panjang dapat diterapkan pada jalur

Pantura, setelah selesainya pembangunan Jalan Tol Trans Jawa. Diharapkan frontage road dapat menurunkan angka kecelakaan serta dapat mengurangi fatalitas kecelakaan yang terjadi. Pada jalan-jalan perkotaan pengembangan frontage road juga diperlukan.

Dalam mewujudkan konektivitas yang baik, diperlukan jarak antar-simpul-ekonomi atau kota yang berkisar antara 35-50 km. Untuk itu perlu dipikirkan untuk membentuk simpul-simpul ekonomi di setiap 35-50 km dengan membentuk permukiman baru, kota baru, atau kota terpadu mandiri (KTM). Sebagai contoh adalah jalan perbatasan Merauke-Oksibil dengan panjang lebih dari 110 km tidak terlihat adanya permukiman. Contoh lain adalah pembangunan infrastruktur jalan Jayapura-Wamena sepanjang 585 km tidak diikuti dengan pengembangan simpul-simpul ekonomi di sepanjang jalan, sehingga mengakibatkan sebagian jalan kembali menjadi hutan. Dengan jauhnya jarak antar permukiman maka aktivitas ekonomi tidak berkembang, dan langkanya fasilitas lain seperti SPBU, membuat jalan menjadi lebih sulit untuk dipergunakan sebagaimana seharusnya. Persoalan seperti ini harus ditangani dengan perencanaan yang baik.

Di dalam organisasi BPIW, Pusat Perencanaan Infrastruktur PUPR memiliki tugas untuk menyusun development plan untuk tujuh pulau/kepulauan, yakni Pulau Sumatera, Jawa-Bali, Kalimantan, Sulawesi, Nusa Tenggara, Maluku, dan Papua. Berbicara mengenai pengembangan infrastruktur transportasi pada level pulau, maka Pusat Perencanaan perlu menyusun sistem konektivitas yang menghubungkan semua WPS maupun non-WPS, dan juga di dalam WPS itu sendiri.

Sementara itu wilayah di luar WPS tetap perlu dikembangkan sebagai bagian dari hinterland untuk mendukung WPS-WPS yang sudah didefinisikan, dan untuk terus menjaga keseimbangan antarwilayah, dimana luas wilayah antar-WPS mencapai 60% dari total luas wilayah Indonesia.

Terkait dengan visi di dalam nawacita yaitu menghilangkan disparitas kawasan barat dan timur Indonesia dan untuk membangun dari pinggiran, maka PUPR juga harus membangun kawasan perbatasan dan mendukung pembangunan pulau terluar. Kita akui tantangan yang dihadapi tidak mudah seperti membangun infrastruktur di Pulau Kalimantan dan Pulau Papua yang masih relatif sangat tertinggal.

Dalam mengembangkan konektivitas yang handal, maka untuk Pulau Sumatera disusun empat strategi utama yaitu:

Peta pengembangan konektivitas di Pulau Sumatera

1. Pemantapan tulang punggung 5 wilayah pertumbuhan (WPS) berupa Jalan Nasional Lintas Timur Sumatera, serta pembangunan Jalan Tol Trans Sumatera untuk mengembangkan potensi ekonomi.
 - a. Jalan Nasional Lintas Timur Sumatera dan Jalan Tol Trans Sumatera Ruas Palembang – Bakauheni (335 km)

- b. Jalan Nasional Lintas Timur Sumatera dan Jalan Tol Trans Sumatera Ruas Medan – Pekanbaru (574 km)
 - c. Jalan Nasional dan Jalan Tol Trans Sumatera Ruas Jambi – Batas Jambi, bagian dari Ruas Palembang – Pekanbaru (667 km)
 - d. Jalan Nasional Lintas Timur Sumatera dan Jalan Tol Trans Sumatera Ruas Banda Aceh – Langsa, bagian dari Ruas Medan – Banda Aceh (470 km)
 - e. Jalan Nasional yang merupakan tulang punggung WPS Batam – Tanjung Pinang
2. Pemantapan tulang punggung 1 wilayah pertumbuhan (WPS) berupa Jalan Nasional Lintas Barat Sumatera untuk mengurangi disparitas Barat – Timur Sumatera.
 - a. Jalan Nasional Lintas Barat Sumatera mulai dari Sibolga – Padang – Bengkulu

Wilayah di luar WPS tetap perlu dikembangkan sebagai bagian dari hinterland untuk mendukung WPS-WPS yang sudah didefinisikan, dan untuk terus menjaga keseimbangan antarwilayah.

3. Pengembangan wilayah Pulau Sumatera melalui pembangunan keseluruhan Trans Sumatera dengan menghubungkan antarwilayah pertumbuhan WPS serta pengembangan konektivitas menuju kawasan-kawasan prioritas di luar WPS.
 - a. Ruas Langsa – Kuala Simpang (Aceh) – Tanjung Pura – Stabat (Sumatera Utara) dan Ruas Simpang Lago – Batu Ampar (Riau) – Meriung – Km 84 (Jambi).
 - b. Adapun ruas-ruas antar WPS yang memiliki fungsi pengumpan (feeder) yang menghubungkan WPS di pesisir timur dan barat meliputi Ruas Tebing Tinggi – Sibolga, Pekanbaru – Padang, dan Palembang – Bengkulu
4. Peningkatan jaringan jalan Non Tol Trans Sumatera yang menghubungkan antar-WPS untuk mendukung pengembangan kawasan-kawasan prioritas di luar WPS
 - a. Lintas barat menghubungkan 3 wilayah pertumbuhan strategis yaitu Sabang – Banda Aceh – Langsa, Sibolga – Padang – Bengkulu, dan Merak – Bakauheni – Bandar Lampung – Palembang – Tanjung Api-Api
 - b. Lintas tengah menghubungkan 3 wilayah pertumbuhan strategis yaitu Sabang – Banda Aceh – Langsa, Medan – Tebing tinggi – Dumai – Pekanbaru, Sibolga – Padang – Bengkulu, dan Merak – Bakauheni – Bandar Lampung – Palembang – Tanjung Api-Api

- c. Lintas timur menghubungkan 4 wilayah pertumbuhan strategis yaitu Sabang – Banda Aceh – Langsa, Medan – Tebing tinggi – Dumai – Pekanbaru, Jambi – Palembang – Pangkal Pinang – Tanjung Pandan, dan Merak – Bakauheni – Bandar Lampung – Palembang – Tanjung Api-Api
- d. Jaringan Jalan Nasional di Kepulauan Nias
- e. Jaringan Jalan Nasional di Kepulauan Natuna

Untuk kawasan timur kami sampaikan sebagai contoh adalah tiga buah skenario pengembangan sistem konektivitas di Pulau Papua yang dibatasi oleh besarnya dana yang tersedia:

1. Skenario 1, yaitu pembangunan tulang punggung 3 wilayah pertumbuhan (WPS) berupa konektivitas untuk mengembangkan potensi ekonomi.
 - a. Jalan Trans Papua Ruas Sorong – Ayamuru – Manokwari (583 km) merupakan tulang punggung WPS Sorong – Manokwari
 - b. Jalan Trans Papua Ruas Manokwari – Mameh (dan dihubungkan dengan jalan Non Trans Papua Mameh-Bintuni) merupakan tulang punggung WPS Manokwari – Bintuni
 - c. Jalan Trans Papua Ruas Nabire – Enarotali – Ilaga – Mulia – Wamena (754 km) merupakan tulang punggung WPS Nabire – Enarotali – Wamena
2. Skenario 2, yaitu skenario 1 ditambah dengan pembangunan di satu wilayah pertumbuhan (WPS) yang merupakan pula wilayah perbatasan darat untuk mendukung pertahanan keamanan dan pengembangan wilayah.
 - a. Jalan Trans Papua Ruas Jayapura – Wamena serta Wamena – Dekai – Oksibil – Tanah Merah – Merauke merupakan tulang punggung WPS Jayapura – Merauke pada saat ini
 - b. Ruas jalan dari Jayapura – Ubrub – Towa Hitam – Oksibil – Tanah Merah – Muting – Erambu – Merauke dengan panjang total 1.105 km
3. Skenario 3, yaitu skenario 2 ditambah dengan pengembangan wilayah Pulau Papua melalui pembangunan keseluruhan Trans Papua dengan menghubungkan antarwilayah pertumbuhan (WPS) serta pengembangan konektivitas menuju kawasan-kawasan prioritas di luar WPS.
 - a. Konektivitas yang menghubungkan antar 4 WPS yaitu Ruas Mameh – Nabire, Ruas Wamena – Elelim – Yeti yang selanjutnya melewati jalan perbatasan Jayapura, Ruas Wamena – Sumohai – Dekai – Oksibil.

Wilayah Pertumbuhan Strategis 3 Batam - Bintan - Tanjung Pinang

ULTIMATE

Program ultimate pada WPS 3 Batam-Tanjung Pinang sampai tahun 2025 akan memfokuskan pada pusat industri Galangan Kapal & Perdagangan. Terdapat 5 kawasan industri yang di rencanakan akan dikembangkan diantaranya: Kawasan Industri Kanil, Kawasan Industri Sekupang, Kawasan Industri Bintan International Industrial Park, Kawasan Industri Panbil dan Kawasan Industri Batamindo. Dalam WPS ini juga direncanakan akan mendukung berbagai akses darat, udara maupun laut, yaitu: dua bandara, Bandara Hang Nadim dan Bandara R.H Fisabilillah (kijang). Empat pelabuhan, Pelabuhan Kabil dengan kelas pelabuhan utama berkapasitas 35.000 ton, Pelabuhan Batam/Batu Ampar dengan kelas Pelabuhan Utama berkapasitas 35.000 ton, Pelabuhan Sekupang dengan kelas Pelabuhan Utama berkapasitas 10.000 ton, dan Pelabuhan Tanjung Pinang dengan kelas Pelabuhan Pengumpul. Serta untuk akses darat, akan dibangun Jembatan Batam-Bintan.

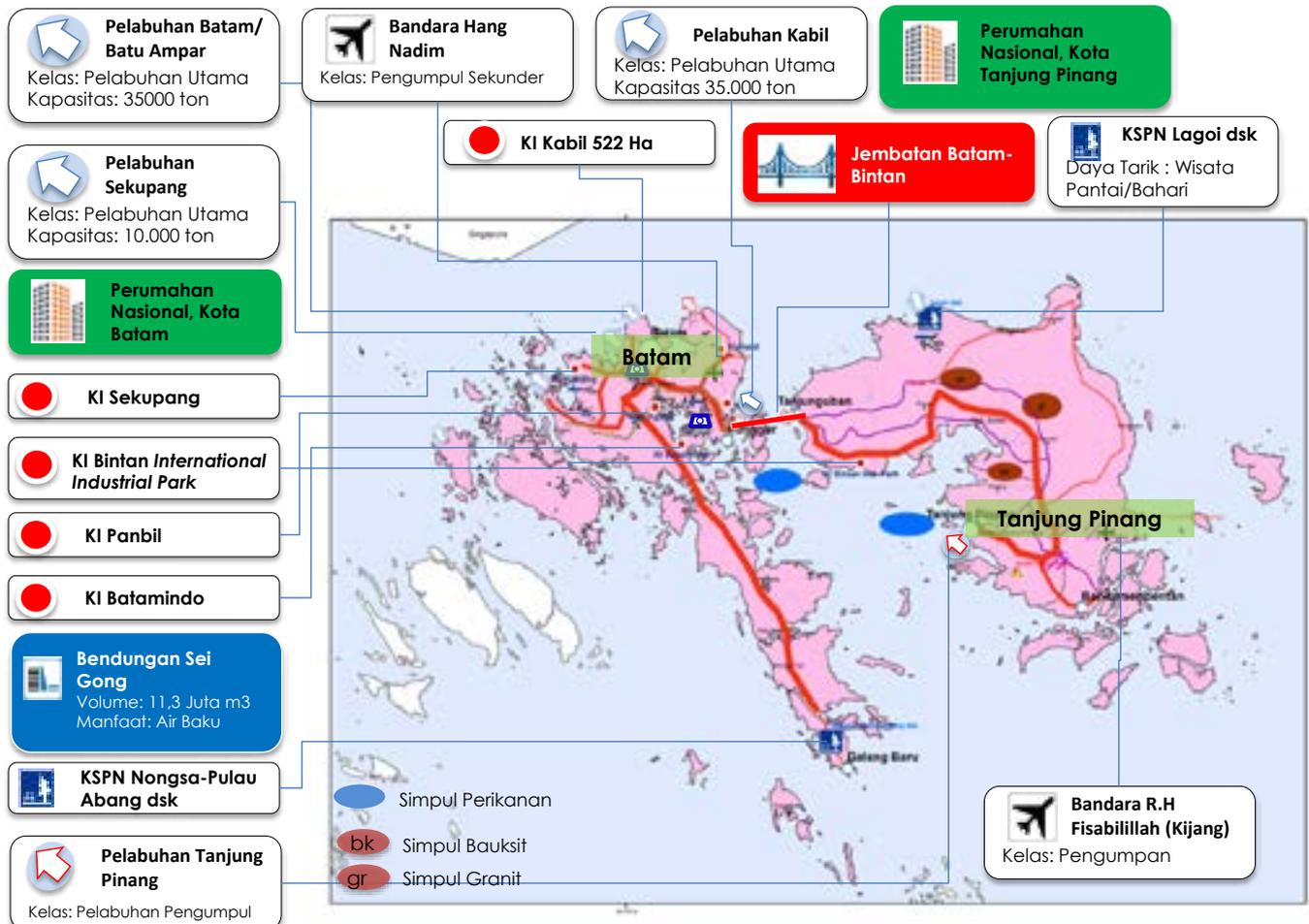
Dari sektor perairan, akan dibangun Bendungan Sei Gong dengan volume 11,3 juta m3 yang bermanfaat sebagai air baku. Dari sektor perumahan akan mendukung Perumahan Nasional, Kota Tanjung Pinang. Dalam WPS ini juga terdapat Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN) Lagoi dsk dengan daya tarik wisata pantai/bahari.

PROGRAM UTAMA 2017

Sektor perairan berperan cukup banyak dalam pengembangan kawasan ini, diantaranya: pembangunan Bendungan Muara Sei Gong di Kota Batam, Pembangunan jaringan irigasi di kawasan agribisnis Sei Temiang, Kota Batam, Pembangunan sarana prasarana pengendali banjir Batu Aji di Kota Batam, Pembangunan bangunan pengaman pantai Helen Mars dan Karana Banteng, Pembangunan bangunan pengendali banjir Sei Jang, pembangunan bendungan Muara Busung Kabupaten Bintan, Pembangunan Tampung Air Kolong Nyirih, Kolong Beloreng, Kolong Katen di Pulau Bintan, pembangunan sarana prasarana pengendali banjir pada daerah rawan banjir di Kota Tanjung Pinang serta Pembangunan Tampung Air Baku Sei Pulai.

Untuk pembangunan akses darat akan dibangun pembangunan fly over SP. Kabil, Pelebaran Jalan SP. Kabil-Muka Kuning (3,82km), pelebaran Jalan RH. Fisabilillah (2,3km). Cipta Karya akan mendukung dengan meningkatkan Kapasitas TPA Punggur sedangkan perumahan akan mendukung dengan Pembangunan Perumahan Nasional Tanjung Pinang dan Kota Batam.

ULTIMATE WPS 3 BATAM – BINTAN – TANJUNG PINANG 2025



Wilayah Pertumbuhan Strategis 4 Sibolga – Padang – Bengkulu

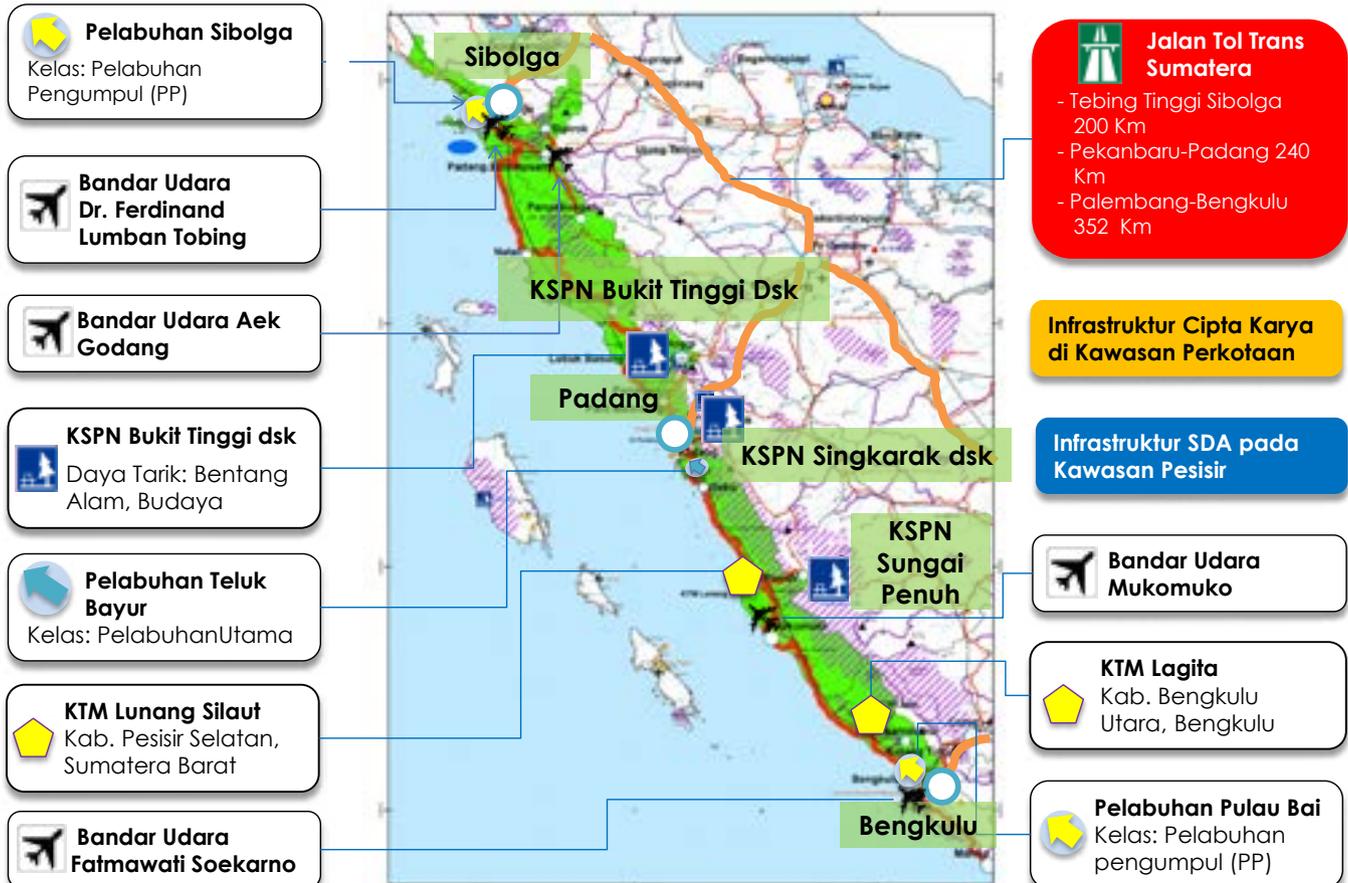
ULTIMATE

Program Ultimate pada WPS 4 Sibolga – Padang – Bengkulu sampai pada tahun 2025 direncanakan akan mendukung berbagai akses diantaranya akses menuju dua pelabuhan yaitu Pelabuhan Sibolga dan Pelabuhan Pulau Bai yang dikategorikan sebagai Pelabuhan Pengumpul (PP) dan Pelabuhan Teluk Bayur sebagai pelabuhan utama, mendukung infrastruktur menuju empat bandar udara, yaitu Bandar Udara Dr. Ferdinand Lumban Tobing, Bandar Udara Aek Godang, Bandar Udara Fatmawati Soekarno dan Bandar Udara Mukomuko, serta mendukung Kawasan Pariwisata Strategis Nasional (KSPN) Bukit Tinggi dengan daya tarik Benteng Alam, Budaya dan Kota Terpadu Mandiri (KTM) Lunang Silaut di Kabupaten Pesisir Selatan di Sumatera Barat. Sebagai backbone dari WPS 4, akan dibangun Jalan Tol Trans Sumatera, yaitu Tebing Tinggi menuju Sibolga sepanjang 200 km, Pekanbaru menuju Padang sepanjang 240 km dan Palembang menuju Bengkulu sepanjang 352 km. Pada WPS 4 ini juga akan dibangun beberapa infrastruktur Cipta Karya di kawasan perkotaan di wilayah Sibolga – Padang – Bengkulu dan beberapa infrastruktur Sumber Daya Air pada kawasan pesisir.

PROGRAM UTAMA 2017

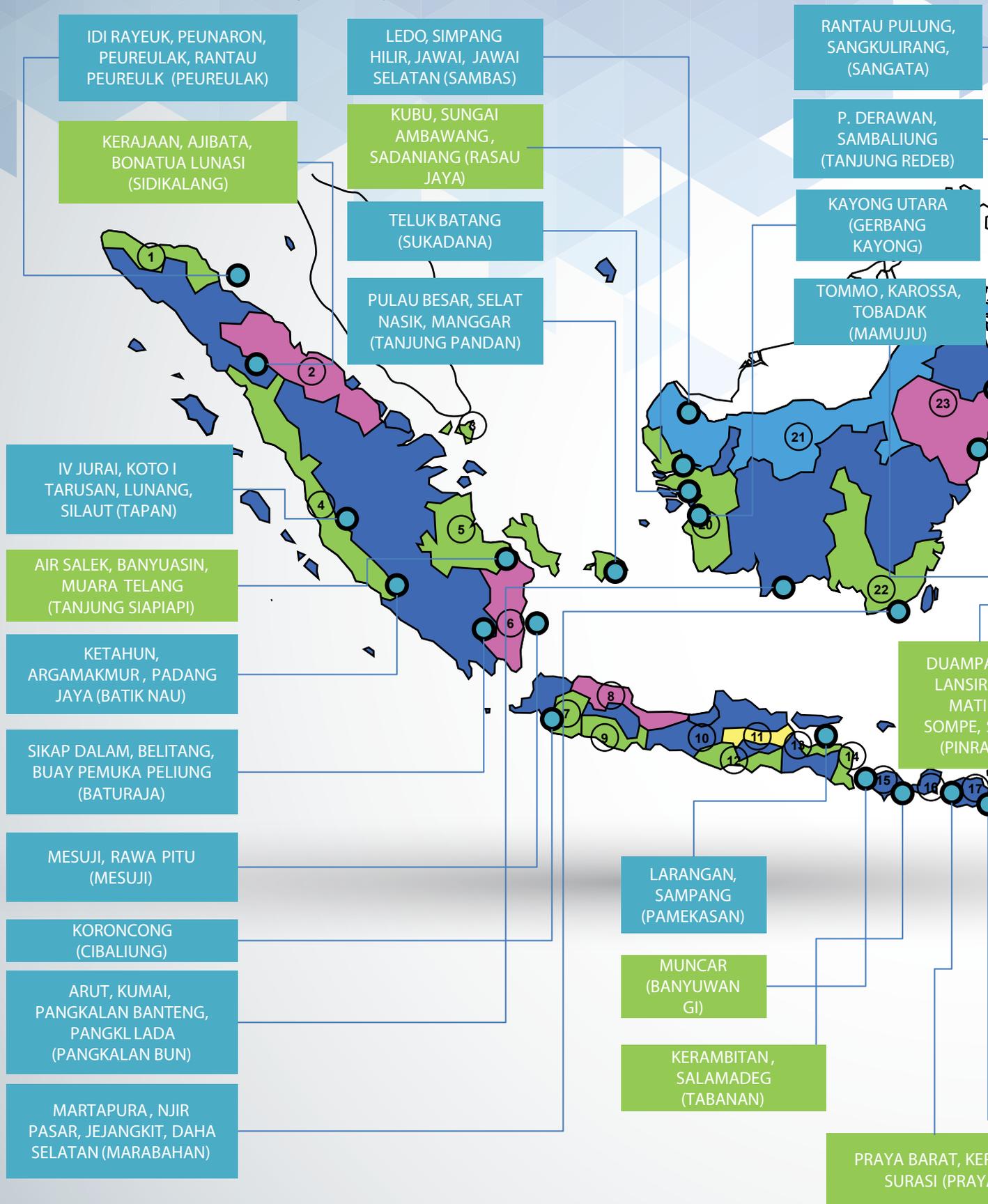
Terdapat beberapa program utama dalam WPS 4 (Sibolga – Padang – Bengkulu) dari berbagai bidang infrastruktur PUPR. Pada bidang Bina Marga, terdapat lanjutan pembangunan jalan BTS Rampa menuju Poreahan, lanjutan pelebaran jalan BTS Kabupaten Tapanuli Tengah menuju BTS Kota Padang Sidempuan, pembangunan jalan akses pariwisata Mandeh dan pelebaran jalan Mukomuko menuju Bantal, Bantal menuju Ipuh dan Ipuh sampai dengan Seblat. Adapun dari bidang Cipta Karya, terdapat dua pengembangan SPAM, yaitu pengembangan SPAM Regional yang berbasis kawasan di Kota Padangsidempuan sampai dengan Tapsel dan pengembangan SPAM Regional berbasis kota di Kota Padang. Dari bidang Sumber Daya Air, terdapat empat pembangunan sarana dan prasarana SDA di WPS 4 (Sibolga – Padang – Bengkulu), yaitu pembangunan sarana dan prasarana pengendali banjir Batang Kuranji, pembangunan sarana dan prasarana pengamanan Pantai Bungus, pembangunan sarana dan prasarana pengamanan Pantai Bayang – Api-Api dan pembangunan bangunan pengendali banjir air di Kota Bengkulu.

ULTIMATE WPS 4 SIBOLGA – PADANG – BENGKULU 2025

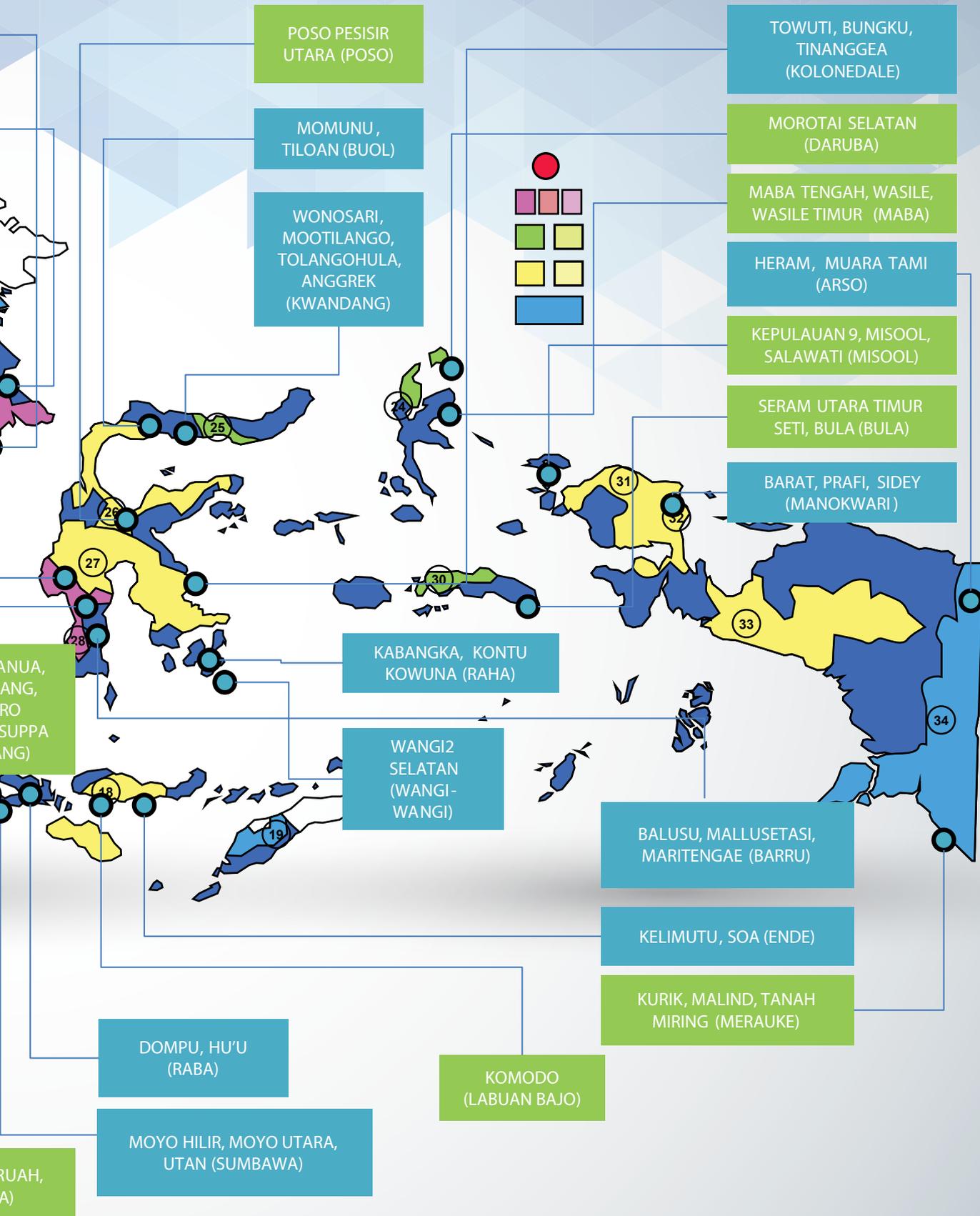


KETERPADUAN PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR PRIORITY NASIONAL - KPPN (AGROPOLITAN, MI)

Kementerian PUPR mendukung keterpaduan pembangunan infrastruktur pada 40 Kawasan Perdesaan Prioritas Nasional (KPPN). Berikut pemetaannya:



INAPOLITAN, KTM) DALAM RPJMN 2015-2019





Topmix Permeable Concrete, Beton Berpori “Penghisap” Air 4.000 liter/menit

Ilustrasi Topmix Permeable Concrete menyerap air

Sumber: Istimewa

“ Solusi untuk masalah genangan air adalah dengan merancang daerah yang diperkeras permukannya ”

Banyak permasalahan yang timbul akibat tanah yang kian waktu terus dibeton, bencana banjir, kurangnya air tanah karena sistem penyerapan yang buruk menjadi beberapa hal yang bisa dilihat secara nyata apalagi di kota-kota metropolitan dan besar yang cenderung hampir setiap sudutnya dibeton. Meskipun memang di sisi lain hadirnya infrastruktur jalan serta beton-beton tersebut tidak lain adalah untuk kepentingan transportasi.

Selama ini mungkin kita mengenal adanya pembangunan jalan dan beton yang menutup tanah sama sekali tidak ramah terhadap lingkungan tinggal kita. Salah satu masalah yang timbul ketika melakukan pengerasan permukaan tanah adalah masalah drainase. Jika permukaan tanah ditutup secara penuh dengan beton atau aspal, akan timbul masalah jika hujan turun yaitu genangan air. Solusi untuk masalah genangan air adalah dengan merancang daerah yang diperkeras permukannya, dengan menyediakan jalan air dan sistem buangan atau penyerapan air.

Untuk sebuah hal mungkin selalu ada pengorbanan yang harus direlakan, jika dalam kasus jalan raya dan beton ini maka tanah dan potensi banjir lah yang harus dihadapi oleh orang banyak, namun jika pada perkembangannya bisa mendapatkan solusi yang saling melengkapi dan menguntungkan kenapa tidak untuk

diaplikasikan. Salah satu bentuk inovasi menakjubkan tersebut adalah campuran bahan beton yang mampu menyerap air dalam jumlah banyak yaitu Topmix Permeable Concrete atau Beton Berpori Topmix.

Topmix Permeable Concrete ini dikembangkan oleh sebuah perusahaan di Inggris bernama Tarmac, yang akan memberikan solusi menarik dari permasalahan pelik banjir dan genangan air yang pada akhirnya menimbulkan permasalahan lain yang tidak kalah besarnya. Mungkin tidak sedikit permasalahan yang timbul akibat dari banjir dan genangan air, sebut saja mobil mobil yang tergelincir, kemudian tabrakan, lalu kerusakan infrastruktur karena genangan air banjir yang terkadang menggenangi sebuah daerah itu dalam waktu yang cukup lama.

Topmix Permeable Concrete dirancang untuk menjadi penutup permukaan dengan sifat super penyerap yang memungkinkan air merembes melaluinya. Tidak menimbulkan genangan air di permukaan. Sebuah solusi terkini untuk mengatasi banjir, khususnya di daerah perkotaan.

Disamping sebagai solusi untuk mengatasi masalah banjir, Tarmac mengatakan penerapan bahan ini juga akan memberikan dampak yang besar di bidang keamanan jika diaplikasikan di jalan untuk menggantikan aspal. Penggunaan aspal di jalan, tetap memiliki resiko karena aspal tidak bisa menyerap air saat terjadi hujan, sehingga aliran air akan tetap ada. Apalagi jika terjadi hujan yang cukup deras. Beton berpori Topmix diciptakan, salah satunya untuk mengatasi masalah tersebut. Menghilangkan adanya aliran dan genangan air. Jika terjadi hujan, air yang mencapai permukaan jalan dengan material beton berpori Topmix akan langsung 'diminum' oleh permukaan jalan. Air akan langsung merembes masuk ke dalam tanah.

Tarmac mengklaim, Topmix Permeable

Concrete tidak hanya mengatasi masalah genangan air. Ketika musim panas, materi ini juga lebih dingin, tidak sepanas aspal atau beton biasa.

Untuk mengoptimalkan fungsi penyerap air dari Topmix Permeable Concrete, perlu dibuat sistem drainase di bawah tanah dengan menggunakan bahan kerikil dan pendukung sistem drainase berupa pipa pipa air. Hal itu dilakukan untuk meningkatkan daya serap air, sehingga berapapun jumlah air yang jatuh ke permukaan akan tetap terserap.



Topmix Permeable Concrete saat uji coba 2

Hadirnya campuran bahan beton ini tentunya memberikan jalan keluar untuk banyak orang kala membutuhkan sistem transportasi berupa aspal dan beton namun di saat yang sama juga tidak ingin menimbulkan permasalahan baru berupa berkurangnya air tanah dan banjir dan tentunya hal ini bisa menjadi harapan bagi orang banyak sehingga tidak perlu lagi takut akan bahaya banjir serta beton yang akan menghalangi air kembali ke tanah.

Bagi pembaca yang ingin mengetahui lebih lanjut mengenai Topmix Permeable Concrete ini, dapat mencari di Youtube dengan mengetik kata Topmix Permeable Concrete pada kolom search. Pengembang dari Topmix Permeable Concrete inisudah mengunggahnya di Youtube sejak sepuluh bulan yang lalu. (INI/InfoBPIW)

Sumber: <http://www.dailymail.co.uk/sciencetech/article-3243247/An-end-puddles-Bizarre-thirsty-concrete-sucks-hundreds-gallons-water-minute.html>

Dodola, Mutiara Di Tepi Pasifik



Panorama Pantai Dodola

Sumber: Dok BPIW

Gugusan Kepulauan Morotai yang terletak di Provinsi Maluku Utara menyimpan begitu banyak pulau indah dengan berbagai karakteristiknya yang menawan, salah satu di antaranya adalah Pulau Dodola. Kecantikan pulau tak berpenghuni ini akan membuat siapapun yang melihatnya berdecak kagum. Keindahan pantai di Pulau Dodola membuat banyak orang menyebutnya sebagai surga dunia. Anggapan tersebut bukan isapan jempol semata. Hamparan pasir putih nan bersih yang membentang di sepanjang Pulau Dodola sangat mengasikkan untuk dinikmati. Pasir ini membentang di antara dua pulau, yaitu Pulau Dodola Besar dan Pulau Dodola Kecil. Pulau Dodola besar ditandai dengan dermaga kayu yang menjorok ke laut.

Dodola besar dan kecil berjarak cukup dekat, hanya memakan waktu 5-10 menit dengan berjalan kaki. Kedua pulau ini dipisahkan oleh air laut saat pasang. Uniknnya, jika sedang surut, kedua pulau ini terhubung oleh pasir putih. Ya, pasir putih tersebut seolah jembatan tersembunyi. Sungguh luar biasa dan sangat cantik. Keindahan kedua pulauanya tidak berbeda jauh. Pasir pantainya sangat putih dan sehalus bubuk, ditambah pemandangan lautnya yang bersih, jernih dan kebiru-biruan, akan menambah rasa kagum Anda.

Berdasarkan hasil pengamatan tim humas BPIW saat menyambangi langsung Pulau Dodola ini sangat sesuai bagi Anda yang menginginkan suasana nyaman dan tenang sebagai salah satu solusi untuk menghilangkan kepenatan ketika menjalani rutinitas keseharian. Bahkan kenyamanan tersebut semakin lengkap ketika Anda menyaksikan sunset di Pulau ini. Cahaya jingga yang berpadu dengan bias air laut biru jernih menjadi pemandangan yang tak akan dapat Anda lupakan.

Pulau Dodola juga dikenal dengan keindahan pemandangan bawah airnya. Air laut yang biru dan jernih membuat pemandangan bawah laut terlihat sangat jelas keindahannya. Di tempat ini, Anda bisa melakukan diving dan snorkling dengan leluasa. Setidaknya ada 13 titik snorkling yang bisa Anda jelajahi. Pemandangan bawah lautnya yang eksotik kerap menjadikan pulau sebagai salah satu destinasi wisata bagi mereka pada pencinta snorkeling dan diving. Bahkan, Anda juga bisa menikmati berbagai peninggalan masa lampau, seperti beberapa kapal dan pesawat perang yang karam yaitu peninggalan masa Perang Dunia ke II, karena Morotai

pada masa lalu menjadi lokasi pendaratan pasukan sekutu yang dipimpin oleh Jenderal Douglas Mc Arthur ketika menginvasi Asia Pasifik sebagai upaya menghadapi Jepang.

Seiring dengan diadakannya Sail Morotai pada tahun 2012 lalu, pemerintah melengkapi pulau Dodola dengan membangun cottage bagi wisatawan yang ingin menginap di pulau ini. Harganya relatif murah, Anda cukup mengeluarkan uang sebesar 500 ribu rupiah untuk satu unit cottage dengan dua kamar tidur.

Akses termudah untuk menuju ke Pulau Dodola adalah menggunakan seedboat dari pelabuhan Morotai yang menghabiskan waktu sekitar 30 menit untuk menyebrang dengan biaya 500 ribu – 1 juta rupiah per-speedboat.

Morotai Sendiri saat ini masuk ke

dalam Wilayah Pengembangan Strategis (WPS) 29, WPS ini akan mendukung pembangunan Morotai yang juga merupakan salah satu dari 10 Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN) Prioritas, beberapa dukungan tersebut diantaranya: pembangunan Kawasan Ekonomi Khusus

Morotai sebagai industri pengolahan perikanan, pembangunan Kota Terpadu Mandiri, Pembangunan Jalan W i y a b u l - S o p o , pembangunan Ringroad Pulau Morotai, Pengembangan SPAM, Pembangunan Waste Water Treatment Plant, Pembangunan

TPA Sanitary Landfill. Serta Pembangunan Rumah Khusus Kawasan Perbatasan.

Morotai saat ini masuk ke dalam Wilayah Pengembangan Strategis (WPS) 29, yang merupakan salah satu dari 10 Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN) Prioritas



Sisi Pantai Dodola

Sumber: Dok BPIW

Monitoring Jalan Persiapan Mudik Lebaran 2016

Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW) Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) melakukan peninjauan langsung jalur mudik dari Jalur Pantura, Purwokerto, Yogyakarta, dan Semarang dalam rangka menyambut persiapan mudik lebaran tahun 2016.



Kepala BPIW Saat Monitoring Proses Pembebasan Lahan di Sekitar Fly Over Jombor, Yogyakarta



Progres Pembangunan Jembatan Pah yang Menghubungkan Pematang - Tegal



Kepala BPIW Meninjau Langsung Progres Pembangunan Lingkar Sumpiuh



Kepala BPIW Saat Meninjau Proyek Pembangunan Jembatan Pah

Tinjauan Sejumlah Infrastruktur di Provinsi Jawa Timur

Dalam rangka pengembangan infrastruktur di daerah Trenggalek dan Lingkar Wilis, Kepala BPIW, Hermanto Dardak beserta jajaran melakukan tinjauan langsung untuk melihat progres pembangunan Bendungan Tugu, Jembatan Nglongsor dan beberapa infrastruktur lainnya di sekitar daerah Trenggalek dan Lingkar Wilis.



Kepala BPIW beserta Jajaran saat meninjau kondisi jalan di daerah Lingkar Wilis



Kepala BPIW beserta Jajaran Meninjau Langsung Pembangunan Jembatan Nglongsor



Peninjauan Langsung dalam Pengembangan Kawasan Lingkar Wilis



Kepala BPIW, Hermanto Dardak Meninjau Langsung Pembangunan Bendungan Tugu, Trenggalek

Tips menghilangkan Stress Akibat Tekanan Pekerjaan



Stress karena pekerjaan atau tempat kerja adalah hal yang wajar. Tekanan kerja, tugas ekstra dan ditambah suasana yang tidak nyaman sering membuat tingkat stress menjadi lebih besar. Menurut Hess dan Terry Beehr, Ph.D, director of the Industrial/Organizational Program at Central Michigan University beberapa tekanan pekerjaan dapat begitu mempengaruhi kesehatan mental seseorang. Apa pun penyebabnya, Anda bisa menghilangkan stres di tempat kerja.

Berikut beberapa tips yang mungkin dapat membantu anda melepaskan diri dari tekanan dan stress di tempat kerja.

• Cari sumber masalah yang menyebabkan anda stress

Stress muncul karena adanya masalah yang sedang anda hadapi. Begitu pula stress di tempat kerja. Karena itu identifikasi dan kenali akar masalah (penyebab) mengapa anda menjadi stress. Dengan demikian anda dapat menyusun rencana pemecahan masalah untuk membebaskan diri anda dari

tekanan yang menyebabkan muncul stress tersebut.

• Rencanakan dengan baik aktivitas anda

Agar anda dapat menggunakan waktu dan tenaga dengan efektif, anda harus merencanakan langkah-langkah yang harus anda lakukan dalam menyelesaikan sebuah pekerjaan. Hindari mengerjakan tugas-tugas anda secara serampangan karena hal tersebut dapat memicu stress

• Ciptakan iklim kerja yang mendukung produktivitas

Sebagai makhluk sosial, anda di tempat kerja juga harus membangun iklim kerja yang baik. Iklim kerja yang mendukung produktivitas tinggi akan terbentuk apabila anda dan rekan-rekan kerja berinteraksi dengan cara yang baik dan profesional. Bersikap terbuka dan berkomunikasi dengan sesama rekan kerja.

• Pastikan anda mengerti terhadap tugas dan tanggung jawab anda, serta jangan ragu untuk bertanya.

anda harus memahami sepenuhnya apa sebenarnya tugas, kewajiban, dan fungsi anda bagi perusahaan. Bekerja lebih dari tugas, kewajiban dan tanggung jawab anda adalah hal yang baik untuk tempat anda bekerja, akan tetapi sesuaikanlah dengan kemampuan anda. Kadangkala anda diberikan tugas atau pekerjaan baru yang belum pernah anda lakukan. agar anda dapat menghandelnya dengan baik, bertanyalah pada senior atau atasan anda. Jangan malu bertanya jika anda memang tidak mengerti

harus mulai dari mana.

• Gunakan saat-saat istirahat secara efektif

Manfaat waktu istirahat secara efektif. Anda dapat keluar kantor mencari makan siang atau sekedar duduk santai bersama rekan kerja. Selain membantu anda membangun hubungan yang baik dengan personil lain di tempat kerja, ini juga akan membuat anda dapat sejenak melupakan rutinitas pekerjaan anda dan tekanan yang mungkin sedang anda hadapi.

• Lakukan gerak badan ringan di tempat kerja.

Peredaran darah yang lancar ke seluruh bagian tubuh, juga otak, sangat penting. Pikiran yang jernih dapat diperoleh bahkan dengan sedikit melakukan gerak badan ringan setelah seharian duduk di depan meja kerja anda. Ubahlah pandangan anda dengan melihat suasana di luar kantor melalui jendela.

• Buat suasana nyaman di tempat kerja anda Kondisi tempat kerja menjadi salah satu pemicu munculnya tingkat stress yang tinggi.

Tempat kerja yang berantakan, lingkungan yang kurang nyaman (misal panas atau berbau) akan semakin menambah beban otak saat menyelesaikan suatu tugas/pekerjaan, sehingga timbullah rasa stress yang lebih cepat. Oleh sebab itu, aturlah tempat kerja anda agar bisa membuat anda merasa tidak jenuh dan tidak terasa sesak di mata.

Bergerak Cepat Atasi Kerusakan Infrastruktur Jalan

Dr. Hj. Faida, MMR
Bupati Kabupaten Jember

Infrastruktur khususnya jalan, menjadi permasalahan besar yang dihadapi Kabupaten Jember. Betapa tidak, 84% jalan di kabupaten tersebut mengalami kerusakan, baik rusak berat, sedang, maupun ringan. Kerusakan itu sempat membuat sebagian warga Jember melakukan aksi turun ke jalan, untuk menuntut perbaikan jalan tersebut, karena sudah dianggap sangat mengganggu kendaraan yang melintas.

“Jember memiliki 15 potensi wisata yang luar biasa, karena selain kondisi alamnya yang indah, banyak dikunjungi wisatawan. Namun kondisi infrastruktur perlu diperbaiki”

pada beberapa ruas jalan yang berlubang.

Bupati Kabupaten Jember, Jawa Timur, dr. Hj. Faida, MMR sangat memahami kondisi yang ada di daerahnya tersebut. Faida pun tidak membiarkan kondisi tersebut berlarut-larut. Meski baru tiga bulan menjabat sebagai bupati, ia bergerak cepat mengatasi masalah ini dengan langsung berkoodinasi dengan Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) khususnya Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW). Perbaikan infrastruktur jalan pun dijadikan prioritas utama untuk dibenahi.

Salah satu upaya yang dilakukan Faida beserta jajarannya, adalah mengusulkan perbaikan jalan sepanjang kurang lebih 560 km masuk dalam Dana Alokasi Khusus (DAK). “Kondisi jalan di Jember yang sangat memerlukan bantuan dari Kementerian PUPR. Kita mengusulkan anggaran melalui DAK untuk memperbaiki kondisi jalan yang ada. Selain bantuan dana, kita juga berharap mendapat arahan dari pemerintah pusat, mana saja program yang bisa disergikan antara pemerintah pusat dan Pemerintah Kabupaten Jember,” ujar Faida, saat berkunjung ke BPIW akhir Mei lalu.

Selain mengusulkan anggaran melalui DAK, Faida juga mengusulkan belasan kilometer jalan di Kabupaten Jember untuk menjadi jalan nasional. Jalan yang diusulkan tersebut merupakan jalan alternatif yang banyak dilalui kendaraan terutama kendaraan bertonase berat. Beberapa kawasan yang rusak juga ada yang dapat terhubung dengan bandara dan pelabuhan perikanan, sehingga perbaikan dan pembangunan jalan di kawasan tersebut menjadi penting untuk diperbaiki.

“Bandara kita sudah sangat padat dan jalannya cuma tiga meter, sudah sangat sempit. Padahal bandara ini juga menjadi destinasi wisata masyarakat sekitar, dimana banyak anak-anak usia sekolah yang ingin melihat pesawat terbang, baik saat pesawat akan

mendarat maupun akan tinggal landas. Ini perlu menjadi perhatian khusus kita. Bandara perlu dipercantik dan jalan menuju bandara perlu diperbaiki,” tutur Faida.

Kabupaten Jember juga memiliki di 15 titik pariwisata, diantaranya Wisata Alam Bukit Watu Pecah Ambulu, Air Terjun Tancak, Kawasan Watu Ondo, Pantai Papum, Taman Nasional Meru Betiri, dan Muara Mangrove Getem. Namun rata-rata tempat wisata tersebut kondisi jalannya memprihatinkan. Hal ini menjadi perhatian Faida, karena dengan memperbaiki jalan yang rusak, maka dapat meningkatkan kunjungan wisata ke kawasan tersebut.

“Jember memiliki 15 potensi wisata yang luar biasa, karena selain kondisi alamnya yang indah, banyak dikunjungi wisatawan. Namun kondisi infrastruktur jalan sangat memprihatinkan, sehingga sangat perlu diperbaiki. Untuk memperbaikinya, dana dari APBD tidak mencukupi, sehingga perlu pendanaan dari pihak lain termasuk dari pemerintah pusat,” ucap Faida.

Penataan rumah tidak layak huni juga menjadi perhatiannya. Dari 98 ribu unit rumah tidak layak huni, maka sebanyak 53 ribu unit rumah sudah mulai ditangani. Sedangkan sisanya, yakni 45 ribu unit rumah, sudah mulai dilakukan pendataan. Dari 45 ribu unit rumah tersebut, ia berharap Kementerian PUPR dapat membantu penataan sebanyak 2.500 rumah tidak layak huni. “Kami berharap dari 45 ribu unit rumah tersebut, tahun ini Kementerian PUPR dapat membantu sebanyak 2.500 rumah tidak layak huni,” harapnya.

Saat dilantik sebagai bupati, Faida sempat terkejut, karena ternyata banyak jalan yang rusak. Namun ia tak pantang mundur. Bersama Wakil Bupati Jember, Drs. KH. Abd. Muqit Arief, kini Faida mulai menyelesaikan berbagai permasalahan di daerahnya, termasuk masalah infrastruktur tersebut. Hendra Djamal



